



## PROVINCIA DI SAVONA



**Settore Gestione, Viabilità, Edilizia e Ambiente**

**Servizio Autorizzazioni Ambientali**

Prot. n.  
(citare nella risposta)

Al Servizio Procedimenti Concertativi  
SEDE

Classifica 2.13.4 fasc 17/2024

Pratica 5362

Savona, data del protocollo

Trasmissione via PEC

Oggetto: [ID: 12936] Procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023 e degli artt. 167 e 183 e 185 del D. lgs 163/2006, integrata con la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e di verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017 per il progetto definitivo "Raddoppio della linea Genova – Ventimiglia, tratta Finale Ligure – Andora".

Comunicazione procedibilità dell'istanza, pubblicazione documentazione, responsabile del procedimento – Invio pareri

La presente è in riscontro alla nota prot. n°176373, del M.A.S.E. – Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Procedure VIA e VAS del 30 Settembre u.s. , acquisita agli atti con prot. n°51218 del 02 Ottobre c.m., con quale è stato comunicato l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale (art. 216 c.27 del D.Lgs 50/2016 e artt- 165,183 del D.Lgs 163/2006) e contestualmente la richiesta di parere istruttorio.

Preso atto di quanto sopra, si inviano i seguenti pareri di competenza:

### Matrice Rumore

Premesso che, ai sensi dell'art.14 c.1 della Legge 447/1995, essendo presenti sorgenti rumorose in ambiti territoriali compresi nel territorio di più Comuni (tratto Finale- Andora) sono di competenza della Provincia le funzioni di controllo sulle sorgenti sonore fisse, dalla presa visione della documentazione prodotta da RFI S.p.A., si ritiene che non sussistano elementi ostativi al progetto in oggetto, nel rispetto di quanto di seguito riportato;

- le infrastrutture ferroviarie devono rispettare i limiti di cui al DPR 459/1998 per cui:

Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h, a partire dalla

mezzanotte dei binari esterni e per ciascun lato, deve essere considerata una fascia di pertinenza dell'infrastruttura di ampiezza pari a 250 m.

All'interno di tale fascia i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria sono i seguenti:

1. Per scuole, ospedali, case di cura, e case di riposo il limite è di 50 dBA nel periodo diurno e di 40 dBA nel periodo notturno. Per le scuole vale solo il limite diurno;
2. Per gli altri ricettori posti all'interno della fascia di pertinenza ferroviaria, il limite è di 65 dBA nel periodo diurno e di 55 dBA nel periodo notturno;
3. Oltre la fascia di pertinenza, valgono i limiti previsti dai piani di zonizzazione acustica comunali.

Per le Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, a partire dalla mezzera dei binari esterni e per ciascun lato, deve essere considerata una fascia di pertinenza dell'infrastruttura di ampiezza pari a 250 m, suddivisa a sua volta in due fasce: la prima, più vicina all'infrastruttura, della larghezza di m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di m 150, denominata fascia B.

All'interno di tali fasce i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria sono i seguenti:

1. Per scuole, ospedali, case di cura, e case di riposo il limite è di 50 dBA nel periodo diurno e di 40 dBA nel periodo notturno. Per le scuole vale solo il limite diurno;
2. Per i ricettori posti all'interno della fascia A di pertinenza ferroviaria, il limite è di 70 dBA nel periodo diurno e di 60 dBA nel periodo notturno;
3. Per i ricettori posti all'interno della fascia B di pertinenza ferroviaria, il limite è di 65 dBA nel periodo diurno e di 55 dBA nel periodo notturno;
4. Oltre la fascia di pertinenza, valgono i limiti previsti dai piani di zonizzazione acustica comunali

Il rispetto dei limiti massimi di immissione, entro o al di fuori della fascia di pertinenza, devono essere verificati con misure sugli interi periodi di riferimento diurno (h. 6÷22) e notturno (h. 22÷6), in facciata degli edifici e ad 1 m dalla stessa, in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione.

Inoltre qualora, in base a considerazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale, il raggiungimento dei predetti limiti non sia conseguibile con interventi sull'infrastruttura, si deve procedere con interventi diretti sui ricettori.

In questo caso, all'interno dei fabbricati, dovranno essere ottenuti i seguenti livelli sonori interni:

1. 35 dBA di Leq nel periodo notturno per ospedali, case di cura, e case di riposo;
2. 40 dBA di Leq nel periodo notturno per tutti gli altri ricettori;
3. 45 dBA di Leq nel periodo diurno per le scuole.

I valori sopra indicati dovranno essere misurati al centro della stanza a finestre chiuse a 1,5 m di altezza sul pavimento.

- si ritiene preferibile, l'abbattimento delle eccedenze acustiche dai suddetti limiti di norma vigente, mediante l'inserimento di barriere antirumore di altezze idonee, in funzione della distanza e altezza del recettore rispetto alla linea ferroviaria;
- nel caso di recettori ubicati ad altezze elevate e/o a breve distanza dalla linea ferroviaria si ritiene opportuno procedere all'eventuale necessità di sostituzione degli infissi attualmente in uso (interventi diretti);

- le tipologie di interventi diretti potranno essere di tre tipi:
  - a) Sostituzione dei vetri con mantenimento degli infissi esistenti;
  - b) Sostituzione delle finestre;
  - c) Realizzazione di doppie finestre;

Nel caso di interventi diretti, il proponente dovrà eseguire preventivamente un monitoraggio acustico in facciata ai recettori interessati, secondo le metodologie di cui all'Allegato C del DM 16/03/1998, al fine di valutare il reale impatto della linea ferroviaria sui suddetti recettori e individuando successivamente la tipologia di intervento corretto (punti a),b),c); la tipologia di intervento diretto scelto dovrà inoltre tenere conto di quanto predisposto dal documento ISPRA "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: Agenti fisici – Rumore (Capitolo 6.5.)", REV. 1 del 30/12/201410, a pag. 29 afferma che "In mancanza di stime più precise, la differenza tra il livello di rumore all'interno dell'edificio rispetto a quello in esterno (facciata) può essere stimato mediamente:

- da 5 a 15 dB (mediamente 10 dB) a finestre aperte.
- in 21 dB a finestre chiuse".

### **Matrice acque sotterranee**

Preso atto della documentazione trasmessa ed in particolare dei contenuti della Relazione Generale -Progetto monitoraggio ambientale, si ritiene che non sussistano elementi ostativi al progetto in oggetto, nel rispetto di quanto di seguito riportato.

In relazione al monitoraggio delle acque sotterranee:

in premessa al documento sopracitato viene dichiarato che il PMA per la componente acque sotterranee è redatto in conformità al documento redatto da ISPRA "Indirizzi metodologici specifici: Ambiente idrico (Capitolo 6.2) REV. 1 DEL 17/06/2015".

Tale documento evidenzia come il PMA dell'ambiente idrico sotterraneo e delle risorse idriche ad esso connesse *deve essere progettato e sviluppato in modo continuo in ogni fase dello sviluppo dell'opera in progetto, allo scopo di ottenere sufficienti dati per verificare nel tempo lo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici sotterranei potenzialmente interferiti dalle azioni di progetto.*

In particolare, sulla base delle caratteristiche idrogeologiche dell'area, il PMA dovrebbe prioritariamente essere rivolto ai seguenti ambiti:

- aree di captazione idrica, sorgenti e/o pozzi, per uso idropotabile, industriale e irriguo;
- zone interessate da rilevanti opere in sotterraneo quali gallerie e/o movimenti terra e scavi, aree di cantiere, siti di deposito soggette a potenziali contaminazioni, con possibili interferenze con la superficie freatica o con eventuali falde confinate o sospese, che possono determinare sia la variazione nel regime della circolazione idrica sotterranea che mettere in comunicazione acquiferi superficiali di scarsa qualità con acquiferi profondi di buona qualità, spesso sfruttati per uso idropotabile o causare variazione della posizione dell'interfaccia acque dolci/acque salmastre (cuneo salino) nelle zone costiere;
- corsi d'acqua superficiali in interconnessione idraulica con la falda;
- aree di particolare "sensibilità" e rilevanza ambientale e/o socio – economica (es. sorgenti, aree umide protette, laghi alimentati in parte dalla falda, aree di risorgive carsiche);

Il proponente individua come ambiti di maggior sensibilità in cui prevedere un'analisi e controllo della situazione idrogeologica .

- aree per le quali si prevedono rilevanti opere in sotterraneo (nel caso specifico fondazioni

profonde);

- aree di cantiere e deposito soggette a potenziali contaminazioni ponendo particolare attenzione a quelle che interessano zone vulnerabili in considerazione delle caratteristiche idrogeologiche dei terreni, con particolare riguardo alle falde dei terreni alluvionali in interazione con i corsi d'acqua, in particolare quelli interessati da Aree Rete Natura 2000.

Il proponente individua un totale 8 punti di monitoraggio, denominati ASO; dalla descrizione di questi singoli punti si evince, però, che 5 di questi sono posti a monitoraggio di pozzi ad uso idropotabile ed 1 di una sorgente.

In riferimento alle frequenze di monitoraggio ed ai parametri da ricercare si rileva che il set di parametri è stato individuato in base alle attività che saranno svolte nelle vari fasi di cantiere e le frequenze proposte sono differenziate per i parametri rilevabili in situ da quelli necessari per una più approfondita valutazione chimica.

A fronte delle valutazioni sopra esposte:

#### Individuazione punti di monitoraggio delle acque sotterranee:

➤ non si ritengono sufficienti i punti di monitoraggio individuati al fine di una esaustiva analisi della situazione idrogeologica del tratto interessato dalle opere a progetto. Si richiede pertanto sia una approfondimento delle valutazioni degli ambiti individuati dalle linee di indirizzo ISPRA, motivando anche l'esclusione di alcune aree dal monitoraggio della falda, sia un aumento del numero dei piezometri previsti in ogni area individuata come sensibile.

#### Frequenze di monitoraggio e set parametri

➤ Ad oggi non si rilevano particolari osservazioni da formulare. Si ritiene però che dovrà essere riservata agli Enti coinvolti la possibilità motivata, al procedere delle attività di cantierizzazione, sia di integrare il set analitico previsto sia di variare le frequenze di monitoraggio. In particolare si anticipa che la fase post operam PO potrà essere ampliata a seconda delle situazioni in essere al termine dei lavori

#### Matrice suolo e sottosuolo

In relazione al monitoraggio della matrice suolo, poiché lo stesso in quanto, in questo specifico progetto, ha la funzione di rilevare eventuali alterazioni dei terreni al termine dei lavori e di garantire un adeguato ripristino ambientale delle aree di cantiere si rileva quanto segue.

L'opera oggi in esame è prevista in aree differenti dalla linea ferroviaria già esistente e pertanto sono minime le interferenze dei cantieri con le aree già percorse dai binari.

#### Individuazione punti di monitoraggio suolo e set parametri

➤ Ad oggi non si rilevano particolari osservazioni da formulare. Si ritiene però che dovrà essere riservata agli Enti coinvolti la possibilità motivata di richiedere ulteriori indagini con il procedere delle attività di cantiere e a fronte di particolari ed eventuali criticità evidenziatesi.

➤ Al fine di un miglioramento dell'impatto ambientale dell'intera area ferroviaria, si ritiene però necessario procedere, per le aree già ospitanti la vecchia linea ferroviaria interessate, anche solo parzialmente, dai nuovi cantieri, a proporre una soluzione volta al miglioramento della qualità del suolo superficiale (ad esempio scarifica/asportazione della parte più superficiale costituita dai riporti storicamente presenti).

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti.

Il Dirigente del Settore  
Ing. Chiara Vacca  
(Firmata digitalmente)