



Potenza, 07/02/2024

**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica**

Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC: va@pec.mite.gov.it

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale VIA e VAS**

PEC: ctva@pec.minambiente.it

p.c. All'Ufficio Compatibilità Ambientale
Dipartimento Ambiente e Energia
Regione Basilicata
PEC: ufficio.compatibilita.ambientale@cert.regione.basilicata.it

All'Ufficio Infrastrutture e Reti
Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Regione Basilicata
ufficio.infrastrutture@cert.regione.basilicata.it

Oggetto: [ID: 10684] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo, comprensivo dell'interconnessione pari con la linea Battipaglia - Potenza, e Lotto 1c Buonabitacolo - Praia della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria. Intervento in Allegato IV al DL 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla L.108/2021 e s.m.i. CUP: J71J20000110008 Comunicazione di procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento - OSSERVAZIONI ARPAB

Si fa riferimento alla nota MASE n.0213516 del 28/12/2023, registrata al prot. agenziale al n. 20152/2023 in pari data inerente alla procedura in oggetto, il cui avviso sul sito dedicato è stato pubblicato in data 18/01/2024, per rappresentare quanto di seguito a conclusione dell'istruttoria condotta dagli Uffici agenziali.

In merito alla tematica **Suolo e Rifiuti**, il competente ufficio (prot. ARPAB n. 1826/2024) con riferimento al documento denominato "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE RELAZIONE GENERALE" cod. RC2AB1R22RGMA0000001D rev. OTTOBRE 2023, ritiene che il monitoraggio AO e PO effettuato una sola volta sei mesi prima e sei mesi dopo sia insufficiente a valutare gli impatti

Ufficio Pareri e Impatti Ambientali
Dirigente Responsabile dott. Achille Palma 0971.656223
Referenti: ing. Lydia Lamorgese 0971.656377 dott.ssa Maria Pia Vaccaro 0971.656213

diretti ed indiretti di un progetto di tale portata. Si chiede, inoltre, di integrare il set analitico per le fasi di monitoraggio (AO, CO, PO) della componente suolo e sottosuolo con i seguenti parametri:

- Arsenico;
- Cadmio;
- Cobalto;
- Nichel;
- Piombo;
- Rame;
- Zinco;
- Mercurio;
- Idrocarburi C>12;
- Cromo totale;
- Cromo VI;
- Amianto.

I risultati delle analisi sui campioni sono confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della parte IV del D.Lgs. n. 152/2006.

Eventuali anomalie rilevate dal monitoraggio dovranno essere adeguatamente relazionate e comunicate, e se necessario, affrontate con eventuali ed ulteriori approfondimenti.

In caso di superamento di limiti normativi il responsabile dovrà attivare l'iter previsto dalla normativa specifica (Parte IV, Titolo V, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) tra cui in primis l'obbligo di comunicazione (art. 242 o art. 245 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.).

Sarebbe opportuno indicare le motivazioni dei criteri di scelta dei 35 punti indicati per il monitoraggio della matrice suolo in base alle criticità del Progetto. Si fa osservare che l'ubicazione e il numero dei punti di monitoraggio proposti devono essere scelti in relazione a situazioni critiche o di particolare valenza ambientale, così come specificato nelle Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale Rev.1 della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale di Settembre 2003. Inoltre bisogna fornire le coordinate geografiche dei punti.

Nel documento denominato "PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO AI SENSI DEL D.P.R. 120/2017" di settembre 2023, non sono chiari i quantitativi delle terre e rocce da scavo che ricadono nell'area della Regione Basilicata, e loro gestione. Pertanto a valle del progetto esecutivo il Proponente dovrà presentare una relazione aggiornata sulla gestione di tutti i materiali (terre e rocce da scavo, materiali di risulta dalle demolizioni, rifiuti e ballast) comprensiva di un bilancio chiaro e definitivo sulle quantità dei materiali per ciascuna fase dei lavori, sulle destinazioni d'uso, sulle movimentazioni, sui trasporti e sulla rintracciabilità alla luce della normativa tecnica vigente.

Infine, il proponente nel documento sopra citato, dichiara diversi superamenti delle CSC, pertanto si chiede di esplicitare le procedure attivate ai sensi del 242 del dlgs 152/06.

Si chiedono chiarimenti ed integrazioni sulla scorta delle osservazioni sopra riportate.

In merito alla tematica **Ecosistemi, Biodiversità ed Uso del suolo**, il competente Ufficio (prot. ARPAB n. 1830/2024) in riferimento alla fase procedurale in oggetto,

Nella Relazione di Incidenza (File RC2A01R22RGIM0003001B), nel Capitolo 5-"CARATTERISTICHE DEL PROGETTO", al paragrafo 5.1-"Alternative del progetto", e nello Studio di Impatto Ambientale (File RC2A01R22RGSA0001001G), nel capitolo 1-"DEFINIZIONE DELL'OPERA E ANALISI DELLE

MOTIVAZIONI” al paragrafo 1.3.2-“Alternative di corridoio” vengono presentate le alternative progettuali: questo ufficio non condivide la scelta dell’alternativa progettuale “AV autostradale” in quanto ritiene più opportuna, almeno per quanto concerne il tratto ferroviario rientrante nel territorio lucano, la scelta dell’alternativa “AV tirrenica” in funzione delle minori interferenze con territori di alto valore naturalistico. In particolare, il lotto 1C Buonabitacolo-Praia interessa il sito NATURA2000 IT9210265 - “Valle del Noce” all’interno del quale è segnalata la presenza della lontra *Lutra lutra*, specie classificata come LD (Largely Depleted) nel Green Status Assessment dell’IUCN e come VU (Vulnerable) nella lista rossa italiana dei vertebrati dell’IUCN. La scelta dell’alternativa progettuale “AV tirrenica” andrebbe inoltre a restaurare ed ampliare la storica tratta ferroviaria già esistente, consentendo la notevole riduzione degli impatti generati in fase di cantiere dall’imponente lavoro di escavazione di nuove gallerie e mobilitazione di materiali da scavo previsto per la realizzazione dell’alternativa progettuale “AV autostradale”.

Nell’ambito della VincA, all’interno del documento intitolato Relazione di Incidenza (File RC2A01R22RGIM0003001B) , nella sezione LIVELLO III - DEFINIZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE, al paragrafo 9.1 - Contenimento del rischio di investimento della lontra, sono previste misure di mitigazione per l’investimento della lontra solo nella fase di cantiere.

Si osserva, inoltre che vengano previsti nel progetto, lungo l’intera tratta ferroviaria, dei corridoi ecologici atti a fornire alle specie faunistiche delle alternative all’attraversamento dei binari, mitigando i danni da investimento. Si richiede inoltre, che il Proponente predisponga un registro di segnalazione di animali ritrovati feriti, moribondi o morti per cause imputabili agli investimenti da parte dei treni circolanti lungo la linea ferroviaria in oggetto o all’elettrocuzione causata da contatto con cavi della rete elettrica associata all’infrastruttura ferroviaria in oggetto, e che ne faccia periodica comunicazione a questo ufficio.

In merito alle tematiche **Rumore e elettromagnetico**, il competente Ufficio (prot. ARPAB n. 1890/2024) sulla base della documentazione di progetto pubblicata sul sito dedicato in merito alle valutazioni previsionali effettuate dal Proponente sul progetto presentato rappresenta quanto di seguito.

Il tracciato del lotto 1c Buonabitacolo-Praia è completamente di nuova realizzazione e si sviluppa in doppio binario elettrificato dalla nuova fermata intermedia di Buonabitacolo e si estende per circa 45 km con una velocità di tracciato di 300 Km/h, tranne che per il tratto finale di circa 9 Km che presenta elementi geometrici caratterizzati da velocità di tracciato a 100 Km/h costituenti l’interconnessione di Praia verso la LS Battipaglia Reggio Calabria.

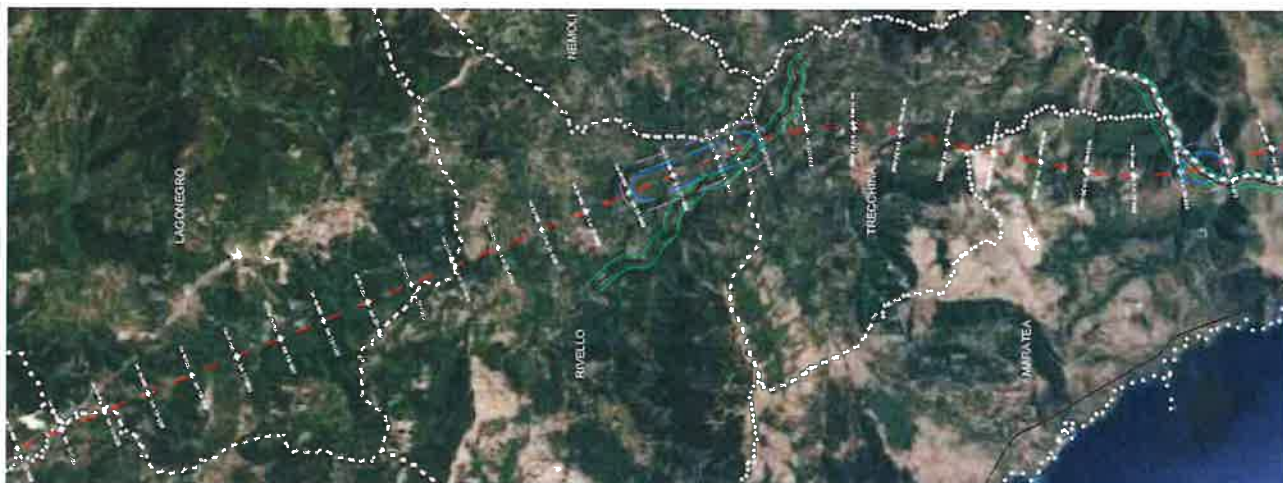


Figura 1 – Inquadramento territoriale della Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria – Tratta Buonabitacolo – Praia, che attraversa il territorio della Regione Basilicata dal Km 13 - Km 39 Lotto 1c (Lagonegro, Rivello, Trecchina e Maratea).

Gli interventi previsti dal Lotto 1c interessano i Comuni di Eboli, Campagna, Padula, Montesano sulla Marcellana, Casalbuono e Casaletto Spartano, nella Provincia di Salerno nella Regione Campania; **i Comuni di Lagonegro, Rivello, Trecchina e Maratea nella Provincia di Potenza nella Regione Basilicata** e i territori dei Comuni di Tortora e Praia a Mare nella Provincia di Cosenza nella Regione Calabria.

Come da progetto la tratta completamente di nuova realizzazione che interessa il territorio della Regione Basilicata è così composta:

1. dal km 13 al km 26 (13 km circa) di linea ferroviaria sotto galleria;
2. dal km 26 al km 28 (8 km circa di) linea ferroviaria all'aperto;
3. dal km 28 al km 38 (10 km circa) di linea ferroviaria sotto galleria;
4. dal km 38 al km 39 (1 km circa) di linea ferroviaria all'aperto.

Dalla documentazione presentata dal Proponente, sono stati visionati in particolare i seguenti elaborati:

- “Studio Acustico, Relazione Acustica Generale”, file: RC2AC1R22RGIM0004001B - redatto a luglio 2023 dal TCA R. AZZARITO - ENTECA n.8494 e gli elaborati richiamati nella stessa relazione (D13).
- “Studio esposizione ai campi elettromagnetici”, file: RC2AC1R18SDTE0000001A - redatto a dicembre 2021 da M. Cacioppo, e gli elaborati richiamati nella stessa relazione;
- “Progetto di Monitoraggio Ambientale – PMA” file: RC2AC1R22RGMA0000001C - redatto a ottobre 2023 da L. Colacillo.

Preso atto degli elaborati sopra indicati, si comunica che la documentazione presentata dal proponente non risulta chiara ed esaustiva per poter esprimere il parere di competenza in materia di inquinamento acustico ed elettromagnetico, per le seguenti motivazioni rilevando prioritariamente che:

- per la matrice rumore è stato considerato, in generale, solo l'impatto acustico stimato per la fase di esercizio dell'opera in progetto, che interesserà prevalentemente le aree adiacenti alle tratte indicate nei punti 2 e 4, in quanto la linea ferroviaria si sviluppa all'aperto;
Negli elaborati non è stato possibile riscontrare la valutazione dell'impatto acustico per la fase di cantiere, ovvero per tutte le attività previste per la realizzazione dell'opera stessa;
- riguardo all'impatto elettromagnetico prodotto dalla linea elettrica prevista per il sistema di alimentazione del sistema di trazione elettrica 2x25 kV, e dalle cabine elettriche e/o sottostazioni elettriche previste in progetto, dalla documentazione sembra emergere che siano state considerate le aree adiacenti alle tratte indicate nei punti 2 e 4, in quanto le linee elettriche saranno realizzate all'aperto.

Inoltre, nel dettaglio, si rilevano le ulteriori seguenti criticità:

Tematica inquinamento acustico

- a) Il documento presentato riporta la valutazione dell'Impatto Acustico stimato dell'opera per la fase di esercizio ed in particolare:

“Individuazione dei valori limite di immissione secondo il DPR 459/98 (decreto sul rumore ferroviario), il DMA 29/11/2000 (piani di contenimento e di risanamento acustico) e DPR 142/04 (decreto sul rumore stradale), per tener conto dell'eventuale concorsualità del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali presenti all'interno dell'ambito di studio.

Caratterizzazione ante operam. In questa fase dello studio è stato analizzato il territorio allo stato attuale (situazione ante operam) identificando gli ingombri e le volumetrie di tutti i fabbricati presenti con particolare riguardo alla destinazione d'uso, all'altezza e allo stato di conservazione dei ricettori potenzialmente impattati e ricadenti nella fascia di pertinenza acustica ferroviaria (250 m per lato); tale analisi è stata estesa fino a 300m per lato, per tener conto di eventuali primi fronti edificati presenti al di fuori della fascia di pertinenza ferroviaria e fino a 500m per lato, per tener conto degli edifici sensibili.

Livelli acustici post operam. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici con la realizzazione del progetto in esame. Gli algoritmi di calcolo scelti per valutare la propagazione dell'onda sonora emessa dall'infrastruttura ferroviaria fanno riferimento al metodo Schall 03, DIN 18005. I risultati del modello di simulazione sono stati quindi messi a confronto con i limiti acustici della linea, eventualmente ridotti per la presenza infrastrutture stradali concorrenti così come previsto dal D.M. 29 novembre 2000.

Metodi per il contenimento dell'inquinamento acustico. In questa parte dello studio sono state descritte le tipologie di intervento da adottare indicandone i requisiti acustici minimi.

Individuazione degli interventi di mitigazione. L'obiettivo è stato quello di abbattere l'impatto acustico mediante l'inserimento di barriere antirumore. Sono state a tale scopo previste barriere di altezza compresa tra 2,98m (H2) e 7,38m (H10) sul piano del ferro.”

Inoltre sono riportate le Mappe acustiche diurne e notturne stato attuale, Planimetria localizzazione dei ricettori censiti, Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione acustica, Planimetria delle aree di cantiere e relative viabilità di accesso, Planimetrie localizzazione punti di misura, etc.

Tale documentazione non tiene sempre conto che il tracciato lucano della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto 1c Buonabitacolo - Praia è di nuova realizzazione. Pertanto va applicato l'art. 4 del DPR 459/1998, compreso il dettato degli allegati A e B.

- b) Non è chiaro il criterio secondo cui il TCA, nella relazione "Studio Acustico" per la Valutazione dell'Impatto Acustico prodotto da traffico ferroviario, utilizza per la stima dell'impatto stesso dati di input relativi alla Linea storica "Tratta Sapri - Praia", che in base alle caratteristiche riguardanti il tracciato e i nuovi flussi, riportate nel progetto risulta, differente rispetto alla nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto 1c Buonabitacolo - Praia;
- c) Non risulta riportato negli elaborati il valore del clima acustico misurato nella fase ante operam, nelle zone della Regione Basilicata interessate dal progetto in oggetto e soprattutto presso i ricettori;
- d) Non risulta agli atti alcun documento in cui sia stata eseguita la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, relativa alla fase di cantiere, riguardante, nello specifico il territorio della Basilicata, interessato dalle attività di cantiere previste nel progetto in esame;
- e) Non sono riportati i valori stimati presso gli ambienti abitativi e i ricettori interessati come definiti dal D.P.C.M. n.459 del 18 novembre 1998;
- f) Non si evince dalla relazione il rispetto dei limiti previsti dall'art.4 Infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h del D.P.C.M. n.459 del 18 novembre 1998 per la tratta ferroviari in esame sia all'esterno che all'interno delle aree di pertinenza;
- g) Nelle Planimetrie di censimento dei ricettori (elaborati: RC2AC1R22P6IM0004004B, RC2AC1R22P6IM0004005B E RC2AC1R22P6IM0004006B) e nelle Schede di Censimento dei Ricettori (elaborato RC2AC1R22SHIM0004001A) manca:
 - o la classe acustica del piano di classificazione acustica comunale dei territori interessati.
 - o il censimento di tutti i ricettori interessati, con evidenza della destinazione d'uso dei "ruderi" esclusi e dell'eventuale presenza di concessioni edilizie/zone specifiche con destinazione d'uso protette, autorizzate/concesse e non ancora attivate, nonché anche il riferimento agli opifici e altri edifici commerciali , in attuazione dell'art. 2 comma 1 lettera b) della L. 447/1995.

Tematica inquinamento elettromagnetico

Manca la caratterizzazione degli specifici luoghi interessati e la relativa collocazione delle fonti di campo elettromagnetico previste in progetto nonché l'indicazione di eventuali altri fonti elettromagnetiche interferenti al fine di considerare l'effetto cumulo, considerando tutte altre sorgenti influenti nel zona DPA.

Progetto del Monitoraggio Ambientale PMA

Relativamente a PMA non si può riportare alcuna osservazione di merito visto che gli elaborati tecnici presentati sono risultati poco chiari ed esaustivi.

La documentazione presentata dal proponente è relativa ad un Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica, si sottolinea pertanto che, oltre alle criticità già elencate, ove dovessero intervenire modifiche del tracciato, delle modalità operative o del traffico previsto, riguardanti la tratta che ricade nel territorio della Regione Basilicata, sarà necessario produrre un nuovo Documento Previsionale di Impatto Acustico conseguentemente aggiornato , sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

Tutto ciò, fatte salve eventuali diverse e/o ulteriori determinazioni del Comune quale autorità competente ai sensi delle L. 447/1995 per la tematica rumore e L. 36/2001 per la tematica campi elettromagnetici.

Ufficio Pareri e Impatti Ambientali

Dirigente Responsabile dott. Achille Palma 0971.656223

Referenti: ing. Lydia Lamorgese 0971.656377 dott.ssa Maria Pia Vaccaro 0971.656213

In merito alla tematica **Acqua**, il competente Ufficio (prot. ARPAB n. 1477/2024), esaminati gli elaborati tecnici attinenti al *Lotto IC Buonabitacolo-Praia*, poiché parte del tratto in esame ricade nell'ambito territoriale di competenza di questa Agenzia, osserva quanto segue:

Matrici acque superficiali

Con riferimento al progetto di monitoraggio delle acque superficiali:

- si chiede di integrare le planimetrie di localizzazione dei punti di monitoraggio con il reticolo idrografico e l'indicazione degli ordini di appartenenza alle diverse aste fluviali (gerarchia del reticolo idrografico);
- con riferimento agli analiti da ricercare, si raccomanda di utilizzare metodiche di analisi nel loro stato di revisione più aggiornato. Per i parametri normati si deve far riferimento al D.Lgs. 172/2015.

Matrici acque sotterranee

Con riferimento al progetto di monitoraggio delle acque sotterranee:

- si chiede di integrare le planimetrie di localizzazione dei punti di monitoraggio riportando le isopieze e le direzioni di deflusso idrico sotterraneo;
- si segnala che nell'elaborato *PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE* (codifica doc. *R2AC1R22RGMA000001C*), risultano dichiarate 13 coppie di piezometri M-V (rif. paragrafo 4.4.3 *Criteri di individuazione delle aree da monitorare*), ma in "*Tabella 4-7: Punti di monitoraggio della componente acque sotterranee*" ne vengono elencate solo 12, come rappresentate negli allegati cartografici;
- per i parametri oggetto del monitoraggio si dovrà fare riferimento, ove presenti, alle CSC previste per le acque sotterranee dalla Tabella 2, Allegato 5, Parte IV, D. Lgs. N. 152/06.

Per entrambe le matrici:

- si chiede di indicare le coordinate geografiche dei punti di monitoraggio nel sistema di riferimento WGS84 o ETRS89;
- nel PMA la durata delle fasi di monitoraggio Ante Operam e Post Operam proposta non è coerente con quanto previsto dagli "*Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Ambiente idrico REV. 1 del 17 giugno 2015*", che il proponente dichiara di seguire. Pertanto risulta opportuno estendere tali fasi ad un anno per tener conto della stagionalità dei corpi idrici e della variabilità stagionale delle falde.

Per le **attività di cantiere** si raccomanda di far riferimento alle seguenti prescrizioni:

- i rifornimenti di carburante e di lubrificante ai mezzi meccanici dovranno essere effettuati su pavimentazione impermeabile (da rimuovere al termine dei lavori), con rete di raccolta in modo da gestire eventuali perdite di fluidi secondo normativa. Dovrà essere garantita la regolare manutenzione dei mezzi e nell'eventualità si dovessero verificare rilasci accidentali di oli o

carburanti dovuti a malfunzionamenti e/o guasti, nonché ad incidenti tra automezzi, si dovrà provvedere tempestivamente ad attuare le dovute procedure di emergenza secondo quanto previsto dal D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii;

- l'impresa dovrà gestire ed ottimizzare l'impiego della risorsa idrica, eliminando o riducendo al minimo l'approvvigionamento e massimizzando, ove possibile, il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere;
- il lavaggio delle betoniere/autobetoniere dovrà avvenire presso apposite aree esterne a quelle di cantiere.

In merito alla tematica **Aria**, il competente Ufficio (prot. ARPAB n. 1291/2024), esaminata la documentazione tecnica disponibile sul sito web dedicato, rappresenta quanto di seguito.

In merito alle emissioni in atmosfera

Dalla documentazione allegata all'istanza dal Proponente si ritiene che l'impatto sulla matrice aria derivante dall'attività in esame possa essere adeguatamente mitigato dalle misure previste dal progetto; in particolare, durante le fasi di cantiere (CO) siano osservate le idonee misure per la mitigazione degli impatti dovuti all'innalzamento delle polveri, in conformità a quanto previsto nella *Parte I* dell'*Allegato V* alla *Parte V* del *D.Lgs. n. 152/2006* che disciplina le modalità di esercizio degli impianti nei quali si producono, manipolano, trasportano, caricano, scaricano o immagazzinano materiali polverulenti.

In merito alla qualità dell'aria

Per quanto attiene il monitoraggio della qualità dell'aria, vista la proposta di monitoraggio (P.M.A.) presentata in istanza, ritenendo idonea la posizione dei punti di monitoraggio individuati dal proponente, si ritiene di integrare, per ogni punto indicato nello studio di impatto ambientale, per l'intera durata prevista, i monitoraggi secondo le seguenti modalità:

Parametri convenzionali

- tutte le campagne di misura, sia nella fase Ante Operam (AO) che in quella di Corso d'Opera (CO), dovranno avere cadenza trimestrale della durata almeno di 15 giorni;
- il monitoraggio del PM10 e del PM2.5 dovrà essere effettuato secondo la norma UNI EN 12341:2014, così come indicato nell'Allegato VI al D.Lgs 155/2010 ss.mm.ii;
- tutte le campagne di misura dovranno essere correlate con i parametri meteorologici:
 - velocità e direzione del vento;
 - umidità relativa;
 - Temperatura;
 - Pressione atmosferica;
 - Precipitazioni atmosferiche;
 - Radiazione solare.

Parametri non convenzionali

Si ritengono valide le proposte di monitoraggio degli inquinanti definiti "non convenzionali".

Punti di monitoraggio

Si ritengono valide le proposte sui punti di monitoraggio, fermo restando che il proponente dovrà comunicare le coordinate di tali punti prima dell'inizio delle campagne di misura.

Inoltre, il Proponente, per tutti i monitoraggi di cui sopra dovrà:

- dare comunicazione all'Autorità competente ed all'Ente di controllo circa l'avvio delle campagne di misura con almeno 15 gg di preavviso;
- fornire all'Autorità competente ed all'Ente di controllo tutte le certificazioni relative alla strumentazione utilizzata per i monitoraggi, al fine di verificarne la conformità al D.Lgs. 155/2010 ss.mm.ii.;
- redigere, al termine di ogni anno, una relazione sui monitoraggi effettuati contenente i rapporti di prova effettuati da Laboratorio certificato.

Il Direttore Tecnico Scientifico
dott. Achille Palma



