



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2010-0030951 del 21/12/2010

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U.prot CTVA-2010-0004461 del 20/12/2010

All'On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
SEDE

Pratica N. ....  
Rif. Mittente: .....

**OGGETTO: Parere Art. 9 DM 150/07 - Ampliamento dell'Interporto  
Regionale della Puglia su area "Scalo Ferruccio" in Bari  
Lamasinata - riesame del parere CTVA/0397 - Proponente:  
Interporto Regionale Puglia S.p.A.  
Trasmissione parere n. 603 del 3/12/2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 3 dicembre 2010.

Si precisa altresì che il dispositivo del parere è stato modificato  
dall'Assemblea Plenaria nella seduta del 16 dicembre 2010 come da stralcio di  
verbale allegato.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
(Avv. Sandro Campitongo)

All.: c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-12  
CTVA-US-12\_2010-0093.DOC

**Stralcio del Verbale dell'Assemblea Plenaria del  
16 dicembre 2010**

\*\*\* Omissis \*\*\*

"Il Presidente informa l'Assemblea che nelle more della completa sottoscrizione del parere n. 603 relativo all'"Interporto di Bari" è pervenuta la nota DVA/2010/30134 acquisita al protocollo della Commissione il 10/12/2010 con n. CTVA/20104391. Il Presidente dà lettura della nota e chiede all'Assemblea di esprimersi in merito alla stessa. A seguito di dibattito l'Assemblea ravvisa la necessità di correggere il dispositivo approvato il 03/12/2010 in conformità con quanto disposto dalla Sottocommissione VIA il 26/11/2010 come di seguito riportato:

***"parere positivo circa la non assoggettabilità a VIA del progetto di ampliamento dell'Interporto di Bari a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni".***

L'Assemblea approva all'unanimità la correzione sopra riportata e dà mandato al Segretario di correggere manualmente il testo del parere già sottoscritto in tal senso e di allegare il presente stralcio di verbale alla nota di trasmissione del parere. "

\*\*\* Omissis \*\*\*



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 603 del 03.12.2010

<b>Progetto:</b>	<b>Parere Art. 9 DM 150/2007</b> <b>Ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia su area "Scalo Ferruccio" in Bari Lamasinata - riesame del parere CTVA/0397</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Interporto Regionale Puglia S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and notes]*

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la nota prot.n.DVA-2010-26124 del 28/10/2010, acquisita con prot.n.CTVA-2010-3817 in data 28/10/2010, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali trasmettendo documentazione relativa al progetto di “*ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia su area Scalo Ferruccio*” da realizzarsi presso l'interporto di Bari nel Comune di Bari (BA), Località Lamasinata, invita, “*la Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS ad un possibile riesame di quanto già deliberato, alla luce dei nuovi atti pervenuti*”;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, recante norme in materia ambientale*” e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248*” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale

VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in Legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot.n.GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot.n.GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTO** il parere n. 397 del 30/11/2009 con il quale la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha espresso parere negativo all'esclusione dalla procedura di VIA per il progetto dell'Ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia su area “*Scalo Ferruccio*” e i successivi pareri n.

447 del 13/06/2010 e n. 531 del 16/09/2010 con i quali viene confermato la pronuncia negativa all'esclusione dalla procedura di VIA per il progetto in questione;

**VISTO** che dall'esame della documentazione esplicativa presentata emerge la necessità di operare una revisione dei pareri precedentemente resi dalla Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

**PREMESSO** che pur considerando l'entità dell'intervento che introduce degli effetti negativi nel contesto territoriale di cui trattasi, la significatività degli stessi non è rilevante nei confronti delle componenti ambientali impattate, tenuto conto dell'elevato livello di antropizzazione in cui insiste l'opera;

**PREMESSO** che con la presente procedura di Parere art. 9 DM 150/07, viene dunque richiesta la verifica delle condizioni che alla luce della documentazione esplicativa presentata renderebbero possibile l'esclusione dalla assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto di ampliamento dell'interporto di Bari;

**CONSIDERATO** che

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- con Decreto VIA n.5647 del 21/12/2000 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto dell'interporto di Bari da realizzarsi nel Comune di Bari (BA), Località Lamasinata;
- il progetto ha come obiettivo l'ampliamento dell'interporto sia in termini di superficie che in termini di servizi offerti, sfruttando al meglio la potenzialità dell'area barese, da realizzare nell'area dello Scalo Ferruccio, in adiacenza all'Interporto di Bari, in quanto risulta ottimale per la realizzazione dell'ampliamento;

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- il Proponente ha illustrato i principali strumenti di pianificazione territoriale e di settore che interessano l'area di intervento e in essi non ha individuato condizioni che vietino la realizzazione delle opere di progetto viene anzi auspicato dal Piano Regionale di Trasporti 2009-13, la completa integrazione funzionale tra l'Interporto esistente e lo Scalo Ferruccio nella prospettiva di realizzare un efficiente polo interportuale di Bari integrato ai restanti nodi infrastrutturali presenti nella Regione (in particolare, il nodo ferroviario di Bari, i porti di Taranto, Bari e Brindisi, la Piastra logistica e il Distripark di Taranto, l'Interporto di Cerignola, l'aeroporto di Grottaglie).

*[Handwritten signatures and marks]*

- l'analisi svolta dal Proponente conduce alla conclusione che il progetto proposto è coerente con gli obiettivi dei piani e dei programmi vigenti;

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

- l'intervento progettuale consiste nell'ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia presso l'area di 275.536 m<sup>2</sup> attualmente denominata Scalo Ferruccio, individuata in località Lamasinata, nel Comune di Bari;
- l'area di intervento, di proprietà RFI, confina, ad Ovest con l'area dell'attuale Interporto Regionale della Puglia, a Nord con la linea ferroviaria FS Bari-Foggia, a Sud e ad Est con la zona industriale;
- tenendo conto anche delle indicazioni del Proponente, l'area di progetto, può considerarsi ottimale per realizzare l'ampliamento proposto in particolare per:
  - la contiguità fisica e funzionale tra l'interporto esistente e le aree di Scalo Ferruccio;
  - la connessione diretta con le reti infrastrutturali primarie (ferroviarie e stradali);
  - la destinazione d'uso attuale dello scalo Ferruccio (aree ferroviarie) che risulta compatibile con le funzioni intermodali e di servizio dell'Interporto;
- sono stati elencati i principali materiali e le relative quantità per la realizzazione delle opere di progetto, in relazione alle principali categorie di lavorazioni previste dal Proponente;
- sono stati, inoltre, forniti una lista di attrezzature, mezzi e macchinari che potranno essere utilizzati nella fase di cantiere, sono stati evidenziati i percorsi di transito e di manovra dei mezzi in cantiere e le aree di stoccaggio dei materiali da costruzione ed è stato prodotto il cronoprogramma dei lavori;
- il nuovo terminal intermodale ferro-gomma (costituito da quattro chilometri di binari di lunghezza utile rettilinea pari a 550 metri), già realizzato nell'attuale Interporto Regionale della Puglia e collegato al nuovo fascio presa e consegna verso nord, l'intero sistema intermodale metropolitano sarà ottimizzato e razionalizzato. Tale prospettiva progettuale condurrà, come conseguenza, ad una riqualificazione (funzionale ed ambientale) dello scalo Ferruccio. Infatti, i fasci attualmente presenti nello scalo, non più attuali e funzionali (in quanto di lunghezza inferiore ai 550 m minimi necessari alla composizione di un treno completo), saranno sostituiti dai nuovi fasci più moderni ed efficienti. L'integrazione, in questo caso, permetterebbe di riutilizzare al meglio un'area che, venendo meno la sua funzione, si troverebbe in breve tempo in stato di disuso e di forte degrado. Va tenuto conto, inoltre, che l'organizzazione logistica del nuovo scalo intermodale prevede l'utilizzazione di mezzi per la movimentazione più moderni, efficienti e sostenibili rispetto a quelli utilizzati nell'attuale



scalo Ferruccio. In particolare, la piattaforma sarà attrezzata con gru elettriche del tipo RGM per la movimentazione dei convogli ferroviari ed a stoccaggio e da gru gommate e carrelli a bassissima emissione che sostituiranno i vecchi reach stacker a gasolio oggi utilizzati nello scalo Ferruccio con notevoli vantaggi di operatività (velocità delle operazioni di carico-scarico), sicurezza e di qualità ambientale complessiva (riduzione di CO<sup>2</sup>, PM<sub>10</sub>, NO<sup>2</sup>, rumore e vibrazioni)

- essendo l'area di scalo Ferruccio già edificata e tipizzata, risulta ovviamente provvista di tutti gli allacciamenti alle urbanizzazioni primarie che servirebbero alle nuove strutture interportuali riducendo l'impatto ambientale delle nuove sistemazioni rendendo nuovamente funzionale un'area non più utile.

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:**

Progetto di ampliamento e interferenze con Posidonieto S. Vito-Barletta

- Nell'arco costiero di Bari nord, S. Girolamo - Fesca, parallelamente alla costa prevalentemente rocciosa si rinviene una prateria rada di Posidonia con matte morta nell'intervallo batimetrico dai - 5 ai -10 metri circa di profondità a partire da 500 metri dalla battigia e facente parte del SIC "Posidonieto San Vito- Barletta" come peraltro si evidenzia anche dalla scheda del SIC di seguito sintetizzata:

DENOMINAZIONE: POSIDONIETO SAN VITO - BARLETTA	
<b>DATI GENERALI</b>	
Classificazione:	Sito d'Importanza Comunitaria (SIC)
Codice:	IT9120009
Data compilazione schede:	01/1995
Data proposta SIC:	06/1995 (D.M. Ambiente del 3/4/2000 G.U.95 del 22/04/2000)
Estensione:	ha 103
Altezza minima:	m (-16)
Altezza massima:	m (-5)
Regione biogeografica:	Mediterranea
Provincia:	Bari
Comune/i:	Demanio marittimo
Comunità Montane:	
Riferimenti cartografici:	IGM 1:100.000 fogli 176-177-178-190.

**CARATTERISTICHE AMBIENTALI**

La non spiccata rigogliosità della prateria, lascia spazio sufficiente all'insediamento di varie biocenosi tipiche del piano infralitorale. Particolarmente diffuse nell'ambito della biocenosi ad Alghe Fotofile le specie *Cystoseira* sp. e *Dictyota* sp. presenti sia su substrati rocciosi sia sugli ampi tratti di fondali a matte morta. In prossimità del limite inferiore (15-16 m) della prateria è presente la biocenosi coralligena che si sviluppa, in estensione ed altezza, man mano che aumenta la profondità. Essa evidenzia la capacità di colonizzare livelli batimetrici superficiali anche a causa di una certa torbidità che caratterizza le acque di questo tratto di mare. La biocenosi mostra comunque il massimo del suo sviluppo nella fascia batimetrica tra i 18 ed i 27 m, con costruzioni organogene, realizzate da una miriade di organismi (Alghe incrostanti, Poriferi, Cnidari, Briozoi, Anellidi, Ascidiacei,

*[Handwritten signatures and notes]*

ecc.). Tali biocostruzioni risultano spesso imponenti come dimostrano alcuni sonogrammi registrati durante la navigazione in questo tratto di mare. Alla biocenosi coralligena si sostituiscono gradualmente, all'aumentare della profondità (30-40 m), i fondi detritici organogeni.

<b>HABITAT DIRETTIVA 92/43/CEE</b>	90%
Erbari di posidonie (*)	
<b>SPECIE FAUNA DIRETTIVA 79/409/CEE e 92/43/CEE all. II</b>	
Mammiferi:	
Uccelli:	
Rettili e anfibi:	
Pesci:	
Invertebrati:	
<b>SPECIE FLORA DIRETTIVA 92/43/CEE all. II</b>	

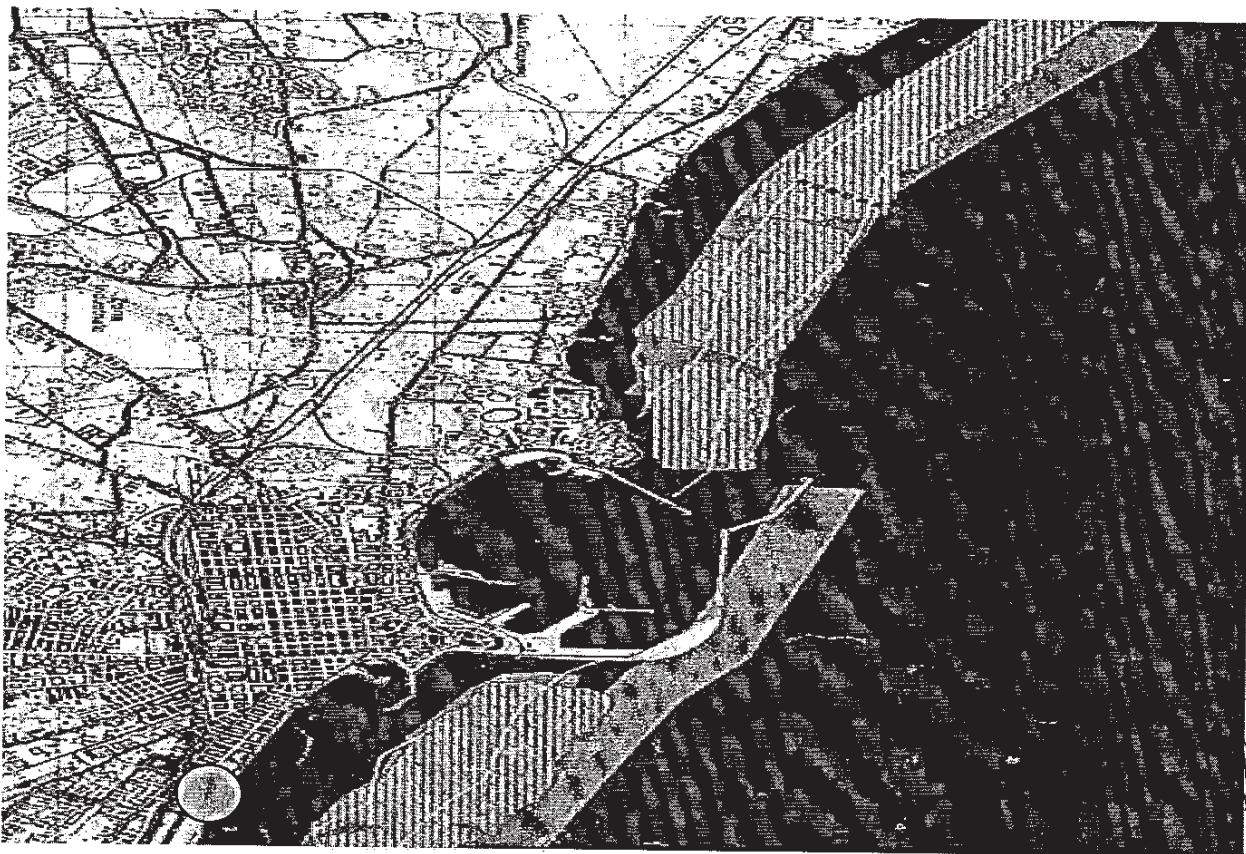
#### VULNERABILITA':

Tra le cause di degrado della prateria sono da citare indubbiamente le modificazioni della linea di costa, intervenute in prossimità di tutti i grossi comuni costieri, con la costruzione dei vari moli portuali. Tali costruzioni potrebbero aver provocato variazioni nel ritmo di sedimentazione alterando il regime idrodinamico della zona. Non meno importanti sono da considerarsi tutti gli scarichi fognari, che per molti anni hanno riversato in mare reflui non trattati nonché l'azione deleteria di alcune attività di pesca sottocosta (strascico, vongolare), da tempo insistenti sull'area marina.

- I fondali dell'area in esame sono per lo più rocciosi con aree sabbiose a macchia di leopardo per cui il trasporto litoraneo è limitato.
- Le altre comunità presenti nell'area più prossima alla riva non presentano particolare pregio naturalistico e ambientale e sono costituite da sabbione grossolano, alghe fotofile, scogli algosi, sabbioni conchiliferi. Il tratto costiero è inoltre caratterizzato dallo sbocco di alcuni canali e impluvi (come Lama Balice) abbastanza estesi verso l'entroterra e anche dalla presenza della condotta sottomarina proveniente dall'impianto di depurazione ovest della città di Bari e di quella della città di Bitonto che sversano i reflui depurati sui fondali di 4 - 5 metri di profondità



Fig 2 Il Posidonieto S. Vito-Barletta

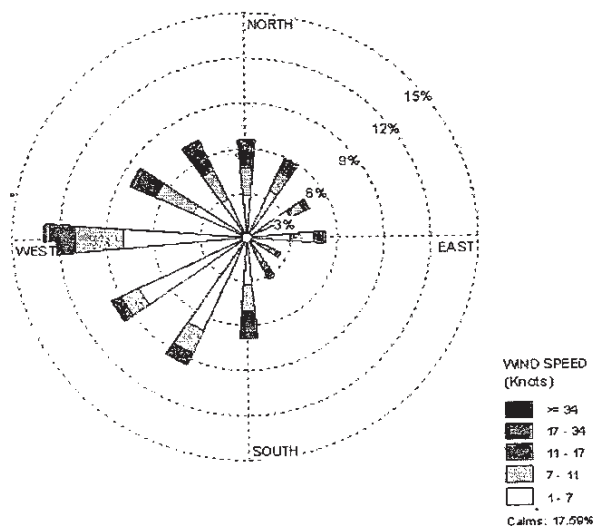


area di intervento (Cartografia di base, fonte IGM, 1956)

- Per quanto attiene le principali caratteristiche idrodinamiche dell'area si precisa che il bacino interessato, Basso Adriatico, è sede di notevoli fenomeni di mescolamento tra le acque joniche e quelle provenienti dall'Alto e Medio Adriatico. I numerosi apporti fluviali presenti nell'Adriatico settentrionale rappresentano una delle principali cause forzanti per la circolazione superficiale dell'Adriatico che risulta essere caratterizzata da una corrente discendente e continua la cui velocità è dell'ordine di 1 - 1,5 nodi. In generale nell'Adriatico si osservano tre strati di acqua, quello superficiale meno salato (salinità 36 - 35 per mille), quello intermedio più salato di origine jonica che lambisce le coste orientali e quello profondo, il più salato che scende verso sud lungo le coste della Puglia. La temperatura superficiale dell'acqua presenta un tipo di andamento a campana con valori minimi di 10 - 15 °C in pieno inverno e massima in estate con 26 - 27 °C.
- A partire da 70- 80 metri di profondità si riscontra la nota omotermia del Mediterraneo con valori costanti tutto l'anno di 13 - 13,5 °C fino alle massime profondità. Il pH risulta abbastanza stabile, specie a largo con valori 8,10 - 8,40.

*[Handwritten signatures and initials]*

- Per un generale inquadramento meteomarinario si riportano i dati più salienti del clima dell'arco costiero in esame. La classe delle calme risulta piuttosto frequente, dell'ordine del 18%, mentre il numero maggiore di osservazioni spetta ai venti da O (13%) e da OSO ed SSO superiori al 9% mentre per i venti provenienti da NNO la percentuale scende al 7%. Per quanto riguarda gli eventi estremi le previsioni massime annuali delle mareggiate sono registrate da NNO, N ed E. le altezze d'onda maggiori competono alle onde da NO (4,55 metri), le mareggiate con onda di altezza superiori ai 2 metri sono tuttavia poco frequenti nel paraggio.
- L'idrodinamica generale, come detto, è caratterizzata da una corrente continua discendente in tutto il basso Adriatico, verso E con una velocità pari anche a 1,5 nodi. Quella costiera di dettaglio mostra l'esistenza di una continua e intensa corrente longitudinale parallela alla costa in direzione E per moti ondosi provenienti dai venti dominanti NNO e in direzione O per moti ondosi provenienti da E. Tale corrente è responsabile del trasporto longitudinale del sedimento e causa della pressoché totale assenza di tratti di litorale sabbiosi e più in generale dell'erosione complessiva dell'arco costiero (Tommasicchio, 2010).



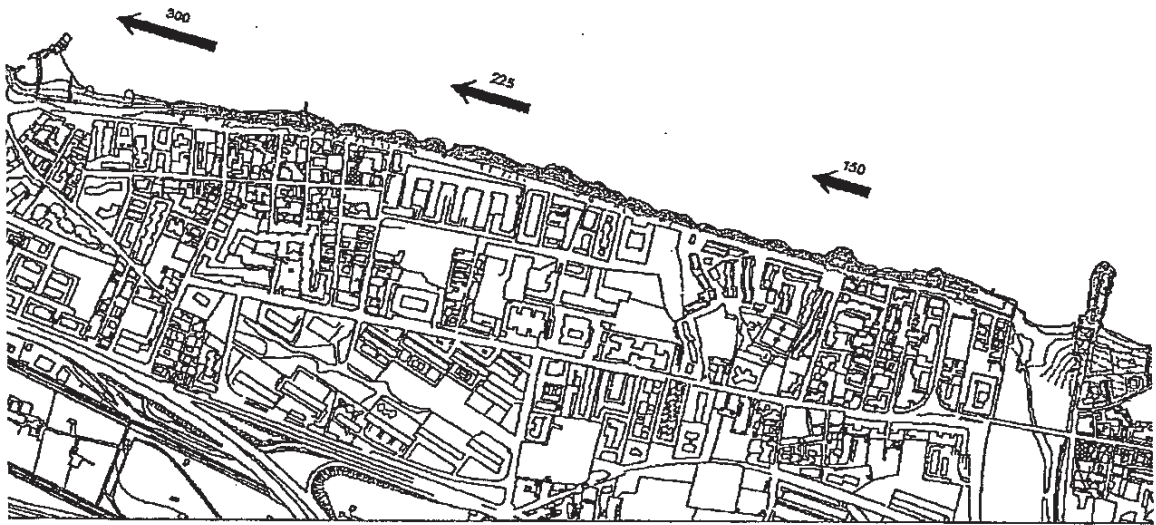
- Tab: moto ondoso, previsioni massime annuali

		Tempo di ritorno [anni]			
		10	20	25	50
NORD	Hs [m]	3.43	3.92	4.07	4.55
	Tp [s]	7.6	8.9	9.1	9.6
NNE	Hs [m]	2.13	2.34	2.4	2.6
	Tp [s]	6.6	6.9	7	7.3
ENE	Hs [m]	2.33	2.6	2.68	2.95
	Tp [s]	6.9	7.3	7.4	7.7
EST	Hs [m]	1.99	2.29	2.39	2.69
	Tp [s]	6.4	6.8	7	7.4
ESE	Hs [m]	1.53	1.64	1.67	1.77
	Tp [s]	5.6	5.8	5.8	6
NNO	Hs [m]	4.65	5.48	5.74	6.55
	Tp [s]	9.7	10.6	10.8	11.5
PARAGGIO	Hs [m]	5	5.71	5.94	6.63
	Tp [s]	10.1	10.8	11	11.6

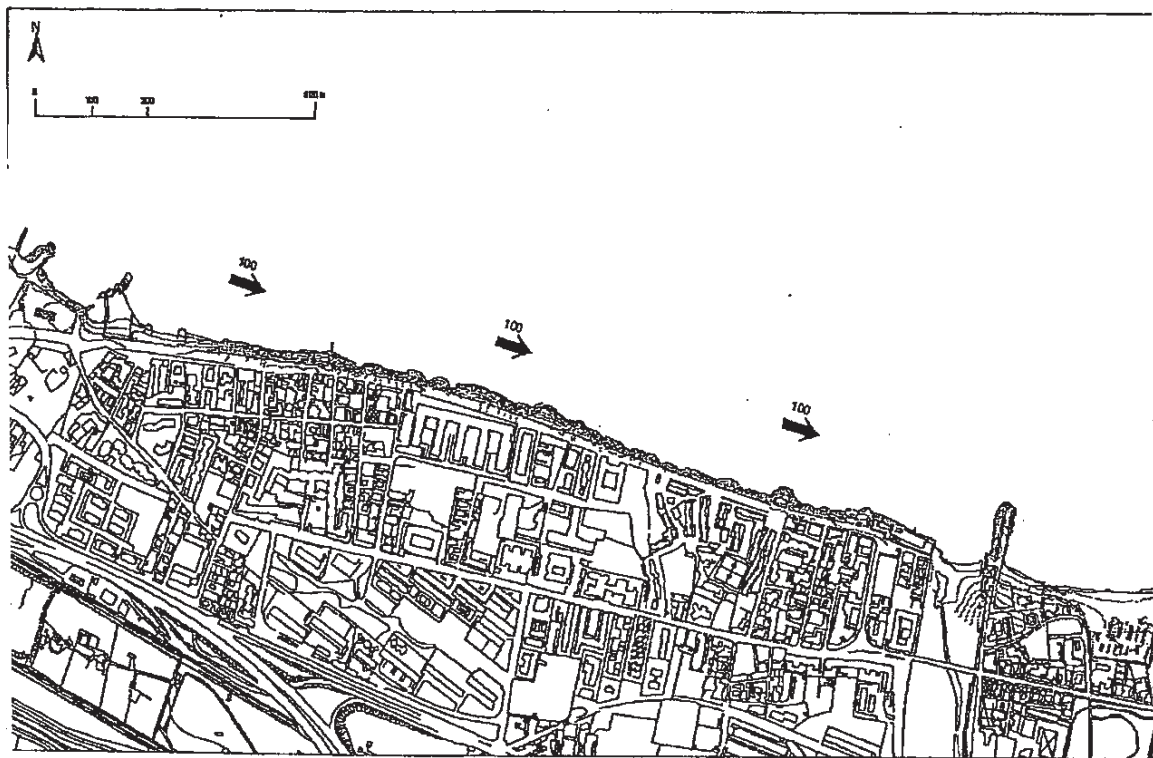
- Infatti il progetto di riqualificazione del fronte mare litorale S.Girolamo-Fesca approvato dal Comune di Bari nel 2010 prevede, per la difesa del litorale, la realizzazione di numero 2 scogliere frangiflutti e 2 dighe soffolte in modo da limitare la notevole erosione oggi presente.
- Di seguito sono riportati i grafici che visualizzano le principali correnti costiere e i rispettivi valori sul trasporto solido potenziale.

*[Handwritten notes and signatures]*

*[Handwritten signatures]*



Il trasporto litoraneo potenziale in direzione NW ( $\times 1000 \text{ m}^3/\text{anno}$ )



Il trasporto litoraneo potenziale in direzione SE ( $\times 1000 \text{ m}^3/\text{anno}$ )

- Il progetto dell'ampliamento dell'Interporto di Bari non prevede alcun intervento a mare o lungo la linea di costa. Le acque di servizio saranno allacciate ai collettori fognari comunali, quelle di prima e



seconda pioggia, opportunamente trattate e una volta depurate, saranno utilizzate per l'irrigazione delle aree a verde che verranno realizzate all'interno dell'infrastruttura e serviranno a rifornire la vasca di raccolta della riserva idrica antincendio. Solo le acque in eccesso, durante eventi eccezionali, saranno convogliate in Lama Balice e indirettamente a mare limitatamente a fenomeni di piena.

- **la foce di Lama Balice ha determinato nel tempo una disconnessione al Posidonieto in relazione all'apporto nel tempo dei sedimenti.**
- Naturalmente non si prevede alcuna attività di pesca a mare e tuttavia al fine della tutela del Posidonieto si fa presente che l'area costiera già descritta presenta un fondale roccioso dove le attività deleterie per l'habitat come la pesca a strascico o quella con le vongolare non possono essere esercitate.
- **In merito alla tutela del Sic Posidonieto, dalla documentazione presentata dal Proponente si ritiene che l'ampliamento dell'Interporto non influenzerà in alcun modo sull'habitat marino costiero. Infatti, anche il versamento delle acque di prima e seconda pioggia, che verranno versate in Lama Balice e indirettamente a mare, come detto solo quelle eccedenti il riempimento della riserva idrica e la vasca di raccolta per fini irrigui, sono del tutto ininfluenti rispetto alla portata naturale di Lama Balice nonché a quelle costantemente versate a mare dall'impianto di trattamento di Bari ovest e della città di Bitonto.**
- La portata media dell'impluvio naturale di Lama Balice, che si estende su una superficie di 305 mila kmq nei periodi di piena risulta di 140 m<sup>3</sup>/s con riferimento ai tempi di ritorno di 5 anni (Autorità di Bacino, note del 06/07/2009)
- **Al contrario l'acqua di prima e seconda pioggia proveniente dalle superfici coperte e pavimentate di circa 250 mila mq (coefficiente di deflusso 0,9 come per le zone impermeabili) e aree a verde di circa 20 mila mq (coefficiente di deflusso 0,30 come riportato nello Studio Integrativo Impatto Ambientale del progetto di ampliamento Interporto Regione Puglia) dell'Interporto, calcolata prevedendo precipitazioni meteoriche massime per mq di 30 mm/h (Istituto Nazionale Statistico 2006 e curva pluviometrica del progetto dell'Interporto ottenuto con modello statistico Rossi 1984), raggiunge al massimo 0,63 m<sup>3</sup>/s. Si tratta di acqua depurata di prima e seconda pioggia che si verserà in Lama Balice con quantità modesta dell'ordine di 0,45 % rispetto alla portata media della Lama.**
- allo stato attuale l'area di Scalo Ferruccio, di oltre 25 ha, si presenta completamente impermeabilizzata, per cui le acque piovane non depurate, durante gli eventi di piena e massima piovosità, si verseranno prevalentemente in Lama Balice o, indirettamente, a mare mediante piccoli canali presenti nell'area nonché anche in falda superficiale.

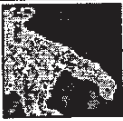
*[Handwritten signatures and initials]*

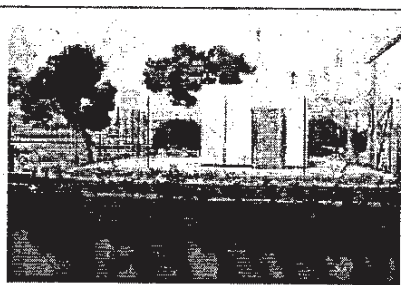


- Le quantità di acqua che si verserà nell'arco costiero San Giorgio di Bari, dove a circa 500 m dalla battigia e dai 5 ai 10 m di profondità circa si rinviene un modesto Posidonieto, non varieranno; non ci sarà un incremento significativo.
- L'eventuale maggiore dispersione che può esserci oggi dell'acqua nei piazzali di Scalo Ferruccio rispetto a quelli certamente più funzionali del nuovo Interporto, in buona parte saranno bilanciati dall'area verde, di oltre due ettari che saranno allestiti sempre nell'area dell'Interporto.
- **Le attuali dinamiche del litorale, per quanto detto, non subiranno modifiche o alterazioni con la realizzazione dell'ampliamento dell'Interporto. Al contrario in riferimento alla qualità dell'acqua sversata l'impatto sarà certamente nullo o eventualmente positivo rispetto alla situazione attuale ove le acque meteoriche dell'area scalo Ferruccio vengono sversate direttamente in Lama Balice senza alcun trattamento e senza il necessario convogliamento in canalizzazioni per il successivo trattamento.**
- **Da quanto esposto dal Proponente ed esaminata la situazione complessiva degli archi costieri, si ritiene, quindi, che l'area Sic "Posidonieto S.Vito - Barletta" presente nell'arco costiero S.Girolamo di Bari non andrà incontro a modificazioni, alterazioni, degrado e turbativa per effetto della realizzazione dell'ampliamento dell'Interporto e specificatamente dall'occasionale sversamento delle acque depurate di prima e seconda pioggia tenuto conto anche della distanza del SIC Posidonieto dalla foce della Lama Balice.**

#### Atmosfera

- Al fine di determinare in maniera puntuale la qualità dell'area nella zona interessata dall'intervento, il Proponente ha fatto riferimento alla stazione di rilevamento dell'ARPA posta a circa 500 m a sud dalla zona interessata dal progetto, di cui si riporta la scheda :

	<b>Rete Regionale di Qualità dell'Aria</b>	<b>Provincia di BARI Comune di : Bari CIAPI</b>
---	--	---



Nome Stazione:	CIAPI
Comune:	Bari
Indirizzo:	CIAPI
Tipo stazione:	Industriale/Traffico
Tipo area:	Suburbana
Coordinate UTM 33N:	E:652513 N:4554095
Parametri Rilevati:	PM10, NO2, SO2

- Dall'analisi dei dati sui principali fattori inquinanti riportati nella scheda che segue, si evidenzia, da un lato, i livelli rassicuranti di inquinamento di PM10 ed NO2 rispetto alle soglie limite previste dalla normativa vigente (D.M. n.60/2002), dall'altro l'assenza di CO e SO2 i cui livelli, estremamente ridotti, non rappresentano un pericolo per la salvaguardia della salute umana.

<b>Stazione di rilevamento CIAPI</b>	<b>Zona industriale Modugno-Bari</b>
Coordinate UTM 33N:	E:652513 N:4554095
Parametri Rilevati:	PM10, NO2, SO2

**PM10:**

Soglie limite consentite ex Dm n. 60/2002  
annuale: 40 µg/m3  
giornaliero 50 µg/m3

Medie mensili di concentrazione - anno 2009 - COMUNE di BARI

2009	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	MEDIA ANNUALE
PM10 (µg/m3)	/	/	/	31	43	26	29	26	30	24	29	22	29

Superamenti del limite giornaliero di qualità dell'aria - anno 2009 - COMUNE di BARI

*[Handwritten signatures and initials]*

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	SUPERAMENTI ANNUALI
/	/	/	1	12	1	1	0	1	0	1	0	17

## NO2

Soglie limite consentite ex Dm n. 60/2002  
giornaliero **200 µg/m<sup>3</sup>**

Medie mensili di concentrazione - anno 2009 - COMUNE di BARI

NO2 µg/m <sup>3</sup>	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	MEDIA ANNUA
2008	33	37	29	22	21	18	33	52	57	73	65	57	41
2009	33	23	26	20	20	19	29	23	25	32	35	32	26

## Superamenti del limite orario di qualità dell'aria - anno 2009 - COMUNE di BARI

NO2 µg/m <sup>3</sup>	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	SUPERAMENTI ANNUALI
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- Considerando i valori di inquinamento rilevati all'attualità è necessario ora stimare gli eventuali incrementi dei fattori inquinanti in relazione alla flussi di traffico che saranno generati dalle nuove opere di ampliamento dell'interporto.
- La valutazione, effettuata dal Proponente, degli effetti ambientali associati alle previsioni di crescita del traffico merci tengono conto dei seguenti dati di sintesi:
  - l'incremento del traffico ferroviario nel 2015, assumendo come dato di partenza quello del 2005 pari a 6.020.464 tonnellate (di cui 4.047.000 tonnellate per il vettore stradale e 1.973.395 per il vettore ferroviario), sarà pari a circa 1.017.764 tonnellate. Alla stessa data del 2015, rimarrebbe sostanzialmente immutato il dato sul traffico sulla modalità stradale (4.054.556 tonnellate)
  - l'interporto esistente (in assenza di intermodalità gomma ferro) movimentata oggi circa 920.000 tonnellate calcolate in origine e destinazione (Fonte Interporto Regionale della Puglia);
  - il progetto di ampliamento (scenario di piena operatività della piattaforma intermodale) si stima che raddoppierà la movimentazione di merci di ulteriori 900.000 tonnellate. Questo incremento di traffico sarà tutto assorbito entro il 2015 dalla modalità ferroviaria (1.017.764 tonnellate) così come riportato nella tabella sulla Evoluzione del traffico ferroviario;
  - nel 2015 saranno 101.776 i veicoli sottratti alla strada (pari a 407 veicoli/giorno), se si calcola un carico medio per veicolo su strada pari a 10 tonnellate

Da tali dati si può dedurre una stima della quantità di CO<sup>2</sup> associabile all'incremento di traffico precedentemente stimato assumendo i seguenti dati di calcolo:

- o nel 2015 tutti i veicoli sottratti dalla strada transitino dall'Interporto (in ingresso e in uscita);
- o il contesto ambientale interessato localmente da tale flusso di traffico in ingresso ed uscita dall'interporto potrebbe coincidere con una superficie territoriale di estensione circolare con circa 5 Km di raggio;
- o un autocarro con capacità di trasporto pari a 25 tonnellate emette circa 76,33 g CO<sup>2</sup> /tonn x km

Trattore con semirimorchio	1.017.764	76,33	5 Km	388,42
----------------------------	-----------	-------	------	--------

- va evidenziato e valutato che l'incremento locale di CO<sup>2</sup>, in realtà, se osservato ad una scala geografica più ampia (per esempio considerando un hinterland di riferimento pari a 500 km) comporterà una notevole riduzione di emissioni in atmosfera di anidride carbonica. Infatti, la tabella che segue permette di apprezzare la riduzione CO<sup>2</sup> comparando il vettore stradale e ferroviario su una distanza di 500 Km e considerando che un autocarro di 25 tonnellate emette circa 76,33 g CO<sup>2</sup> /ton km ed un treno merci di capacità di circa 800 tonnellate emette circa 17,6 g CO<sup>2</sup> /ton km.

Tabella Emissioni di CO<sub>2</sub>, modalità stradale e ferroviaria per percorrenze di 500 Km

Trattore con semirimorchio	1.017.764	76,33	500 Km	38.842
Locomotiva/carri ferroviari	1.017.764	17,6	500 Km	8.956

- I miglioramenti ambientali legati alle emissioni in atmosfera di CO<sup>2</sup> indotti dalla piena operatività dell'interporto, vanno inoltre considerati rispetto all'intera area metropolitana di Bari ed, in particolare, con riferimento al traffico combinato che oggi transita nel porto di Bari. Alcuni dati possono dare la misura dei notevoli miglioramenti indotti dalla presenza dell'interporto e dello scalo intermodale.
- Nel 2008 nel porto di Bari le merci complessivamente movimentate sono state circa 5.093.218 tonnellate di cui 3.877.148 tonnellate con modalità Ro-Ro, con oltre 200.000/250.000 trailer in transito. I trailer entrano nel porto di Bari attraversando un contesto urbano già fortemente congestionato e sostando, in attesa dello svolgimento delle procedure doganali, all'interno di un'area (c.d. colmata di Marisabella) collocata in città a diretto contatto con i tessuti del borgo murattiano.
- **La delocalizzazione delle attività doganali all'interno dell'interporto, insieme alla piena operatività dello scalo intermodale, permetterà di dirottare verso l'interporto i traffici oggi diretti al porto, riducendo drasticamente i problemi (congestionamento, inquinamento, sicurezza) generati dalla transito dei trailer nell'area urbana di Bari**
- le analisi effettuate dal Proponente si sono limitate alla sola valutazione dei quantitativi di anidride carbonica, senza considerare l'emissione in atmosfera di ossidi di azoto, composti organici volatili, particolato fine PM 10, e l'ancor più pericoloso PM 2,5 che per il trasporto su gomma incidono in maniera notevole, mentre nella soluzione ferroviaria sono per lo più trascurabili.
- Si valuta, quindi, poiché la crescita del traffico merci sarebbe prevalentemente assorbita dalla ferrovia, una complessiva riduzione dei veicoli su strada e di conseguenza un limitato incremento di inquinanti, con impatti sulla qualità dell'aria giudicati non rilevanti.

#### Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

- **mentre attualmente le acque piovane provenienti dai piazzali di Scalo Ferruccio non sono sottoposte ad alcun trattamento e depurazione** (pur trattandosi di areali non molto curati e per questo spesso oggetto di versamenti di sostanze oleose, vernici e altro), **le acque di prima e seconda pioggia dei piazzali nel progetto di ampliamento dell'Interporto, saranno, al contrario, sottoposte ad un completo trattamento di depurazione con grigliatura, sabbiatura, disoleazione e laminazione. Inoltre saranno utilizzate in primis per le cisterne necessarie per la riserva idrica antincendio e per l'irrigazione delle aree a verde e solo la parte eccedente raggiungerà la Lama.**



l'impianto di trattamento delle acque meteoriche, del tutto analogo a quello già operativo presso l'Interporto esistente, permetterà una riduzione considerevole della portata dell'acqua sversata in Lama Balice. In particolare l'efficace funzionamento dell'impianto prevede un processo di laminazione ottenuto con lo stoccaggio temporaneo delle acque (nelle vaste di accumulo e nei restanti volumi dello stesso impianto).

- **La riduzione della portata di acqua sversata in Lama Balice, che come già evidenziato, avverrà solo per la parte eccedente alla capienza delle cisterne idriche, è stimabile di circa 1/3 rispetto al dato di 1,9 m3/sec. Il valore della portata sarà quindi di circa 0,63 m3/sec.**
- Per quanto detto, anche considerando che i fenomeni di piena e di massima piovosità si registrano raramente, di media una volta ogni 5 anni (Piano Direttore delle Acque), l'apporto di 0,63 m3/sec, confrontato con la portata massima della Lama pari a 140 m3/anno, sia del tutto ininfluenza per l'habitat marino costiero e specificatamente di nessuna vulnerabilità per il Posidonieto S.Vito - Barletta.
- L'apporto massimo dell'ordine dello 0,43% rispetto alla portata massima della Lama (si veda il Quadro sinottico riportato di seguito) non possono modificare la natura, la qualità e la quantità delle acque che la Lama confluisce nel tratto costiero di San Girolamo. Infatti, lo sversamento delle acque della Lama Balice in mare è compatibile con la presenza naturale del Posidonieto come si evince dai dati di monitoraggio della Regione Puglia.
- Nell'arco costiero in esame sono monitorati due lidi balneari, Lido Pisani e Lido S.Francesco, rispettivamente a poche centinaia di metri a sinistra e a destra della foce di Lama Balice. I dati dell'ARPA, da aprile ad agosto 2010, evidenziano condizioni ambientali idonee per la balneazione ai sensi del D.P.R. 470/82 e s.m. (dati ARPA Puglia 2010).
- Per altro in considerazione che le quantità di acqua versate non aumenteranno mentre le qualità saranno nettamente migliori, l'impatto riguardante le acque sarà positivo.
- Si tratta di un impianto corrispondente a 300 mila abitanti equivalenti che nel tempo sta recando nocimento all'erbario a Posidonia nell'area direttamente influenzata dallo sversamento.
- Nel Quadro sinottico che segue, sono riportati i dati più significativi sull'apporto idrico esistente e di progetto che permettono di valutare la modesta quantità di acqua che l'ampliamento dell'Interporto sverserà nella Lama Balice.

*[Handwritten signatures and initials]*

<b>LAMA BALICE</b>	140 (m <sup>3</sup> /s)		15.120.000 m <sup>3</sup> /anno
<b>AREA COSTIERA FOCE LAMA BALICE</b>  Impianto di depurazione Bari Ovest e Bitonto		1 m <sup>3</sup> /s	31.536.000 m <sup>3</sup> /anno  acque eutrofiche
<b>Volume totale versato in mare</b>			<b>46.656.000 m<sup>3</sup>/anno</b>
<b>Acqua sversata dal'attuale Scalo Ferruccio</b>	1,9 m <sup>3</sup> /s  1,35% di 140 m <sup>3</sup> /s		187.500 m <sup>3</sup> /anno*  non depurata
<b>Progetto di Ampliamento dell'Interporto su Scalo Ferruccio</b>	0,63 m <sup>3</sup> /s a valle  del processo di laminazione  0,45 % di 140 m <sup>3</sup> /s		187.500 m <sup>3</sup> /anno*  depurata  0,47% di (31.536.000+ 15.120.000)

I calcoli riportati nella tabella hanno fatto riferimento ai seguenti dati di base:

- Portata massima con ritorno di cinque anni;
- n. 60 come numero medio di eventi meteorologici annuali

- Superficie impermeabilizzata nel progetto di ampliamento dell'Interporto di c.a. 250.000 m<sup>2</sup>

- Precipitazione meteorica massima oraria c.a 30 mm/h

- che la realizzazione delle opere di ampliamento dell'Interporto non modificherebbe l'assetto geomorfologico dell'area. Gli impatti legati alla risorsa "suolo" consistono essenzialmente nell'occupazione del terreno e nell'individuazione di discariche pubbliche autorizzate ove depositare i materiali di risulta;
- il progetto, ad ogni modo, si inserisce in un contesto ambientale fortemente antropizzato ed urbanizzato, già dedicato allo svolgimento di attività di logistica intermodale esistente;

#### Vegetazione, flora e fauna

- gli effetti degli inquinanti sulla vegetazione saranno presenti nella fase di cantiere in una fascia di circa 150 m dalla viabilità esistente, mentre saranno nulli nella fase di esercizio; inoltre, poiché la simulazione delle condizioni acustiche ha evidenziato che l'opera non altererebbe l'attuale clima acustico dell'area, non sarebbero ipotizzabili impatti significativi sulla fauna presente, mentre in fase di cantiere le specie faunistiche potrebbero effettuare momentanei abbandoni e una successiva ricolonizzazione al termine delle attività di costruzione, tutto ciò anche tenendo conto del contesto già fortemente antropizzato in cui si andrà ad inserire l'opera;

#### Salute pubblica

- lo studio predisposto dal proponente degli effetti prodotti sulla salute pubblica dalla realizzazione dell'opera appare definito, in quanto l'intervento prevede complessivamente una riduzione dei veicoli su strada e di conseguenza un limitato incremento di inquinanti, con impatti sulla qualità dell'aria non rilevanti;

#### Rumore e vibrazioni

- La valutazione dell'impatto acustico associato al progetto di ampliamento dell'Interporto è stata analiticamente sviluppata nella Relazione Impatto Acustico allegata allo Studio Integrativo dell'Impatto Ambientale .
- La valutazione è stata eseguita applicando il metodo assoluto di confronto. Il metodo assoluto si basa sul confronto del livello del rumore ambientale previsto o misurato in esterno, con il valore del

*[Handwritten signatures and initials]*

livello limite assoluto di zona (in conformità a quanto previsto dall'art. 6 comma 1-a della legge 26.10.1995 e dal D.P.C.M. 14.11.1997).

- Il progetto di ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia su area Scalo Ferruccio è ubicato nel Comune di Bari in area assimilabile a zona industriale. Per detto Comune in assenza di un piano di Zonizzazione Acustica del proprio territorio, ai sensi dell'art. 8 comma 1 del D.P.C.M. 14.11.1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", i valori assoluti di immissione devono essere confrontati con i limiti di accettabilità della tabella di cui art. 6 del D.P.C.M. 01.03.1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno", di seguito riportati:

Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (D.M. n. 1444/68)	65	55
Zona B (D.M. n. 1444/68)	60	50
<b>Zona esclusivamente industriale</b>	<b>70</b>	<b>70</b>

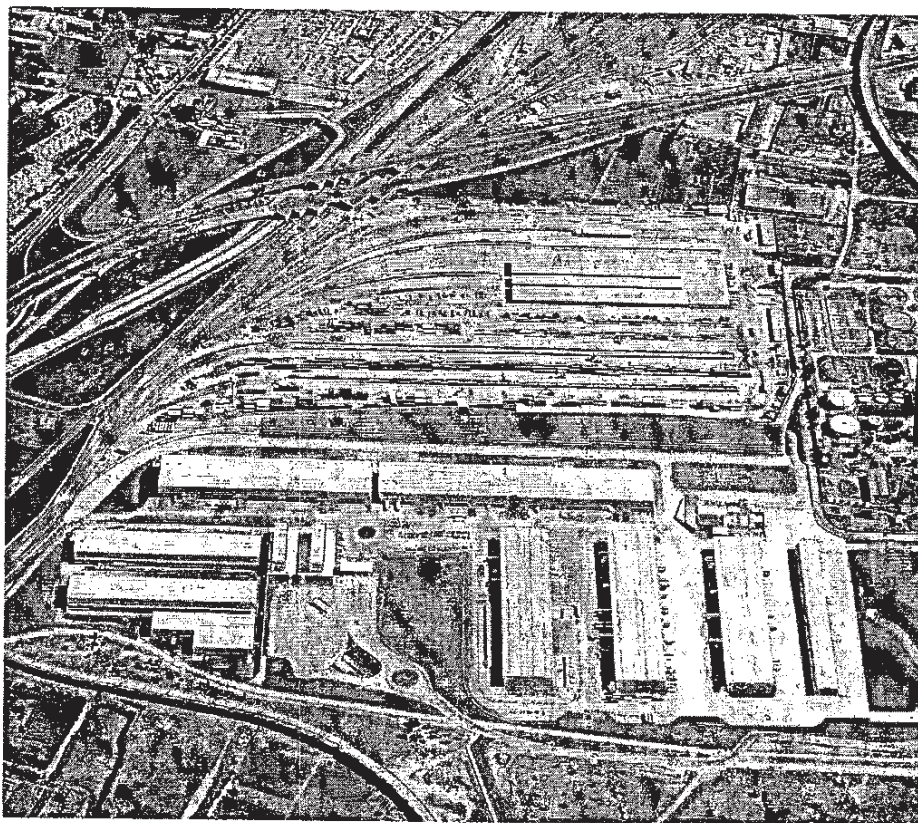
- Dall'analisi delle considerazioni fatte, e dall'applicazione del metodo assoluto sopra richiamato, si evince quanto segue. Il valore del livello di pressione sonora stimato nell'ambiente esterno è inferiore al valore limite fissato dalla normativa  $Leq = 70/70$  dB(A) per il periodo di riferimento diurno e notturno. Alla luce delle considerazioni fin qui esposte, appare chiaro che la rumorosità ambientale prevista dall'attività rientra nei limiti massimi consentiti dalla legislazione vigente. Quindi secondo la Legge quadro n. 447/95 e la Legge regionale n. 3/02 del il rumore risulta nell'ambiente esterno accettabile.
- È possibile, inoltre, stimare qualitativamente, l'impatto positivo sulla clima acustico relativo al contesto urbano di Bari in relazione al parziale dirottamento del traffico pesante oggi in transito nel porto di Bari.
- Si può, quindi, valutare che gli impatti generati dai contributi di rumore e vibrazioni, riconducibili alla costruzione e all'esercizio delle opere di progetto, sia trascurabile rispetto al clima acustico attualmente presente nell'area poiché il progetto di ampliamento interessa un territorio nel quale sono già presenti infrastrutture, la "Relazione di Impatto Acustico" stima che l'effetto del rumore può essere trascurato rispetto a quello presente nella fase ante-operam;



Inserimento visivo-paesaggistico

- Il paesaggio interessato dall'intervento, già fortemente caratterizzato dalla presenza di infrastrutture della mobilità e di un tessuto produttivo poco consolidato, non subirà modificazioni dei suoi aspetti naturali e strutturali. Al contrario si valuta che l'intervento di ampliamento dell'Interporto costituirà un'occasione di riqualificazione ambientale e paesaggistica di un'area degradata e sottoutilizzata come è quella dello scalo Ferruccio.
- il Proponente ha prodotto alcune rappresentazioni grafiche per valutare l'inserimento paesaggistico delle opere di progetto, per evidenziarne l'impatto visivo e l'integrazione morfologica con il contesto di intervento:

**Scalo Ferruccio, Stato di fatto**



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the name 'Ferruccio' and various initials and scribbles.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'W x', 'Bo', 'spun', and several other illegible signatures.



### Progetto di Ampliamento dell'Interporto



- La riqualificazione ambientale dello scalo Ferruccio, raccomandata nel citato DEC VIA n. 5647 del 21.12.2000, si otterrà anche attraverso la riorganizzazione delle aree scoperte e la qualificazione delle aree a verde. Queste ultime, che interessano circa 2 ha di superficie, saranno allestite con essenze autoctone di alto fusto e a macchia nel rispetto della biodiversità. Anche l'avifauna potrà trovare un piccolo richiamo, non solo per le specie stanziale, ma anche, in considerazione della vicinanza al mare, per le specie migratorie. I piccoli rettili e i numerosi invertebrati presenti nel circondario potranno colonizzare le aree a verde allestite.
- Tenuto conto dell'area su cui andrà ad insistere il progetto, la trasformazione paesaggistica dell'area di intervento sia da reputarsi accettabile in funzione della valenza strategica dell'opera;

**VALUTATO** che il progetto di ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia su area Scalo Ferruccio era stato già previsto nel quadro prescrittivo del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC/VIA/5674 del 21 dicembre 2000 relativo alla realizzazione dell'interporto stesso;

VALUTATO inoltre che, il progetto di ampliamento prevede la realizzazione di opere del tutto analoghe a quelle già giudicate favorevolmente nella realizzazione dell'interporto e che si inseriscono in un contesto ambientale fortemente antropizzato già dedicato allo svolgimento di attività logistica intermodale;

VALUTATO che in ogni caso, il progetto di ampliamento prevede la realizzazione di opere del tutto analoghe a quelle già giudicate favorevolmente nella realizzazione dell'interporto e che si inseriscono in un contesto ambientale fortemente antropizzato già dedicato allo svolgimento di attività logistica intermodale;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

*Esprimere parere positivo circa la non assoggettabilità a VIA del progetto di ampliamento dell'interporto di Bari e condizioni che si ottemperano alle seguenti prescrizioni:*

**ESPRIME**

Il seguente parere: *ESPRIME parere positivo circa la non assoggettabilità a VIA del progetto di ampliamento dell'interporto di Bari e condizioni che si ottemperano alle seguenti prescrizioni:*

nell'ipotesi in cui si volesse concedere la esclusione dalla VIA del progetto di ampliamento dell'Interporto di Bari, occorrerebbe ottemperare alle seguenti prescrizioni:

1. nel caso venga attivato il transito e la movimentazione di rifiuti, merci e/o sostanze pericolose nell'area dello scalo, si dovrà provvedere affinché il trasbordo intermodale e l'eventuale sosta logistica avvenga di norma senza operazioni di travaso e riconfezionamento e solo in ambiti adeguatamente progettati ed attrezzati ; a tal fine oltre al Rapporto di Sicurezza ai fini degli adempimenti di cui al D.Lgs. 334/1999, dovranno essere sottoposti a preventiva verifica gli aspetti di sicurezza e d'impatto ambientale, con approvazione delle eventuali modifiche d'impianti e di opere civili e di un apposito regolamento di esercizio;
2. in accordo con quanto già previsto per l'area dell'interporto già in esercizio, il Proponente dovrà garantire il rispetto di tutti i limiti di inquinamento atmosferico e dei limiti acustici previsti dalle normative vigenti.
3. dovrà essere presentato un programma aggiornato per il monitoraggio ambientale in fase di esercizio. Tale programma, in accordo a quanto già disposto per la struttura dell'Interporto già in esercizio, dovrà prevedere attività sistematiche, ed essere attuato tramite sia reti fisse di rilevazione in continuo, con particolare attenzione alla qualità dell'aria ed al rumore, sia periodiche campagne di rilevazione con postazioni mobili e prelievi singoli (in particolar modo della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dello stato delle opere a verde e dell'inquinamento luminoso). Il monitoraggio dovrà individuare e caratterizzare i contributi derivanti dall'ampliamento dell'Interporto e le condizioni del territorio circostante (fondo e immissioni complessive) secondo le norme tecniche specifiche, e, per il contenimento dell'inquinamento luminoso dovrà rilevare anche efficienza, dispersioni e modulazioni dell'illuminazione artificiale esterna.

L'ottemperanza n.3 dovrà essere verificata dal MATTM.

*Handwritten signatures and initials:*  
Alm, SP, W, UNCA, etc.

Presidente Claudio De Rose

*Claudio De Rose*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

*Giuseppe Caruso*

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

*Guido Monteforte Specchi*

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*Maria Fernanda Stagno d'Alcontres*

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

*Sandro Campilongo*

Prof. Saverio Altieri

*Saverio Altieri*

Prof. Vittorio Amadio

*Vittorio Amadio*

Dott. Renzo Baldoni

*Renzo Baldoni*

Prof. Gian Mario Baruchello

*Gian Mario Baruchello*

Dott. Gualtiero Bellomo

*Gualtiero Bellomo*

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

*Stefano Bonino*

Ing. Eugenio Bordonali

*Eugenio Bordonali*

Dott. Gaetano Bordone

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

*Andrea Borgia*

Prof. Ezio Bussoletti

*Ezio Bussoletti*

Ing. Rita Caroselli

*Rita Caroselli*

Ing. Antonio Castelgrande

*Antonio Castelgrande*

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

*fabris*

ASSENTE

*[Signature]*

ASSENTE

*BR*

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*ue*



Stampa illeggibile in alto a destra.

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

Handwritten signature of Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Handwritten signature of Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Handwritten signature of Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Handwritten signature of Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

Handwritten signature of Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Handwritten signature of Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Handwritten signature of Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di n° 13 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 20-12-2010