



DEC/NIA/8064.



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto prevede la realizzazione di un centro intermodale di interscambio di merci, dotato di tutte le funzioni dedicate nonché di un certo numero di funzioni direzionali e terziarie di livello regionale da realizzarsi in Comune di Tito (PZ), località Piana di S. Aloia ad Ovest di Potenza, zona industriale di Tito Scalo, presentata dalla Società LUCANDOCKS S.p.A. con sede in via della Tecnica 8, 85100 Potenza, in data 25 ottobre 2001;

VISTA la nota n. 15745/75F della Regione Basilicata del 24 luglio 2002, pervenuta il 5 agosto 2002, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/413/40714/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali dell'8 novembre 2002, pervenuta in data 11 novembre 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 497 positivo con prescrizioni formulato in data 26 settembre 2002, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società LUCANDOCKS S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il progetto prevede la realizzazione di un centro intermodale di interscambio di merci, dotato di tutte le funzioni dedicate nonché di un certo numero di funzioni direzionali e terziarie di livello regionale;
- l'interporto è localizzato nella Piana di S. Aloia ad Ovest di Potenza, in posizione strategica

rispetto al bacino produttivo-insediativo regionale ed alle grandi direttrici di traffico;

- la realizzazione dell'interporto è distinta in due lotti, la cui superficie è rispettivamente pari a circa 320.000 m² (I lotto) e circa 695.000 m² (II lotto).

quadro di riferimento programmatico:

- per quanto attiene la programmazione di settore, il primo Piano Generale dei Trasporti del 1986 fissava due principali obiettivi:
 - il riequilibrio tra le modalità stradale e ferroviaria;
 - la creazione di una rete di infrastrutture per l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 indica tra gli obiettivi, oltre al miglioramento della mobilità, la riduzione dell'inquinamento e maggiori livelli di sicurezza. L'intermodalità assume natura strategica, soprattutto nel Mezzogiorno;
- nel Piano quinquennale degli interporti approvata dal CIPET nel 1992 è previsto un interporto localizzato a Tito, in provincia di Potenza;
- il Piano regionale dei Trasporti della Basilicata, del 1989, individua tra le principali criticità del sistema regionale, la monodalità, basata sul trasporto stradale, e prevede una diversificazione basata sullo sviluppo del trasporto ferroviario. Le dimensioni del trasporto merci sono valutate nel 1989 in 7 milioni di ton/anno, che raggiungeranno nel 2000 i 10-12 milioni. Sulla base di tali stime e previsioni il Piano regionale ipotizza una sola struttura di tipo interportuale. Il mercato potenziale di tale struttura è stimato in 600.000 ton nel 1990 e in 900.000 ton nel 2000;
- per quanto attiene alla programmazione territoriale, sull'area insiste il Piano Regolatore Generale del comune di Tito, in quanto il Piano Regolatore dell'area industriale di Tito è attualmente decaduto. In particolare il I lotto dell'interporto ricade interamente in "zona industriale", mentre il II lotto interessa in parte la stessa zona industriale ed in misura prevalente un'area destinata a servizi territoriali ove è previsto l'insediamento di strutture per il terziario e servizi quali strutture commerciali al dettaglio, strutture per uffici pubblici e privati, ecc;
- per quanto attiene al regime vincolistico, il I lotto interessa in parte il "tratturo degli stranieri", sul quale insiste il vincolo apposto dal DM 22/12/1983 ai sensi della legge 1089/39. Il II lotto interessa, in misura molto limitata, un'area gravata da vincolo idrogeologico ed un'area gravata dal vincolo di cui al D.lgs 490/99;
- per quanto attiene al bacino di utenza, lo scenario fa riferimento a tre classi di percorrenza nel sistema di mobilità delle merci:
 - distanze brevi, riguardanti la mobilità con le regioni limitrofe, inferiori a 300 km;
 - distanze medie, riferite alla mobilità interregionale, comprese tra 300 e 500 km;
 - distanze lunghe, riguardanti la mobilità interregionale a distanze superiori a 500 km;
- la domanda di trasporto merci interregionale (escluso, cioè, il traffico infraregionale) nel periodo 1991-1997 ha subito un apprezzabile incremento, pari al 2,9% per il trasporto su strada e all'83% per quello ferroviario. La domanda nel 1997 ha raggiunto 10.434.000 ton, di cui 7.594.000, il 75,8%, con origine-destinazione Campania e Puglia. Il traffico attraiibile dall'interporto, valutato con i criteri di prossimità e tipologia della merci, secondo le ipotesi assunte dallo studio di impatto ambientale, si colloca tra un minimo del 26,74% ed un massimo del 33,06% del mercato



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

potenziale. Il traffico attraibile proveniente dalle regioni limitrofe con percorrenza inferiore a 300 km., così come valutato dallo Studio di Impatto Ambientale, rappresenta tra il 42 e il 51% del totale. Lo studio di impatto ambientale stima che al 2015 la diversione modale interessi un flusso di merci pari a 750.000 ton., il 44% della domanda potenziale di traffico intermodale (pari al 30% del traffico attraibile) ed un impegno aggiuntivo del 4,3% delle potenzialità delle ferrovie, oggi utilizzate al 20%.

In tale ipotesi il traffico stradale al 2015 si ridurrebbe di 90-110 veicoli equivalenti al giorno (con carico medio di 27,6 ton.). Lo studio di impatto ambientale valuta inoltre che il traffico generato dall'interporto porti ad un incremento di 193-225 veicoli equivalenti al giorno.

quadro progettuale:

- la scelta localizzativa dell'interporto è motivata dalla presenza nelle vicinanze dell'area di uno scalo ferroviario e di un raccordo ferroviario già parzialmente realizzato, dalla disponibilità di aree adiacenti alla zona industriale di Tito, dalla vicinanza del polo di sviluppo di Potenza e dalla posizione baricentrica rispetto alle maggiori direttrici di traffico della Basilicata;
- l'interporto occupa complessivamente (I e II lotto) una superficie di 1.014.608 m² localizzata a sud dell'area industriale di Tito, che racchiude interamente da est a ovest, sviluppandosi lungo il lato più esteso della zona industriale in forma di irregolare corridoio, alle pendici dei Monti Pano e S. Maria del Carmine. L'intervento prevede la realizzazione di:
 - un terminale intermodale ferro-gomma;
 - alcuni raccordi ferroviari di tipo tradizionale per l'attività di composizione/scomposizione delle unità di carico (TEU) e di trasferimento/stoccaggio dei colli sfusi;
 - magazzini per spedizionieri e corrieri;
 - servizi per la conservazione, commercializzazione e trasporto di derrate alimentari;
 - servizi terziari, direzionali, doganali e di sicurezza a supporto della gestione dell'attività interportuale;
 - servizi ai mezzi (officine, stazioni di servizio, etc.);
 - servizi alla persona (hotel, ristoranti, parcheggi, etc.);
- l'intero progetto è organicamente articolato in cinque principali aree funzionali
 - area direzionale, destinata agli uffici e ai servizi generali e di supporto alla gestione dell'infrastruttura;
 - area per il movimento delle merci sfuse, per gli spedizionieri e i corrieri, dotata di attrezzature per lo stoccaggio, il consolidamento e il deconsolidamento delle merci, l'interscambio ferro-gomma e gomma-gomma;
 - area intermodale;
 - area grandi unità di carico (container);
 - area specializzata per i prodotti agricoli, con relative attrezzature, laboratori, magazzini e silos;
- la realizzazione dell'interporto prevede interventi da sviluppare in due lotti funzionali, in due successive fasi. In particolare nel I lotto si prevede di localizzare:
 - l'area direzionale (area servizi direzionali e commerciali, area visitatori/informazioni, area doganale);
 - l'area intermodale (terminale intermodale, infrastrutturazione ferroviaria);

- l'area per il movimento delle merci sfuse (magazzini raccordati, magazzini non raccordati, area import-export);
- complessivamente la superficie del I lotto, comprensiva sia delle opere delle aree verdi e dei piazzali, occupa circa 319.925. m²;
- nel II lotto, oltre al completamento dei lavori relativi allo scalo ferroviario, si realizzeranno l'area container, i magazzini spedizionieri, i magazzini e i silos per i prodotti ortofrutticoli e per le altre derrate agricole, per una superficie complessiva pari a circa 695.000 m²;
- con il I lotto, si realizza *“un primo nucleo di servizi in grado di assolvere già una funzione interportuale compiuta”*;
- per l'accesso all'interporto il progetto allegato allo studio di impatto ambientale prevede un ingresso nel I lotto tramite un collegamento ferroviario da realizzare raccordandosi *“ad un braccio di manovra”* già esistente nell'area industriale. La lunghezza complessiva di tale raccordo è di circa 500 m., suddivisa in un primo tratto in rettilineo (291 m.) e in un tratto in curva (circa 218 m.). In parallelo al binario principale di transito sono previsti tre binari di manovra, con interasse di 5,2 m., ed un binario di servizio distante dalla banchina dei magazzini 1,65 m. circa;
- lo studio di impatto ambientale non contiene informazioni aggiuntive rispetto a quanto riportato nel progetto; ipotizza tuttavia un altro possibile collegamento al fascio di binari dell'interporto sul lato Est, interessante il II lotto. Tale soluzione, anche se prevista a raso, per non creare barriere per la circolazione degli altri mezzi nell'area industriale, comporterebbe la costruzione di un binario di lunghezza pari a circa il doppio di quella prevista nel progetto del I lotto; inoltre, per raggiungere lo scalo ferroviario sarebbe necessario attraversare più volte le infrastrutture stradali presenti e il transito dei convogli in uscita dall'interporto potrebbe ostacolare la circolazione dei mezzi diretti (o provenienti) agli insediamenti dell'area.
- sia il progetto che lo studio di impatto ambientale non approfondiscono gli aspetti relativi al collegamento dell'interporto con la viabilità ordinaria e non verificano, né sotto il profilo della sicurezza né sotto quello dell'esercizio, la capacità degli esistenti raccordi con l'asse autostradale Sicignano-Potenza di assorbire i nuovi flussi di traffico prodotti dall'interporto;
- i movimenti di materiali necessari al livellamento dei piazzali sono quantificati dallo studio di impatto ambientale solo per il I lotto. Nessuna informazione è data per le analoghe operazioni riguardanti il II lotto;
- non sono individuate le aree di cantiere, gli impatti determinati dalla movimentazione dei macchinari utilizzati nelle diverse fasi dei lavori e l'eventuale necessità di approvvigionamenti di inerti pregiati all'esterno dell'area dell'interporto;
- la porzione di territorio che verrebbe interessata dalla realizzazione dell'intero progetto è ubicata nel Comune di Tito, nell'ambito sub-pianeggiante denominato "Piana del Mattino" che si estende tra le pendici dei Monti Pano e S. Maria del Carmine, che ne costituiscono il limite meridionale, e l'area industriale di Tito, che ne rappresenta il limite settentrionale;
- dal punto di vista dell'uso del suolo, si individuano tre fasce distinte che vedono, da Nord a Sud, il passaggio dall'area industriale di Tito ad un ambito agricolo estensivo, alternato a zone di incolti e



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

pascoli, alle coperture boschive dei rilievi, caratterizzate da boschi cedui a prevalenza di Cerro e Roverella;

- dal punto di vista insediativo, la porzione territoriale esaminata è caratterizzata prevalentemente dalla presenza di alcune masserie, lambite dal perimetro del proposto interporto, mentre il nucleo abitato più vicino all'area in esame è costituito dagli edificati posti lungo la S.S. 95, che si sviluppa in prossimità della stazione di Tito, ad Ovest del previsto sito di intervento;
- ad oriente della Serra di Tito, modesto rilievo che separa il bacino del Basento da quello della Fiumara di Tito, si trova il lago di Pignola (o lago del Pantano), riserva naturale regionale inserita nella rete Natura 2000 come pSIC, cod. IT9210142 "Lago Pantano di Pignola"; tale ambito risulta funzionalmente separato dall'area di intervento per la specifica configurazione morfologica dei rilievi;
- una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria è stata effettuata nel giugno 2000, rilevando parametri NO₂, CO, SO₂, PTS presso l'impianto di sollevamento idrico in località Serra di Tito, in posizione fortemente decentrata rispetto al sistema viario ed alla zona industriale di Tito;
- per quanto riguarda NO₂ e CO, il rilevamento è stato effettuato per una sola ora del mattino per sette giorni consecutivi; la misura di CO è stata ripetuta nel pomeriggio dei giorni di campionamento per 8 ore nella fascia oraria 12-20. Sono stati inoltre misurati, per tre giorni non consecutivi, i valori di ossidi di zolfo e particolato;
- per la stima delle interferenze post-operam, il proponente fa riferimento alle emissioni dei mezzi che transitano nell'area dell'interporto e degli impianti di riscaldamento e climatizzazione. Il modello utilizzato, nel quale si trascura la diffusione trasversale del vento, ipotizza che l'inquinante sia completamente mescolato, quindi con concentrazione uniforme, entro una specie di "scatola" a forma di parallelepipedo, con base la sorgente estesa e altezza pari alla differenza della quota di inversione termica rispetto alla quota del terreno;
- lo studio di impatto ambientale individua 12 ricettori sensibili rappresentati da masserie e dal nucleo edilizio posto lungo la S.S. 95; possibili interferenze in relazione alle attività di cantiere sono identificate in riferimento al sollevamento di polveri e all'emissione di inquinanti per il traffico di mezzi pesanti;
- per quanto attiene alla fase di esercizio, si rilevano possibili interferenze in conseguenza di:
 - mutati flussi di traffico all'interno dell'area dell'interporto e sulla viabilità a questo afferente;
 - funzionamento degli impianti di riscaldamento e condizionamento;
 - alterazione del microclima per cementificazione di vaste superfici (circa 83 ha);
- quali possibili misure di mitigazione, vengono proposte alcune raccomandazioni relative alla fase di cantiere, l'inserimento di una serie di barriere vegetali sia in prossimità delle zone a rischio (nuclei abitati di Tito Scalo) che nell'intorno dell'area interportuale, possibili attività di monitoraggio (anche attraverso indicatori biologici);
- il torrente Tora, unico corso d'acqua in prossimità dell'interporto, che è già stato incanalato lungo tutto il tratto che attraversa la zona industriale di Tito e prende il nome di Fosso della Mattina, ha una tipologia a canale singolo prevalentemente rettilineo, in quanto prossimo alla sua area sorgente. La superficie del bacino idrografico del Tora, estesa fino alla confluenza con il Fiume

Basento, è di circa 37 km² e, quindi, l'area che verrebbe occupata dall'interporto, se venisse realizzato l'intero progetto, corrisponde al 2,7% dell'intera superficie del bacino;

- il regime idraulico del Tora è a carattere torrentizio fortemente controllato dalle precipitazioni. Le acque superficiali defluenti dai rilievi meridionali confluiscono ortogonalmente al corso del torrente Tora per mezzo di opere di regimazione superficiali e sotterranee sul cui stato di efficienza e manutenzione non si hanno sufficienti elementi di valutazione;
- il bacino idrografico sotteso dal perimetro esterno dell'interporto si estende per circa 5,2739 km² e comprende 5 sub-bacini a flusso gerarchizzato e aree a prevalente flusso laminare non gerarchizzato (1,1223 km²);
- i 5 impluvi che si immettono in destra orografica del Tora sono anch'essi regimati in canali di cemento nei tratti che interessano l'area industriale; il progetto prevede di estendere la canalizzazione in cemento a tutta l'area dell'interporto;
- per quanto riguarda il sistema di smaltimento delle acque, il progetto prevede che le acque reflue vengano inviate all'impianto di depurazione.

Per quanto riguarda, invece, le acque di precipitazione che dilavano i piazzali e la viabilità interessati dal traffico veicolare, sui quali si accumulano le sostanze inquinanti (idrocarburi incombusti, metalli pesanti, ecc.), si prevede di realizzare una rete di raccolta per convogliarle verso vasche di prima pioggia;

- nello studio di impatto ambientale e nel progetto non è esposto un calcolo preciso del dimensionamento delle vasche di prima pioggia, ma si afferma che verranno convogliati in esse i primi 5 mm di precipitazioni.

Nella vasche di prima pioggia non verranno convogliate le acque provenienti dalle coperture degli edifici e dei capannoni, smaltite direttamente nei corpi idrici ricettori;

- in base ai caratteri litostratigrafici, al tipo e al grado di permeabilità ed al ruolo idrostrutturale le rocce presenti nell'area sono divisibili in 3 unità idrogeologiche, la cui distribuzione stratigrafica è tale da consentire l'esistenza di un acquifero superficiale frazionato a più livelli e di un acquifero più profondo. Il primo, che ha sede nei detriti, si trova confinato dai depositi lacustri e palustri pressoché impermeabili e poggia su una soglia impermeabile costituita dai galestri. La quota di rinvenimento della falda idrica superficiale è variabile da -7 a -10 metri dal p.c., ma il livello piezometrico varia tra -2,2 e -4,9 m dal p.c.;
- le tre sorgenti individuate nell'area dell'interporto (Sg.A, Sg.B, Sg.C) sono alimentate dalla falda superficiale ed hanno valori della portata piuttosto modesti, oscillando tra 0,06 e 0,19 l/s. La qualità delle acque viene considerata molto buona;
- la falda profonda ha sede nei calcari con selce e negli scisti silicei ed è separata da quella superficiale dalla presenza della formazione dei galestri. Lo studio di impatto ambientale non fornisce dati in relazione alla potenzialità di questa falda;
- lo studio di impatto ambientale si definiscono le qualità delle acque superficiali del Fiume Basento prendendo in considerazione i dati riferiti alla stazione di campionamento BSRR02, situata a valle della confluenza del Torrente Rio.Freddo con il Fiume Basento, presso Vaglio di Basilicata, e i valori ottenuti vengono estrapolati per tutto il bacino compresa l'area dell'interporto;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

componente suolo e sottosuolo:

- in larga parte del territorio del comune di Tito affiorano le unità del Bacino di Lagonegro;
- il sito investigato è inquadrato dalla vigente normativa antisismica (L. 2.2.1974 n. 64; D.M. 3.3.1975 e successive modifiche ed integrazioni) nella II Categoria di Pericolosità, alla quale sono assegnati un grado di sismicità $S = 9$ ed un coefficiente di intensità sismica $C = 0,07$;
- nello studio di impatto ambientale si afferma che dal punto di vista geomorfologico l'area è pianeggiante, mentre dal sopralluogo effettuato si sono evidenziati morfologie ondulate, che comportano movimenti di terra di un certo rilievo per la realizzazione dei piazzali e dei manufatti. La realizzazione dell'intero progetto impone una perdita considerevole di suolo per l'impermeabilizzazione di un'area di circa 100 ha;
- l'area oggetto di osservazione si colloca nella zona dell'orizzonte submediterraneo a boschi misti di latifoglie; attualmente buona parte del territorio interessato dall'intervento è adibita ad agricoltura estensiva (con prevalenza di seminativi e pascoli). Lungo il corso dei brevi fossi che solcano l'area sono presenti accenni di formazioni arboree riparie, costituite da specie strettamente legate all'umidità del sito. Le pendici dei Monti Pano e S.M. del Carmine in località "Cuparo" e "Macchia Malandrina" ospitano formazioni boscate a prevalenza di querce termo-mesofile, come Cerro e Roverella, governate a ceduo. Dal punto di vista faunistico, il popolamento stanziale risulta relativamente impoverito in termini di specie sensibili; viceversa è possibile riscontrare la presenza temporanea di diverse specie migratorie e di rapaci, sia diurni che notturni, legati all'ambiente boscato, ma che utilizzano le aree agricole quale fonte di cibo. Risultano inoltre presenti diverse specie di anfibi e rettili, normalmente diffusi in ambienti agrari. In prossimità dell'area di indagine, oltre il modesto rilievo della Serra di Tito, è presente la zona umida di Pantano Pignola, riserva naturale regionale, Sito di Importanza Comunitaria proposto e Zona di Protezione Speciale (cod. IT 9210142) in relazione alla presenza di importanti habitat di acqua dolce, sia stagnanti che correnti, e di praterie umide semi-naturali; tale ambito, come è evidenziato anche nella scheda descrittiva del sito Natura 2000, è una interessante area di sosta e riproduzione per l'avifauna migratoria;
- lo stato di inquinamento acustico ante-operam dell'area dell'intervento è stato valutato tramite alcune misure fonometriche svolte in corrispondenza di 9 punti ubicati sia all'interno che all'esterno del perimetro dell'infrastruttura. Tale campagna è stata condotta un solo giorno: in corrispondenza dei punti P1÷P4 (ubicati in prossimità dell'area interportuale) la durata delle misurazioni è stata di minuti 10 in relazione ad un tempo di osservazione di 2 ore nel periodo diurno e di 1 ora nel periodo notturno; nei punti P5÷P9 (ubicati in corrispondenza dello svincolo occidentale tra la zona industriale ed il raccordo autostradale Sicignano-Potenza) il tempo di osservazione è stato di 5 ore nel periodo diurno e di 2 nel periodo notturno. Non è specificato il tempo di misura. Dalle risultanze della campagna così condotta emerge che il clima acustico dell'aria è influenzato prevalentemente dai flussi di traffico stradali e ferroviari e, in misura minore, dalle attività industriali presenti. Lo scenario post operam è stato stimato dal proponente avvalendosi di modelli disponibili in letteratura, quali CETUR e CNR; tali modelli, peraltro non descritti, sono stati ritenuti dal proponente idonei per la caratterizzazione del rumore generato dal traffico stradale. Le osservazioni conclusive del proponente non sono suffragate da alcuna informazione sui dati di

input dei modelli, né viene fornita alcuna indicazione circa gli output. Di conseguenza, rimane incerto quale sia lo scenario relativo al clima acustico post operam, quali siano i limiti normativi considerati, quali condizioni di eventuale criticità possano essere previste in corrispondenza delle abitazioni presenti intorno all'area interportuale. Per quanto attiene le vibrazioni, il proponente, senza fornire dato alcun elemento numerico e testimoniale dei rilievi eseguiti, segnala che le misurazioni effettuate non mettono in evidenza valori significativi. Per le condizioni future, pur se in effetti la distanza dei ricettori dalla potenziale sorgente potrebbe essere sufficiente ad attenuarne l'effetto, non viene data alcuna informazione né sull'entità dell'energia trasmessa né sul mezzo attraverso il quale avverrebbe la trasmissione (suolo/sottosuolo o altro mezzo- pavimentazioni rigide, ecc).

- nell'area in esame non sono presenti fonti di radiazioni ionizzanti, mentre sono presenti linee a 20 KV e 150 KV, che rappresentano sorgenti di radiazioni non ionizzanti. Lo studio di impatto ambientale esclude modificazioni alle condizioni ante-operam sia per quanto attiene le radiazioni ionizzanti, in quanto non si prevedono sorgenti di tipo radioattivo, sia per quanto attiene le radiazioni non ionizzanti, in quanto non si prevede alcun contributo aggiuntivo di esposizione della popolazione a campi elettrici e magnetici;

relativamente al paesaggio:

- l'area di sedime dell'intervento si trova in una conca separata visivamente da tre rilievi e dalla zona industriale; nell'ambito d'area vasta sono quindi riconoscibili due complessi spaziali che formano la struttura principale del paesaggio:
 - il territorio ad Ovest della strada comunale Serra di Tito - Potenza, in cui sono presenti due elementi strutturanti principali, uno di valle (S. Aloia - Piana del Mattino) e due di monte (complesso M. Li Foi e M. Pano), e sono inserite le più importanti presenze antropiche;
 - il territorio ad Est del rilievo formato dalla Serra di Tito, in cui è presente il laghetto "Pantano di Pignola".

L'area destinata ad ospitare il complesso interportuale è caratterizzata, nelle zone non ancora urbanizzate, da alcuni segni residuali del paesaggio agrario tradizionale, tra cui alcune masserie. Le componenti naturalistiche del paesaggio sono costituite dai rilievi, dai boschi, dai modesti corsi d'acqua, dalla flora ripariale presente in taluni tratti.

L'elemento di maggior rilievo presente all'interno del sito in esame è rappresentato dal "Tratturo degli stranieri", di cui rimangono tracce parziali essendo stato coperto in buona misura dall'area industriale già realizzata. Per quanto attiene i caratteri della visibilità, gli ambiti maggiormente sensibili, caratterizzati da alti o elevati gradi di frequentazione, accessibilità e panoramicità, e quindi con caratteri significativi di intervisibilità, sono rappresentati da alcuni tratti della S.S. 95 e della strada Serra di Tito - Potenza.

valutato che

- l'intervento nel suo complesso è coerente con gli indirizzi degli strumenti di pianificazione di settore; per quanto attiene alla programmazione urbanistica, il I lotto risulta coerente con le indicazioni del PRG mentre si rileva una incongruenza delle opere previste per il II lotto con la destinazione d'uso a servizi territoriali.
- per quanto riguarda il bacino di utenza, nello scenario assunto dallo studio di impatto ambientale



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

il volume di traffico attraiabile e la quota di questo rappresentante la domanda intermodale risultano sensibilmente sovrastimate, essendo considerato attraiabile anche il traffico di scambio interregionale per spostamenti da e per regioni limitrofe (entro un raggio di 150-170 km), spostamenti per i quali l'intermodalità non risulta conveniente. La capacità massima di spostamento intermodale adottata dal progetto, pari al 44% della domanda intermodale stimata, è tuttavia da ritenere coerente con le potenzialità economiche del bacino di utenza. Analogamente, coerente con tali potenzialità risulta il volume di traffico di tipo "tradizionale" adottato dal progetto, quantunque sia poco chiaro il metodo con cui è stato determinato. Rispetto al volume di traffico complessivo assunto dal progetto, le potenzialità delle attrezzature e degli spazi previsti, se confrontati con quelli di progetti analoghi, risultano largamente sovradimensionati. Dall'analisi degli spazi e delle attrezzature progettate nell'insieme dei due lotti dell'infrastruttura si rileva infatti che:

- i magazzini del I lotto sono da soli in grado di servire il complessivo volume di traffico gomma-gomma e gomma-ferro tradizionale previsto,
- la superficie intermodale (terminal container) del I lotto è teoricamente in grado di soddisfare una domanda di poco inferiore a quella assunta dal progetto.

Il disegno progettuale del I lotto limita tuttavia le potenzialità delle attrezzature e degli spazi ivi previsti. Previa una più efficiente configurazione fisica e funzionale degli spazi e delle attrezzature, l'ambito del I lotto può pertanto considerarsi sufficiente a soddisfare le previsioni di traffico adottate per l'intero progetto.

- la localizzazione delle infrastrutture e delle strutture che caratterizzano la funzione interportuale, sia quelle di primaria importanza, quali le opere ferroviarie, le strade e i piazzali per le varie lavorazioni, sia dei capannoni, delle palazzine per uffici e dei servizi è stata correttamente individuata per quanto riguarda il I lotto, mentre presenta evidenti carenze progettuali e non tiene conto dei vincoli imposti dalla naturale conformazione del terreno nel caso del II lotto.

Con riferimento a quest'ultimo, dall'analisi dello studio di impatto ambientale e degli elaborati progettuali emerge, infatti, sia sotto il profilo morfologico sia sotto quello territoriale, una scarsa caratterizzazione delle aree sulle quali viene proposto il completamento dell'interporto.

Nel II lotto, sono presenti, inoltre, tralicci della linea elettrica ad alta tensione ed elettrodotti. Salvo eventuali spostamenti di tali strutture, peraltro non considerati nello studio di impatto ambientale, gli insediamenti e le infrastrutture previsti non potrebbero pertanto essere realizzati. L'analisi dei movimenti terra interessanti il I lotto mostra un sostanziale bilanciamento tra scavi e riporti. Occorre, comunque, localizzare i cantieri, i siti di cava per l'eventuale reperimento di inerti pregiati e descrivere gli impatti determinati dai mezzi d'opera;

- i magazzini ricadenti nel I lotto (intermodali, spedizionieri, corrieri, export) occupano 42.360 m², pari al 39% della totale superficie dei magazzini. Tale superficie, se utilizzata con criteri di efficienza pari a quelli previsti in altri interporti di rilevanza nazionale, quali in particolare Bari e Pescara, consentirebbe di movimentare lo stesso volume di merci previsto dallo studio di impatto ambientale per l'intero interporto (I e II lotto). La lunghezza dei binari ricadenti nel I lotto, pari a 700 metri, permette la composizione dei treni e, in pari tempo, elimina le interferenze con le infrastrutture tecnologiche esistenti. Il I lotto, che interessa il 30% circa dell'intera superficie

occupata dall'infrastruttura, presenta in definitiva, come afferma lo studio di impatto ambientale, *"tutti i requisiti necessari per il perfetto funzionamento dell'impianto"*, con un più elevato livello di efficienza. Le opere previste nel II lotto: magazzini di confezionamento merci sfuse, magazzini di stoccaggio a lunga giacenza, magazzini e silos per prodotti agricoli, rispondono, in realtà, prevalentemente alle funzioni di centro commerciale che prevede di svolgere l'infrastruttura; non influenzano pertanto l'intermodalità dell'interporto;

- per quanto riguarda il raccordo ferroviario, la soluzione che prevede l'accesso sul lato Ovest, interessante il I lotto, rispetto a quella ipotizzata per il lato Est, interessante il II lotto, presenta il vantaggio di una minore lunghezza e non interferisce con la viabilità ordinaria. Gli aspetti relativi ai collegamenti con la viabilità ordinaria non risultano trattati in misura soddisfacente. Si rende, pertanto, necessario un approfondimento della problematica, soprattutto in ordine alle modalità e ai tempi di accesso all'interporto, al fine di evitare intralci alla circolazione dei veicoli da e per l'area industriale;
- le analisi svolte risultano insufficienti sia in merito alla caratterizzazione ante-operam sia in riferimento alla determinazione dello scenario post-operam. Risulterà quindi necessario procedere ad una serie di caratterizzazioni e monitoraggi successivi onde poter individuare gli opportuni interventi di mitigazione da adottare per l'eventuale contenimento degli impatti determinati;
- l'impermeabilizzazione di gran parte della superficie dell'interporto porterà ad un considerevole aumento delle portate e delle velocità delle acque a valle dell'infrastruttura e la canalizzazione dei corsi d'acqua avrà effetti sul trasporto solido degli stessi. Come riconosciuto nello studio di impatto ambientale, tali impatti non sono mitigabili. L'unico modo di ridurli consiste, dunque, nel limitare per quanto possibile l'impermeabilizzazione del suolo e nel realizzare coperture verdi degli edifici;
- le opere previste nel I lotto sono ubicate al di fuori dei bacini idrografici più importanti (Fosso S: Antonio, Valle del Forno, Masseria Coiro, Masseria Marmo) ed interferiscono solo con il bacino Cava della Madonna;
- gran parte delle opere di salvaguardia idraulica (canali artificiali, bacini artificiali con funzione di casse di espansione, condotte interrate o a cielo aperto per dirottare le acque in eccesso verso le casse di espansione) ricadono pertanto nel II lotto;
- la difesa idraulica dell'area interessata dal I lotto potrà ottenersi, vista la limitatezza del bacino sotteso, con modeste opere, quali canali di gronda che potranno riversare le loro acque nel bacino S. Antonio senza impatti significativi;
- la dimensione delle vasche di prima pioggia deve tener conto, ovviamente, dell'estensione dell'area impermeabilizzata interessata dall'intero progetto. Esse pertanto saranno fortemente ridimensionate qualora si realizzino le sole opere previste nel I lotto, in quanto l'area impermeabilizzata si ridurrebbe del 68%;
- l'interferenza con le tre sorgenti individuate è determinata esclusivamente dalla realizzazione delle opere previste nel II lotto. La loro esecuzione porterà, pertanto, alla scomparsa di tali punti d'acqua.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Le opere di mitigazione e/o di presidio idraulico previste dallo studio di impatto ambientale eliminano i problemi legati alla sicurezza idraulica dell'area dell'interporto e regolano il deflusso delle acque nei corsi d'acqua a valle dell'area stessa, ma non eliminano e non mitigano il notevole impatto causato dalla realizzazione del progetto, anzi alcune provocano esse stesse impatti considerevoli. La realizzazione dell'interporto costituisce, in definitiva, un notevole impatto sulla circolazione idrica superficiale e sotterranea ed in generale su tutta la componente ambiente idrico. La stazione di campionamento non sembra idonea a definire la qualità delle acque nel sito dell'interporto in quanto i valori ritrovati dalle analisi sono fortemente influenzati dalla presenza, a monte della sezione considerata, di centri abitati, altre aree industriali, nonché di numerose infrastrutture, mentre l'area dell'interporto si trova nella parte più alta del bacino del Tora ed a monte della stessa non esistono né centri abitati, né aree industriali, né grandi infrastrutture;

- l'area dell'interporto non presenta significative situazioni di rischio idrogeologico, come risulta da accertamenti d'ufficio (P.A.I. 2001). A causa soprattutto dell'estesa impermeabilizzazione del suolo nonché della presenza di alcuni manufatti che impongono consistenti modifiche all'attuale habitus geomorfologico, la realizzazione dell'interporto costituisce un notevole impatto sulla componente suolo e sottosuolo. I manufatti che hanno la maggiore incidenza sulle condizioni geomorfologiche, in relazione in particolare alle necessarie opere di sbancamento ricadono nel II lotto. Gli impatti sulla componente suolo e sottosuolo si riducono notevolmente se si realizzassero solo le opere progettate sul I lotto;
- dalle analisi degli elaborati dello studio di impatto ambientale, delle fotografie aeree del sito in esame, nonché da quanto è stato possibile osservare in sede di sopralluogo si evince che la porzione centrale dell'area di intervento, alle pendici dei Monti Pano e S. Maria del Carmine, rappresenta una vera e propria fascia ecotonale.

La realizzazione del II lotto dell'interporto porterà alla eliminazione di tale fascia, determinando così il contatto diretto tra l'ambito industriale e gli ecosistemi forestali; inoltre la consistente occupazione di suolo prevista (circa 69 ha) porterà ad una sensibile diminuzione di habitat faunistici, nonché ad una sostanziale interferenza con la mobilità della fauna terrestre, anche a motivo della forma sostanzialmente "allungata" dell'ambito interportuale.

Ulteriori impatti determinati dalla realizzazione del II lotto sono riconducibili all'interferenza diretta con l'ecosistema boschivo in località Cuparo, dove il perimetro del lotto è adiacente al limite del bosco, estendendosi verso Sud lungo il vallone "S. Antonio".

La realizzazione del I lotto, viceversa, non comporterà particolari interferenze con il sistema naturalistico in quanto andrà ad interessare, per una superficie pari a circa 32 ha, un ambito a prevalente uso agricolo e pastorale.

Possono altresì escludersi interferenze con l'area del Pantano del Pignola, che risulta morfologicamente separato dall'area di intervento attraverso il rilievo della Serra di Tito;

- le analisi svolte risultano insufficienti sia in merito alla caratterizzazione ante-operam sia in riferimento alla determinazione dello scenario post-operam.

Risulterà quindi necessario procedere ad una serie di caratterizzazioni e monitoraggi successivi onde poter individuare gli opportuni interventi di mitigazione da adottare per l'eventuale contenimento degli impatti determinati;

- nello studio di impatto ambientale non risultano analizzati eventuali impatti derivanti dallo spostamento dei tralicci della linea elettrica ad alta tensione e degli elettrodotti presenti, in presenza dei quali non sarebbe possibile la realizzazione delle opere relative al II lotto;
- la realizzazione delle opere di progetto comporterebbe le seguenti principali alterazioni:
 - trasformazione del paesaggio agrario in un assetto urbanizzato di tipo industriale e terziario;
 - alterazione paesistica dell'assetto orografico e naturalistico;
 - alterazione della viabilità comunale secondaria e della viabilità vicinale tipica del paesaggio agrario;
 - alterazione della percezione paesaggistica, determinata dalla occupazione e cementificazione dell'area destinata al centro interportuale;
 - rischio di danneggiamento di elementi archeologici per movimentazione terre, con specifico riferimento all'ambito corrispondente al "Tratturo degli Stranieri", vincolato ai sensi della legge n° 1089/39.

Tali impatti sono determinati in misura significativa dalla realizzazione delle opere del II lotto, sia per la maggiore estensione delle superfici (circa 69 ha contro i 32 del I lotto), sia per la rilevanza dei movimenti terra necessari a rendere pianeggiante l'attuale contesto pedemontano sia, infine, per il maggior valore paesaggistico del territorio interessato.

La realizzazione del I lotto, ponendosi in posizione decentrata rispetto alle pendici montane, rispetta maggiormente i caratteri del paesaggio agrario e non interferisce direttamente con le masserie e la relativa viabilità locale.

Per quanto attiene all'impatto con il "Tratturo degli Stranieri", determinato dalla realizzazione delle opere del I lotto, il disegno progettuale previsto consente la salvaguardia e la valorizzazione del bene;

- l'impatto percettivo negativo dovuto alla distruzione della zona agricola interposta tra il nucleo industriale esistente e il bosco ceduo quercino sarebbe essenzialmente dovuto alla realizzazione del II lotto. L'irreversibile stravolgimento della morfologia del versante sarebbe dovuto, analogamente, alla realizzazione del II lotto dell'infrastruttura. I movimenti di terra previsti nel I lotto sono il risultato di un equilibrato rapporto tra scavi e riporti. Gli sconvolgimenti del regime idrologico e della falda idrica, nonché i rischi di inquinamento del torrente La Mattina e del fiume Basento sarebbero conseguenza, in misura prevalente, delle opere da realizzare nel II lotto, non diversamente dall'impatto percettivo conseguente alla ipotizzata costruzione dell'anello ferroviario che permette l'accesso ad Est dell'infrastruttura, dove è localizzato il II lotto;

CONSIDERATA la nota n. 15745/75F della Regione Basilicata del 24 luglio 2002, pervenuta il 5 agosto 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) Il progetto esecutivo dell'Interporto nel suo Complesso (primo e secondo stralcio) deve essere rimodulato da un punto di vista piano altimetrico in modo tale da :

- *contenere le altezze dei rilevati a valle e degli scavi a monte con inclinazione non superiore a 30° ;*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- *eliminare la porzione di area dell'Interporto che si incunea lungo il fosso di San Antonio prevedendo una diversa localizzazione per il magazzino confezionamento merce sfusa;*
 - *Assicurare la viabilità per il collegamento locale a monte dell'area dell'Interporto prevedendo la realizzazione del tratto stradale compreso tra " Masseria Cupparo " e " Masseria Valle Forno ";*
 - *Distanziare il perimetro dell'area dell'Interporto dai fabbricati delle "Masserie poste sul lato a monte ed a ovest dell'intervento al fine di evitare intorno alle preesistenti Masserie la realizzazione di una " Barriera " che in alcuni casi addirittura cinge i corpi di fabbrica esistenti su tre lati (" Masseria la Torre " a monte e " Masseria Marmo " ad Ovest);*
 - *Realizzare il collegamento ferroviario con la stazione di Tito Scalo esclusivamente attraverso il raccordo ferroviario posto ad Est dell'Area Industriale di Tito (lato Potenza) evitando, per il tratto al di fuori del perimetro dell'Interporto intersezioni a raso con la viabilità stradale;*
 - *Eliminare il raccordo ferroviario posto sul lato Ovest dell'intervento (lato Tito) in considerazione dell'impatto negativo di tipo visivo, acustico e di sicurezza (il progetto del tronco ferroviario prevede l'attraversamento a raso dell'unica arteria di collegamento ad Ovest dell'area industriale con la grande viabilità (Tito - Brienza, Basentana);*
 - *Realizzare una distribuzione planimetrica dei corpi di fabbrica interni all'Interporto tale da garantire il rispetto delle norme in materia di distanze dei corpi di fabbrica rispetto agli elettrodotti che attraversano l'area e rispetto ai valori di esposizione delle persone ai campi elettrici ed elettromagnetici prodotti dagli stessi elettrodotti.;*
 - *Aumentare la fascia verde sul lato di monte dell'intervento nel tratto compreso tra il " Fosso di San Antonio " ed il " Fosso Valle del Forno " al fine di garantire un miglior inserimento con la zona naturale di monte;*
 - *Realizzare gli interventi di ripristino geomorfologici a monte dell'area di intervento attraverso l'utilizzo esclusivo di tecniche di ingegneria naturalistica;*
 - *Per le opere a verde utilizzare esclusivamente essenze vegetali di tipo autoctono certificato;*
 - *Realizzare la recinzione di chiusura dell'area di intervento dell'Interporto evitando l'uso di pannellature " cieche " in favore di quelle " aperte " limitando eventualmente la parte " cieca " alla sola zoccolatura di base per un'altezza non superiore ai 30 cm.;*
 - *La viabilità a servizio dell'Interporto e quella di ripristino della continuità della viabilità esistente a servizio delle aree limitrofe, dovrà essere adeguata alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Consorzio ASI in corso di redazione ed in particolare alle previsioni del " Piano sulla Viabilità " che accompagna il P.R.G.*
- b) Il progetto esecutivo dell'Interporto dovrà rispettare le previsioni normative contenute nelle modifiche al Piano Regolatore Generale e nel " Piano della Viabilità " in corso di redazione da parte del Consorzio ASI.*
- c) Dovrà essere predisposto, in concertazione con l'ufficio Compatibilità Ambientale, un piano di monitoraggio dell'area relativamente alla qualità dell'aria e delle acque sia superficiali che di falda prevedendo:*

- l'installazione di due Centraline con controllo remoto, per il monitoraggio delle emissioni tipiche dell'attività urbana. Le centraline dovranno essere dotate almeno dei seguenti sensori, Anidrite Solforosa (SO₂);- Ossido di Azoto (NO_X),- Ossido di Carbonio (CO), Ozono (O₃),- Particolato Sospeso (PM₁₀), Idrocarburi totali non metanici (NMHC),- Benzene,-Meteoclimatici.
 - il controllo delle acque superficiali con prelievo trimestrali dell'acqua dai fossi naturali e dai canali di raccolta delle acque superficiali ricadenti all'interno dell'area dell'Interporto.
 - Il controllo delle acque di falda con prelievi trimestrali da pozzi esistenti nell'area o da appositi piezometri installati a valle dell'insediamento.
- d) Il progetto esecutivo dell'Interporto, considerato complessivamente, adeguato alle prescrizioni di cui sopra, ed il Piano di Monitoraggio di cui alla prescrizione precedente, dovranno essere trasmessi in duplice copia all'Ufficio Compatibilità Ambientale della Regione Basilicata per la verifica di ottemperanza.
- f) L'effettivo inizio dei lavori relativi alla costruzione dell'Interporto è subordinato all'entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore Generale dell'area ASI all'approvazione del " Piano sulla Viabilità " del Progetto Esecutivo e del Piano di Monitoraggio di cui alle prescrizioni precedenti da parte dell'Ufficio Compatibilità Ambientale;

VISTO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/40714/2002 dell'8 novembre 2002, pervenuto in data 11 novembre 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

*"Con riferimento alla nota del 29.10.01, qui pervenuta il 7.11.2002 con prot. n. ST/413/20351 della Società **Lucandocks S.p.A.** con la quale, nel trasmettere la documentazione dello Studio di Impatto Ambientale si richiedeva di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale ex art. 6, legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27/12/88 per la realizzazione dell'interporto da localizzarsi a Tito (PZ);*

vista la nota n. ST/413/20862 del 12.11.2001, con la quale questa Direzione Generale ha richiesto alle competenti Soprintendenze della Calabria di voler valutare quanto argomentato dal Richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

visto il parere espresso da questa Direzione Generale con prot. n. ST/413/22089 del 13.09.1999, a seguito di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale formulata dalla stessa Società LucandoKs S.p.A. in data 21.07.1999 per la realizzazione del medesimo intervento di interporto a Tito;

vista la nota n. 16656 del 28.11.2001, qui pervenuta il 7.12.2001, con prot. n. ST/413/24027 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Basilicata, con cui nel riferire che il progetto interessa un'area non sottoposta a vincolo paesaggistico, valuta positivamente le variazioni dell'attuale progetto rispetto a quello relativo alla precedente richiesta di compatibilità ambientale ed esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in oggetto;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

visto che con nota 21392 del 30.11.2001, qui pervenuta il 6.12.2001 con prot. n. ST/413/24030 la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata** fa rilevare relativamente al sito in cui è previsto l'intervento in oggetto che lo stesso, pur non essendo assoggettato ad alcun vincolo archeologico, è interessato dal tratturo comunale "degli Stranieri" (sottoposto a tutela per effetto del D.M. 23.12.1983 ex art. 2 del D. L.vo. 490/99) nella parte finale ancora visibile pur se sotto forma di sentiero. La Soprintendenza ritiene, dunque, che ai fini della tutela del tratturo in questione, sia redatta una variante progettuale che contempli la preservazione del tracciato tratturale interessato con esclusione di ogni attraversamento che possa obliterare consistentemente l'unica parte ancora conservata del tratturo; ritiene opportuno, inoltre, che ai margini del suddetto tratturo venga prevista una fascia di rispetto minima di almeno 10 metri, in cui non sia previsto alcun tipo di impianto; riservandosi il definitivo parere non appena acquisito ogni opportuna assicurazione dell'avvenuta variazione del progetto come sopra richiesto, la Soprintendenza richiama, comunque al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- preavviso con congruo anticipo dell'inizio dei lavori per consentire la sorveglianza da parte della Soprintendenza di tutte le operazioni di movimento di terra o sbancamento;
- assunzione, da parte del Richiedente, degli oneri derivanti da tale sorveglianza;
- sospensione immediata dei lavori in caso di rinvenimenti archeologici.

considerato che dall'esame del predetto Studio di Impatto Ambientale, nel corso delle riunioni nonché nei sopralluoghi effettuati dal gruppo istruttore, si è rilevato che l'intervento in oggetto interferisce con un sito che, ancorché non sottoposto ad alcun vincolo ai sensi del D.L.vo 490/99 e limitrofo ad una zona di insediamenti industriali, risulta di particolare sensibilità paesaggistica, costituito da rilievi coronati da boschi e scarsamente urbanizzato; che l'area di sedime dell'interporto si incunea in un angusto corridoio orografico, comportando necessariamente, per la realizzazione delle opere di progetto, interventi di forte impatto paesaggistico con particolare riguardo, oltre al già citato rischio di danneggiamento di preesistenze archeologiche, alle considerevoli alterazioni determinate dagli ingenti movimenti di terra, valutati nello stesso progetto esecutivo, ammontare a circa 500.000 mc. tra sbancamenti e riporti di materiali di scavo;

considerato altresì che, con nota del 4.02.2002, qui assunta al prot. n. ST/413/6351 del 18.02.2002 la Società Lucandocks S.p.A. forniva chiarimenti corredati da elaborati grafici che, pur se non esaustivi, tengono conto delle obiezioni sollevate da questo Ufficio e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata; e che a seguito di ulteriori richieste di approfondimento formulate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata la stessa Società trasmetteva in data 4.11.2002 la documentazione integrativa richiesta;

vista la nota n.25149 del 6.11. 2002, qui assunta al protocollo con n. ST/413/4317 del 6.11.2002 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata con la quale, nel prendere atto delle misure previste dal Richiedente a tutela del tratturo comunale "degli Stranieri", ritenendo che le stesse rispettano quanto richiesto, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole all'esecuzione delle opere a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- *preavviso dell'inizio dei lavori con almeno 45 giorni di anticipo al fine di consentire la necessaria sorveglianza per le operazioni di scavo e movimento di terra;*
- *oneri derivanti dalla sorveglianza a carico della Società richiedente;*
- *sospensione immediata dei lavori in caso di affioramento di reperti archeologici per consentire alla Soprintendenza di effettuare le verifiche e le indagini del caso, i cui oneri saranno a carico del Richiedente;*

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al progetto di interporto di Tito a condizione della scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni:

- *sarà adottato ogni accorgimento atto ad assicurare la salvaguardia e la tutela del tratto del tratturo comunale "degli Stranieri" compreso nell'area dell'intervento; a tal fine sarà redatto apposito progetto esecutivo da sottoporre all'approvazione delle competenti Soprintendenze territoriali; tale progetto esecutivo conterrà anche misure tese alla valorizzazione del suddetto tratturo, da considerarsi come opere compensative;*
- *gli sbancamenti e i movimenti di terra da effettuarsi per la realizzazione del progetto proposto saranno limitati a quelli ritenuti strettamente indispensabili; saranno ridotte e limitate tutte le opere particolarmente invasive o che comportino trasformazioni irreversibili della morfologia dei versanti collinari; sarà pertanto necessario delocalizzare quantomeno il manufatto previsto in corrispondenza del "fosso di S. Antonio"; sarà altresì verificata e riproporzionata la quantità e la distribuzione sia dei capannoni che dei piazzali di manovra.*
- *Particolare cura sarà dedicata alle opere di mitigazione attraverso la realizzazione di ampie fasce piantumate con essenze autoctone.*
- *Tutte gli interventi di ripristino morfologico saranno realizzate con l'impiego esclusivo di opere di ingegneria naturalistica.*
- *Sarà tenuto in debito conto, nell'organizzazione della cantieristica di progetto, il concerto con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata di cui si richiamano le osservazioni e le prescrizioni indicate in premessa, che dovranno essere totalmente recepite".*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata; le osservazioni pervenute sottolineano, in via preliminare, che il progetto di localizzazione dell'area interportuale in contiguità con il Nucleo Industriale di Tito non è sufficientemente suffragato da alcuna valutazione comparativa con altre possibili localizzazioni, quali ad esempio la zona mediana della direttrice Basentana o l'area del Vulture Melfese, nè è stata verificata l'opzione zero;

in merito al progetto rilevano:

1. che la localizzazione dell'interporto, così come prevista, comporta un forte negativo impatto percettivo a causa della quasi completa distruzione della zona agricola interposta tra la zona industriale esistente ed il bosco di ceduo quercino esteso fino alla sommità del monte S. Maria del Carmine, meta di pellegrinaggi religiosi;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

2. che la previsione di progetto di estesi scavi di sbancamento e riporti, con fronti in alcuni punti superiori a 5 metri di altezza, occorrenti per il livellamento e la sistemazione delle aree da destinare all'edificazione di oltre 100.000 m² di superficie coperta (con capannoni lunghi 100 ml e larghi 30/45 ml) e per la realizzazione di circa 500.000 m² di superficie pavimentata destinata a piazzali di manovra ed a piani di carico, comporta un profondo ed irreversibile stravolgimento della morfologia del versante, che difficilmente potrà essere compensato dal 18% di verde ipotizzato nello SIA;
3. che i movimenti di terra pari a circa 500.000 m³, così come riportato nel relativo computo metrico allegato al progetto di I lotto, da soli danno il senso dello stravolgimento ambientale che il progetto comporta a causa della giacitura del sito e delle pendenze del suolo;
4. che l'estensione e la profondità degli scavi certamente andranno ad interessare la falda idrica, individuata nell'ambito della formazione superficiale detritica e riscontrata nei vari sondaggi a profondità comprese tra 0,5 e 5,0 ml, con inevitabili sconvolgimenti del regime idrologico preesistente e rischi reali di inquinamento del torrente La Matina e del Fiume Basento
5. che lo stravolgimento della falda idrica sarà ulteriormente aggravato dagli scavi a sezione obbligatoria occorrenti per l'alloggiamento delle fondazioni degli edifici, poste necessariamente a quote ancora più basse rispetto agli sbancamenti;
6. che la riproposizione dell'anello ferroviario, oltre all'impatto percettivo negativo dovuto ai rilevati di notevoli dimensioni (in alcuni tratti oltre 5,00 ml) costituisce un forte elemento di chiusura per l'intera area industriale, in quanto cingerebbe completamente l'attuale area occupata dagli insediamenti industriali;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione **del I Lotto** di un centro intermodale di interscambio di merci, dotato di tutte le funzioni dedicate nonché di un certo numero di funzioni direzionali e terziarie di livello regionale da realizzarsi in Comune di Tito, (PZ) località Piana di S. Aloia ad Ovest di Potenza zona industriale di Tito Scalo, presentata dalla Società LUCANDOCKS S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il disegno progettuale del I lotto dovrà essere ridefinito allo scopo di ottimizzare l'uso degli spazi e delle strutture e migliorare la funzionalità e l'efficienza dell'interporto. Edifici, piazzali e infrastrutture interne e di raccordo dovranno essere localizzati ad ovest del Fosso del Monte. Allo scopo di garantire un migliore inserimento ambientale potranno essere previste modeste ridefinizioni dei confini dell'area del I lotto. Entro il perimetro dell'infrastruttura dovrà prevedersi una fascia a verde continua profonda 50 m;
- b) dovrà essere minimizzata la superficie impermeabilizzata. A tale fine dovranno essere adottate pavimentazioni drenanti a fondo verde con drenaggio convogliato alle acque di prima pioggia in

corrispondenza dei parcheggi ed in tutti i piazzali in cui sia tecnicamente possibile, nonché la copertura di almeno parte degli edifici con “tetti verdi”;

- c) nella fase di allestimento del cantiere dovrà essere accantonato il primo strato di terreno vegetale, prevedendone il reimpiego per le sistemazioni a verde: a tale fine dovrà essere identificato un luogo idoneo per lo stoccaggio ed il mantenimento dei cumuli. Le eventuali eccedenze di terreno agricolo, nonché l’inerte di scarto, dovranno essere riutilizzati per il risanamento ambientale delle aree degradate al contorno. A tali fini il proponente dovrà accordarsi con gli Enti locali e con la Regione Basilicata;
- d) nel progetto esecutivo dovranno essere descritte le varie fasi di realizzazione dell’interporto, dovranno essere localizzati i cantieri principali e gli eventuali siti di cava ove reperire inerti pregiati e dovranno essere descritti gli impatti determinati dai mezzi d’opera; dovranno inoltre essere caratterizzati dal punto di vista geotecnico i terreni presenti ai sensi del DM 11/3/1989;
- e) dovrà essere redatto un progetto integrato di opere a verde volto a garantire il migliore inserimento delle opere nel contesto paesaggistico e naturalistico, nonché la protezione da possibili fenomeni di inquinamento acustico e atmosferico.

Il progetto, che dovrà svilupparsi sulla base di un accurato studio delle visuali passive del complesso interportuale e della vegetazione del contesto interessato, dovrà prevedere, in particolare:

- sistemazioni perimetrali aventi funzione di schermatura dell’area interportuale, specialmente sul lato prospiciente il Tratturo, verso le masserie più prossime, ed altri eventuali punti significativi di visuale attiva sull’ambito interportuale;
- sistemazioni di carattere naturalistico di integrazione e potenziamento delle funzioni ecologiche presenti nell’ambito interessato (formazione di stepping stones, potenziamento dei corridoi ecologici, ecc.), da concordarsi con gli enti locali;
- rinaturazione con tecniche di ingegneria naturalistica degli impluvi cementificati a valle dell’intervento fino alla stazione di Tito, previa loro demolizione;
- interventi di protezione da fenomeni di inquinamento delle aree limitrofe, quali rimodellamenti morfologici con stabilità naturale e/o mediante impiego di strutture di sostegno da realizzarsi con materiali naturali;
- sistemazioni di “arredo” nelle aree interne all’interporto.

Per la scelta delle specie di possibile impiego si dovrà fare riferimento alle caratteristiche fitoclimatiche, utilizzando esclusivamente elementi della flora locale selezionati in funzione della rusticità, della velocità di accrescimento, della tolleranza allo stress idrico, della capacità filtro per l’inquinamento acustico ed atmosferico, ecc.

Al fine di limitare il consumo di acqua, gli interventi di irrigazione dovranno essere limitati ai primi anni dell’impianto, al solo fine di garantire l’attecchimento delle piante;

- f) a titolo di compensazione delle interferenze derivanti dalla impermeabilizzazione, dovranno essere definiti interventi che prevedano la realizzazione di un ecosistema filtro. Compatibilmente con le disponibilità idriche, le acque di tale ecosistema potranno essere riutilizzate per l’irrigazione delle aree verdi;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

g) il progetto esecutivo dei manufatti edilizi e tecnologici dovrà perseguire una elevata qualità architettonica, curandone il disegno, i rivestimenti, le cromie e l'illuminazione notturna, in modo da ottenere per l'intero complesso, in specie per le parti visibili dall'esterno del perimetro, un inserimento visuale unitario, curato e composto.

Il progetto illuminotecnico degli esterni (edifici, impianti, attrezzature, piazzali e viabilità) dovrà perseguire, nel rispetto delle esigenze operative, il massimo contenimento dei consumi energetici e dell'inquinamento fotico, in particolare eliminando, con adeguate schermature, le dispersioni luminose verso l'alto e verso l'intorno territoriale, e predisponendo la modulazione nel tempo e nelle diverse zone della quantità di luce emanata in funzione degli effettivi fabbisogni;

h) per il trasbordo intermodale e la sosta all'interno dell'interporto di unità di carico contenenti le sostanze e i preparati classificati "*Tossici, Esplosivi, Infiammabili o Pericolosi per l'ambiente*" in base alla normativa di recepimento delle direttive 67/584/CEE, 88/379/CEE, 78/631/CEE e relative modifiche e adeguamenti al progresso tecnico, si dovrà provvedere:

- alla predisposizione di aree esclusivamente a ciò dedicate, localizzate ad adeguata distanza da sorgenti di innesco, opportunamente segnalate e facilmente accessibili ai mezzi di soccorso;
- alla realizzazione di un sistema di raccolta e contenimento dei volumi accidentalmente sversabili e dei liquidi provenienti dalle relative attività di lotta contro il fuoco;
- ad un'adeguata formazione del personale per la movimentazione e per la gestione delle emergenze;
- ad una preventiva notifica al competente Comando Provinciale dei VV.F. e all'ARPA.

In generale, nell'interporto dovrà essere preclusa ogni operazione di travaso, riconfezionamento, consolidamento/deconsolidamento e stoccaggio delle suddette sostanze, salvo specifica autorizzazione rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dalla ARPA;

i) nell'interporto, la movimentazione di rifiuti pericolosi, tossici e nocivi dovrà avvenire con gli stessi limiti e modalità indicati per le sostanze pericolose, salvo specifica deroga rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dalla ARPA;

l) il Tratturo degli Stranieri dovrà essere ripristinato nella sua continuità funzionale verso la S.S. Brienza, in una sede propria, adiacente ma separata da quella della strada di distribuzione interna dell'interporto, prevedendo una fascia a verde, di protezione e valorizzazione dello stesso. A titolo di compensazione della perdita dell'attuale tratto terminale, il Proponente dovrà predisporre e realizzare, d'intesa con il Ministero BB.AA.CC. e con le Amministrazioni Locali, un progetto di ricomposizione e valorizzazione (fisica, funzionale, paesaggistica) dell'intero tronco di tratturo compreso tra il suddetto nuovo innesto sul vecchio tracciato della S.S.n.95 e l'attraversamento dello stesso, ad ovest, in prossimità del nucleo di Serra;

m) attraverso l'applicazione di adeguati modelli dovrà essere simulata la domanda di traffico in corrispondenza dei diversi scenari temporali di esercizio per verificare l'entità dei flussi di traffico complessivo sviluppato dalle attività dell'interporto che interesseranno la viabilità di accesso allo stesso, al fine del suo adeguamento, in particolare alle intersezioni e per la sicurezza degli utenti deboli;

n) d'intesa con gli enti competenti dovrà essere effettuata una verifica dell'adeguatezza delle dimensioni e dell'attrezzamento dello scalo ferroviario di Tito e del fascio ferroviario del

raccordo industriale con l'attività dell'interporto in corrispondenza con i diversi scenari di traffico ferroviario, prevedendo gli interventi di adeguamento e le relative modalità di mitigazione ambientale;

- o) l'abitato di Tito Scalo, i nuclei abitati posti lungo la S.S.n.95 e le masserie situate nell'intorno dell'area dell'interporto dovranno essere protetti da fenomeni di inquinamento sia durante la fase di cantiere che durante l'esercizio.

In particolare, per l'inquinamento acustico dovrà essere eseguito uno studio simulativo che tenga conto delle emissioni acustiche degli impianti e delle attività di movimentazione logistica interna (carichi, scarichi, sollevamenti, composizioni treni, ecc.) e di traffico sia interno che d'adduzione. Il conseguente progetto di contenimento e mitigazione degli impatti acustici dovrà integrarsi con quanto previsto nel progetto delle opere a verde, e dovrà conseguire, per i vari ricettori, i valori di qualità indicati dal DPCM 14.11.97 (tab. D dell'allegato); in assenza di zonizzazione acustica si procederà a classificazione stralcio in accordo con l'amministrazione comunale.

Per contenere l'inquinamento atmosferico, i diversi edifici dovranno adottare tecnologie impiantistiche a basso impatto ed elevata efficienza (metanizzazione, ripartizione dei costi proporzionale ai consumi reali, coibentazioni, ecc.), se possibile anche con tecnologie solari;

- p) prima dell'entrata in funzione dell'interporto dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione e al Ministero dell'Ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un Regolamento per la minimizzazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche, veicolari e dei macchinari in genere, fissi e mobili, che preveda in particolare:

- l'adozione massima di sistemi d'alimentazione elettrica ai veicoli-frigoriferi in sosta e di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, di carburanti a minimo tenore inquinante e dispositivi di abbattimento a valle;
- l'utilizzo della migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ecc.);

- q) dovrà inoltre essere predisposto un monitoraggio ambientale che preveda:

- l'effettuazione periodica, con frequenza almeno semestrale, di rilievi fonometrici ai fini della verifica dei limiti di rumorosità (DPCM 14.11.97) da eseguirsi secondo le tecniche di rilevamento e di misurazione indicate dalla normativa (DM 16.3.98). La documentazione dei rilievi dovrà essere archiviata in un apposita banca dati e messa a disposizione della competente autorità locale (ARPA);
- il controllo della qualità dell'acqua a valle dell'impianto di depurazione con riferimento ai parametri chimici e biologici;
- il controllo della qualità dell'aria predisponendo, d'intesa con l'ARPA, l'installazione di una centralina di rilievo in continuo con riferimento ai parametri previsti dalla normativa (DLgs 4.8.99 n.351) al fine di eseguire le verifiche previste dal DM 2.4.02 n.60;
- il controllo delle condizioni di sicurezza e scorrevolezza del traffico (pesante, leggero e degli utenti deboli) lungo gli itinerari dall'interporto fino al raccordo autostradale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'avvio dei monitoraggi dovrà essere precedente alla fase di cantiere e proseguire durante la fase di esercizio;
- r) le prescrizioni di cui ai punti a), b), e), f), m), n) e o) sono sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e del Tutela del Territorio prima della approvazione del progetto esecutivo;
- s) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti e limitatamente alle opee comprese nel 1° lotto, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Basilicata e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione **del II lotto** di un centro intermodale di interscambio di merci, dotato di tutte le funzioni dedicate nonché di un certo numero di funzioni direzionali e terziarie di livello regionale da realizzarsi in Comune di Tito (PZ) località Piana di S. Aloia ad Ovest di Potenza zona industriale di Tito Scalo presentata dalla Società LUCANDOCKS S.p.A.;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società LUCANDOCKS S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture Direzione Generale MCTC, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER e alla Regione Basilicata, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 28.010.2002



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 11 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 20.10.2002

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI