



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

“LINEA PESCARA-BARI - RADDOPPIO DELLA TRATTA TERMOLI-LESINA”

proponente: **RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - Progettazione ITALFERR S.p.A.**

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 che contempla, nell'allegato 2, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, il Corridoio adriatico: tratta pugliese del corridoio Bologna - Foggia - Bari - Lecce;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 che regola le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visti in particolare l'art. 18 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2002 costitutivo della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

visto il Decreto Legislativo 14 novembre 2003 n. 315, convertito con Legge n. 5 del 16 gennaio 2004, che all'art. 3 comma 2 sopprime la Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale istituita con DPCM del 14 novembre 2002;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 di istituzione della nuova Commissione speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "Progetto definitivo del raddoppio della tratta "Termoli-Lesina" della linea Pescara-Bari", che risulta presentata dalla RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (progettazione ITALFERR S.p.A.) con nota del 27/01/2003, secondo quanto comunicato con lettera della Direzione Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio del 21/02/2003 prot. 1794VIA/A.O.13.G. attestante la completezza della documentazione presentata;

vista la comunicazione di apertura del procedimento effettuata con atto del 03/04/2003, prot. CSVIA/2003/34 dal Presidente della Commissione ai sensi dell'art. 2 del DPCM 14 novembre 2002;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale V.I.A., ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota del 30/04/2003, prot. CSVIA/2003/75;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con le note del 06/06/2003, prot. DT/Prot. n° 304/2003 e prot. DT/Prot. n° 305/2003, trasmesse dalla Direzione Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio con nota del 17/06/2003 prot. n° 6973/VIA/2003, ricevuta presso la Commissione in data 18/06/03 ed assunta al prot. n° CSVIA/234;

visto il precedente parere negativo espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali in data 26/03/2002 sul progetto presentato da Italferr S.p.A. il 23/10/2001 relativo al raddoppio della tratta Termoli-Chieuti che è stato ricalcato, sostanzialmente, nel tracciato oggetto del presente parere, anche se per il solo tratto ricadente nel territorio della Regione Molise, già presentato dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per la procedura di VIA e successivamente ritirato con nota del 3/4/2002;

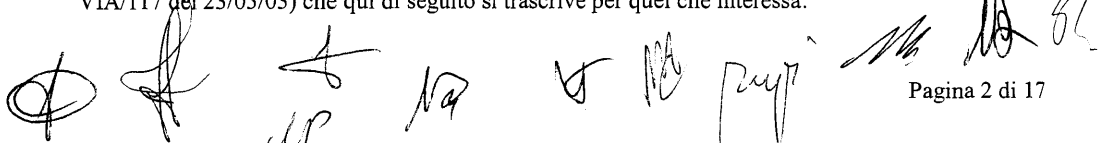
visto il precedente progetto presentato da ITALFERR al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per la procedura di VIA e successivamente ritirato con nota del 3/4/2002;

visto lo studio specialistico richiesto dalla Commissione VIA Speciale all'ENEA, Unità Tecnico Scientifica Protezione e Sviluppo dell'Ambiente e del Territorio, Tecnologie Ambientali - Sezione Prevenzione e Mitigazione dei Rischi Naturali di Bologna;

vista la comunicazione interna con nota del 16/06/03 della Regione Molise - Direzione IV delle Politiche del territorio, dei trasporti, della casa, valorizzazione del territorio, risorse naturali e tutela ambientale;

vista e considerata la mancanza di osservazioni espresse da enti pubblici e privati;

vista la comunicazione del Presidente della Regione Molise del 14/5/2003 (prot. CS-VIA/117 del 23/05/03) che qui di seguito si trascrive per quel che interessa:



(...omissis....) *Atteso che l'opera interessa un ampio tratto della costa regionale, esigua per lunghezza e già compromessa urbanisticamente dalla presenza della SS16 e della linea FS adriatica, (...) la soluzione individuata dall'Italferr per il raddoppio in questione non è ritenuta adeguata alle esigenze territoriali e quindi attuabile per le seguenti motivazioni:*

- *la mancata realizzazione del passante di Termoli costituisce un blocco definitivo allo sviluppo del secondo centro più importante della Provincia di Campobasso;*
- *il previsto aumento del traffico ferroviario è destinato a peggiorare irreversibilmente la qualità della vita della cittadinanza;*
- *l'interruzione della continuità urbana è destinata a segregare il centro storico dalle zone di espansione eliminando ogni possibilità di riammagliare il traffico cittadino;*
- *lo scadimento del paesaggio urbano viene irrimediabilmente a compromettere lo sviluppo delle attività turistiche;*
- *il recupero delle aree attualmente di competenza delle Ferrovie consentirebbe di realizzare le infrastrutture indispensabili per riqualificazione urbana.*

L'allontanamento della ferrovia dalla costa consentirebbe finalmente di risolvere lo storico problema costituito dalla barriera che separa l'arenile dal suo territorio con tutte le connesse limitazioni allo sviluppo turistico dell'intera fascia costiera.

In conclusione riteniamo la soluzione prospettata dall'ITALFERR ad alto impatto ambientale con dubbi sul riscontro positivo per l'analisi costi benefici.

Pertanto, la Regione, sollecita a (...omissis....) "trovare una soluzione che favorisca il completamento delle opere previste per il Corridoio Adriatico senza mortificare le giuste prospettive di sviluppo socio-economico e le esigenze di tutela dell'ambiente."

vista la nota Prot n°15602 (prot. n. CSVIA/2003/383 del 15 Luglio 2003) con la quale il Presidente della Regione Molise ha informato la Commissione Speciale VIA della predisposizione di un protocollo di intesa tra la Regione Molise e la società RFI relativo sia agli interventi ferroviari da realizzare sul territorio regionale sia agli sviluppi progettuali da dare ai contenuti del protocollo chiedendo contestualmente un breve rinvio dell'emissione della valutazione conclusiva della Commissione Speciale VIA;

vista la nota Prot. 2914 (prot n. CSVIA/2003/384 del 15 Luglio 2003) con la quale l'RFI ha informato la Commissione Speciale VIA di un accordo tra RFI e Regione Molise per la ridefinizione del sistema trasportistico regionale e contestualmente ha fatto richiesta di rinvio di almeno 30 giorni dei termini dell'iter istruttorio per l'emissione del giudizio di compatibilità ambientale;

considerata la nota del 6 agosto 2003, prot n. CSVIA/2003/508, con la quale il Presidente della Commissione Speciale VIA ha comunicato al Proponente la concessione della proroga fino al 30 Ottobre 2003, termine entro cui far pervenire *sostanziali modifiche e/o integrazioni* alla soluzione progettuale proposta;

preso atto della lettera del 02/09/2003 prot. n. 10026/VIA/2003 (prot n. CSVIA/2003/580 del 5 Settembre 2003) con la quale la Direzione VIA ha trasmesso copia del parere espresso, con nota del 28 Luglio 2003 Prot. n. 3822 (Prot 9731/VIA del 19 Agosto 2003), dall'Ing. Giancarlo Giordano dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Molise in merito al progetto;

preso atto che nel predetto parere l'Ing. Giancarlo Giordano si limita a riassumere quanto esposto nel SIA dal proponente, senza esprimere alcun giudizio di merito, né evidenziare alcuna criticità;

preso atto della lettera del 05/09/2003 prot. n. 10152/VIA/2003 (prot n. CSVIA/2003/602 del 8 Settembre 2003) con la quale la Direzione VIA ha trasmesso una nota della Regione Puglia del 28 Luglio 2003 Prot. n.6337 (Prot 9637/VIA del 18 Agosto 2003) che comunica che in data 23 Luglio 2003 il Comitato Regionale VIA ha emesso parere favorevole con prescrizioni circa l'opera in oggetto. La stessa nota rimanda ad un'ulteriore comunicazione l'invio del parere;

preso atto della nota del 22/01/2004 prot. SIAM. n. 031 (prot. CS/VIA/97 del 26 gennaio 2004) con la quale il proponente trasmette copia del Protocollo d'Intesa siglato tra RFI e la Regione Molise in data 5 gennaio 2004 e copia dell'elaborato "Allegato 6 – linee guida per la redazione del progetto di monitoraggio ambientale" in revisione B, in sostituzione dell'analogo documento già trasmesso con nota prot. DT/305/2003 del 6 giugno 2003;

preso atto della lettera del 04/02/2004 prot. n. DSA/2004/122 (prot n. CSVIA/166 del 5 Febbraio 2004) con la quale la Direzione VIA ha trasmesso una nota della Regione Puglia del 19 Gennaio 2004 Prot. n.416 che comunica che in data 19 Dicembre 2003 la Giunta Regionale con sua Deliberazione del 19/12/2003 n°2169, ha emesso parere favorevole con prescrizioni circa l'opera in oggetto;

vista ed esaminata la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con lettera del 29/10/2003 DT/Prot. n°588/2003 (prot n. CSVIA/2003/827 del 30 Ottobre 2003), nella quale il proponente si limita a proporre alcuni interventi di mitigazione dell'erosione costiera, senza affrontare alcuna delle tematiche oggetto della concessione della proroga;

esaminate, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali:

- la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente,
- la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente,
- la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le varie componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore,
- la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione previste, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali,
- il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione,
- nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, e 20, comma 1, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria" approvata dalla I Sezione della Commissione VIA Speciale in data 15.07.03 e dall'Assemblea Plenaria della stessa Commissione nella seduta del 16 07.03, e nell'"Addendum" che costituiscono presupposto delle valutazioni espresse con il presente atto;

premesso che la Relazione Istruttoria e l'Addendum di cui al punto precedente sono parte integrante del presente Parere;

considerato che la corrispondenza al vero delle allegazioni relative al SIA è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

preso atto delle caratteristiche generali dell'opera dichiarate dal proponente costituita dal raddoppio della Linea Ferroviaria Pescara-Bari, tratta Termoli-Lesina (come di seguito descritto);

ESPRIME LE SEGUENTI
VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. Aspetti programmatici

1.1. Coerenza tra i piani ed i programmi

Relativamente alla pianificazione settoriale, il raddoppio delle linee Termoli-Lesina risulta coerente con gli obiettivi dei principali strumenti di programmazione, collocandosi tra gli interventi previsti dal Progetto "Corridoio Adriatico" (1999) che a sua volta è richiamato, a livello comunitario, dal *Programma di Sviluppo ed Integrazione delle Reti di Collegamento con i Paesi CEEC e CIS*, affiancato al programma TEN-T (*Trans-European Network for Transport*) e, a livello nazionale, dal *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (PGTL) del 2001, che prevede il completamento ed il potenziamento del *Corridoio Adriatico*.

Con riferimento puntuale ai suddetti documenti, proprio gli orizzonti temporali previsti dal Progetto del Corridoio Adriatico, in considerazione dell'ormai prossimo termine dell'orizzonte temporale dei progetti PF1 (anno 2005), sicuramente non raggiungibili dal progetto in esame, rendono indispensabile indirizzare gli scenari futuri e gli investimenti economici per il raggiungimento del più avanzato standard previsto dai progetti PF2 che, nella fattispecie, prevedono un alleggerimento della *pressione del sistema di trasporto sulla fascia territoriale costiera*.

Relativamente alla pianificazione settoriale a livello regionale si prende atto che:

- riguardo al *Programma Operativo Regionale 2000-2006* della Regione Molise il proponente afferma che, possedendo il progetto in esame le caratteristiche di *invariante* di livello sovrazonale e rappresentando un indubbio volano per lo sviluppo del sistema di trasporto regionale, è da ritenersi coerente con la *Misura 6.2 - Miglioramento della rete di trasporto regionale*, e strettamente funzionale con la *Misura 6.1* che riguarda la realizzazione dell'interporto di Termoli e il potenziamento delle infrastrutture portuali;
- riguardo al Piano Regionale dei Trasporti del Molise, il proponente afferma che non sono previste azioni sul tracciato adriatico mentre viene data maggiore enfasi al potenziamento della tratta Venafrò - Campobasso - Termoli e alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Molise - Puglia con la linea Campobasso - Lucera;
- riguardo al Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia del 1990, il proponente afferma che lo stesso già recepiva l'adeguamento ed il potenziamento della linea ferroviaria adriatica (Bologna - Bari), con previsione di raddoppio dell'intera linea e di potenziamento degli impianti, al fine di consentire una circolazione ferroviaria di maggiori prestazioni, comprendendo gli interventi di adeguamento necessari allo sviluppo del trasporto intermodale. Il proponente, tuttavia, non fa riferimento al nuovo Piano Regionale dei Trasporti del novembre 2002, che conferma la necessità del raddoppio.

Relativamente alla pianificazione territoriale ed ambientale, si rileva che, il tracciato individuato dal proponente (*Soluzione 0*):

- riguardo al Piano Territoriale Paesistico- Ambientale di Area Vasta della Regione Molise interessa, tra gli altri, ambiti con esclusivi valori percettivi di grado elevato, aree fluviali e di foce con particolari configurazioni di carattere naturalistico e percettivo ed una fascia litoranea fortemente caratterizzata per elementi naturali; in particolare, come dichiarato dal

proponente nel SIA, nell'ambito fascia litoranea fortemente caratterizzata per elementi naturali, il PTPA ammette interventi infrastrutturali di tipo ferroviario, esternamente al limite di 100 metri dalla battigia; in tale tratto, nel corso dell'istruttoria, si è riscontrato che il tracciato procede, per un tratto di oltre 2 Km (dalla progr.10+800 alla progr 13+000 circa) ad una distanza inferiore da quella citata, con distanze minime di 60-70 m dalla linea di battigia; emergono, dunque, aspetti di incompatibilità rispetto a tale piano;

- riguardo al Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio della Regione Puglia interessa, tra gli altri, ambiti di valore paesaggistico eccezionale e di valore paesaggistico rilevante;
- rispetto alla pianificazione regionale di Molise e Puglia, presenta criticità che riguardano le opere complementari necessarie per consentire il collegamento del retroterra alla costa (cavalcaferrovia e sottopassi);
- rispetto alla pianificazione territoriale provinciale, non può essere verificata la compatibilità perché, su dichiarazione del proponente, gli strumenti di pianificazione territoriale d'area vasta delle due Province interessate sono ancora ad uno stadio iniziale di elaborazione e pertanto non sono stati considerati nello studio;
- rispetto al regime vincolistico interferisce con aree sottoposte a vincolo di cui al T.U. 490/99, a vincolo idrogeologico e con tre Siti di Importanza Comunitaria: *Foce Biferno - Litorale di Campomarino* (IT 7222216), *Foce Saccione - Bonifica Ramitelli* (IT 7222217), *Duna e Lago di Lesina* (IT 9110015).

I cinque Comuni interessati dal passaggio dell'opera (Termoli, Campomarino, Chieuti, Serracapriola, Lesina) sono tutti dotati di PRG. Nel territorio del comune di Termoli si rileva una incongruenza tra i contenuti del piano ed il progetto di raddoppio; nel territorio di Campomarino il PRG localizza la linea ferroviaria in variante al tracciato esistente, recependo l'opera in progetto nella forma di *Soluzione 0* presentata dal proponente; nei comuni di Chieuti, Serracapriola e Lesina il tracciato si relaziona prevalentemente con aree a destinazione agricola, senza particolari incongruità rispetto alle destinazioni di piano.

Relativamente alla tratta ricadente nella Regione Molise, il tracciato oggetto del presente parere ricalca quello del progetto già sottoposto dal proponente a procedura VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e successivamente ritirato con nota del 3/4/02. Su quest'ultimo esiste già un parere negativo del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 26/3/02 che, in considerazione anche della nota trasmessa dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, Architettonici di Campobasso, ha motivato il giudizio con le seguenti motivazioni, appresso sintetizzate:

- (...omissis...) *il tracciato preso in esame è interamente ricadente in area sottoposta alla tutela ambientale con DM del 2.02.1970 ai sensi dell'art. 139 del D.L.vo 490/99 nonché interessa territori costieri ed ambiti fluviali sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 146 dello stesso D.L.vo 490/99 e i siti di importanza comunitaria denominati Foce del Biferno-Litorale di Campomarino e Foce del Saccione-Bonifica Ramitelli in quanto complessi di dune sabbiose marine ricoperti da vegetazione naturale;*
- (...omissis...) *le aree interessate dal progetto sono sottoposte alle disposizioni del Piano Territoriale Paesistico Ambientale di Area Vasta n.1 - fascia costiera approvato dalla Regione Molise con delibera C.R. n.253 del 1.10.1997 e classificate MV1 - aree con esclusivi valori percettivi di grado elevato quelle ricadenti in territorio di Termoli e A2N1 - aree con vegetazione naturale di eccezionale valore visivo e naturalistico quelle del tratto a sud del Comune di Campomarino;*
- (...omissis...) *il progetto analizzato è da considerarsi una variante al progetto per il quale la Regione ha rilasciato autorizzazione n. 18089 del 18.05.1987 ai sensi dell'art.82, si ritiene che l'intervento proposto è da considerarsi lesivo delle caratteristiche ambientali dei*

luoghi interessati specie per quanto concerne sia il viadotto nella vallata del Biferno, per il quale nessuna opera di miglioramento ambientale possa attutirne l'impatto, sia il tratto litorale a sud nel comune di Campomarino che rappresenta un ecosistema dunale, vegetazionale e faunistico di rilevante importanza a livello europeo per il quale andrebbe tenuta in considerazione l'azione erosiva che la costa sta subendo (...omissis...).

1.2. Motivazioni dell'opera

Nell'ambito della pianificazione dei trasporti nazionale ed europea, si conviene sulla strategicità dell'opera e sulle motivazioni specifiche adottate dal proponente.

Si prende atto che il raddoppio in esame, si rende necessario per completare l'intero raddoppio della linea Pescara – Bari.

I principali obiettivi del progetto possono essere riepilogati in: aumento della velocità massima e della potenzialità della linea; elevazione degli indici di qualità del servizio; massimizzazione degli indici di produttività del lavoro; riduzione dei costi dell'uso dell'infrastruttura con migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse; miglioramento della circolazione conseguente alla sensibile riduzione di tempi di percorrenza della tratta.

2. Aspetti progettuali

2.1. Sintetica definizione dell'opera

La Soluzione proposta (*Soluzione 0*), prevede la piattaforma in raddoppio mediante l'utilizzo della sede attuale a partire da una distanza di 1,80 m, dalla rotaia più vicina ed estesa in nuova sede per 4,90 m dall'asse del binario di raddoppio e tratti di piattaforma in nuova sede. La larghezza prevista della piattaforma in nuova sede è pari a 13,80 m.

La *Soluzione 0* è suddivisa in tre lotti:

- lotto 1: Raddoppio Termoli – T. Saccione,
- lotto 2: Adeguamento Stazione di Chiesti,
- lotto 3: Raddoppio Stazione di Chiesti - Lesina.

Sinteticamente, tale Soluzione risulta così caratterizzata:

	Soluzione 0
Sviluppo lineare (m)	30.614
Sviluppo in galleria	0
Sviluppo in viadotto	2.393
N. ponti e scatolari	1
Sviluppo ponti e scatolari (m)	72
Sottopassi	7
Cavalcaferrovia	5
N. stazioni	Adeguamento stazione di Chiesti –Nuova fermata di Campomarino
Svincoli	Nuovo svincolo su SS 16 (appalto distinto) al km 4+732; Nuovo svincolo stradale al km 9+ 549; Nuova viabilità al Km 5+972 (Campomarino)
Presenza opere da dismettere/demolire	Stazione di Ripalta

2.2. Alternative progettuali

Confronto con "l'Opzione 0"

Riguardo alla valutazione dell'Opzione 0 nello studio d'impatto viene riportato che la realizzazione del raddoppio risulta necessaria e l'opzione zero (mantenere cioè lo stato attuale) risulta impercorribile.

Soluzioni alternative

Oltre alla Soluzione 0, il proponente individua due Soluzioni alternative, denominate A e B, consistenti in differenti ipotesi di tracciato, così caratterizzate:

Soluzione A

E' una variante alla Soluzione 0 dalla progr 0+000 al ponte sul Fiume Saccione.

Al km 0+350, è previsto il raddoppio lato mare. Dopo il tratto in parallelo con la Pescara-Bari il tracciato devia rispetto al vecchio asse ed inizia il percorso in variante. Il tracciato della variante, dopo un tratto in rilevato, prevede il superamento della SS16 e del Fiume Biferno in viadotto, l'interasse progressivamente passa da 4 m a 35 m. Dopo la fine del viadotto il tracciato passa in galleria naturale a doppia canna. Nel passaggio tra prima e seconda galleria, in corrispondenza del km 4+100, è prevista la realizzazione della nuova fermata di Campomarino, che verrà raccordata alla viabilità esistente. All'uscita della galleria, il tracciato corre parallelamente all'Autostrada A14 fino al km 7+700. Successivamente il tracciato devia nuovamente verso mare e, superata la SS16, si ricollega alla linea esistente al km 12+407, per proseguire in raddoppio lato monte alla linea esistente per un breve tratto di circa 250 m, fino al ponte sul fiume Saccione dove ha termine la suddetta Soluzione.

La larghezza della piattaforma in nuova sede prevista è di 12,70 m per il doppio binario e di 7,50 m per il singolo binario. La sezione per i viadotti è previsto che abbia una larghezza complessiva dell'impalcato di 12,88 m per le sezioni a doppio binario e di 7,80 m per quelle a singolo binario.

Soluzione B

E' completamente in variante rispetto alla Soluzione 0. Il tracciato coincide con quello previsto nella Soluzione A fino alla progressiva km 7+700 circa, continuando a correre parallelo all'autostrada A 14, con interasse superiore a 100 m fino al km 21+550, in questo stesso tratto è prevista la realizzazione della nuova Stazione di Chieuti al km 14+005. Dal km 17+300, fino alla progressiva di fine parallelismo con l'autostrada, il tracciato attraversa una zona caratterizzata da un altopiano tagliato trasversalmente da profonde incisioni per il cui superamento è prevista la realizzazione di trincee e di opere di attraversamento. Dal km 21+550 il tracciato si allontana dall'autostrada per riportarsi in affiancamento alla linea Pescara-Bari esistente, tornando in raddoppio lato monte al km 24+820 dove termina il tratto in variante in corrispondenza della Stazione di Ripalta. Il tratto esistente in corrispondenza della Stazione di Ripalta è costituito da una nuova piattaforma ferroviaria, idonea ad accogliere entrambi i binari e già dotato di tutte le opere accessorie. La larghezza della piattaforma in nuova sede è pari a 12,70 m per il doppio binario e di 7,50 m per il singolo binario. La sezione adottata per i viadotti prevede una larghezza complessiva dell'impalcato di 12,88 m per le sezioni a doppio binario e di 8,60 m per quelle a singolo binario.

Sinteticamente le due Soluzioni alternative A e B posso essere così descritte:

	Soluzione A	Soluzione B
Sviluppo lineare (m)	31.557 circa	31.750 circa
Sviluppo in galleria	5.876	5.876
Sviluppo in viadotto	1.246	1.695
N. ponti e scatolari	3	4
Sviluppo ponti e scatolari (m)	255	288
Sottopassi	7	10
Cavalcaferrovia	-	5
N. stazioni	Nuova fermata di Campomarino	Nuova stazione di Chieuti Nuova fermata di Campomarino

2.3. Fase di realizzazione dell'opera

Sono state considerate le seguenti *tipologie di aree di cantiere*: aree di cantiere base ed industriali, destinate ad ospitare i servizi logistici e le strutture operative per la costruzione delle opere; aree tecniche finalizzate alla realizzazione di opere puntuali; aree di lavoro per la realizzazione del corpo stradale ferroviario, che costituiscono un cantiere mobile che si sviluppa nel tempo lungo tutta l'estesa della linea; piste di transito lungo linea per il collegamento dei cantieri puntuali ai cantieri principali.

Per la *Soluzione 0* sono previsti i seguenti cantieri:

- Lotto 1: un cantiere base, tre cantieri operativi e un cantiere armamento. Il cantiere base avrà inoltre funzione di cantiere operativo per la realizzazione delle opere di diretta pertinenza. Inoltre sono previste due aree di stoccaggio.
- Lotto 2: un cantiere
- Lotto 3: un cantiere base, tre cantieri operativi e un cantiere armamento.

La durata prevista per i cantieri è di 50 mesi circa per il Lotto 1, n. 25 mesi circa per il Lotto 2, n. 40 mesi circa per il Lotto 3.

Per la *Soluzione A*, in aggiunta a quelli previsti per i lotti 2 e 3 della *Soluzione 0*, sono previsti un cantiere base, tre cantieri operativi, un cantiere armamento e un'area di stoccaggio.

Per la *Soluzione B* sono previsti gli stessi cantieri della *Soluzione A* in variante alla *Soluzione 0* più un ulteriore cantiere base, un ulteriore cantiere operativo e un cantiere armamento. Per il completamento del tratto compreso tra la progressiva km 24+818.210 (coincidente con la progressiva km 12+383.290 del lotto 3 della *Soluzione 0*) e la progressiva di fine intervento di raddoppio si utilizzeranno, inoltre, due dei cantieri già previsti per la realizzazione del lotto 3 della *Soluzione 0*.

Il proponente afferma che il territorio nell'intorno dell'intervento è caratterizzato dalla presenza di numerosi siti estrattivi. Riguardo ai siti di discarica il proponente afferma che sono presenti in gran numero nelle vicinanze dell'area di intervento siti di cave inattive ormai dimesse quale ad esempio le ex-cave di Contrada S. Agata in Puglia, e le ex cave di gesso di Contrada Gessaria raggiungibili dalla zona d'intervento direttamente dalla SS. 16.

2.4. Mitigazioni e compensazioni

Gli interventi di mitigazione sono stati previsti solo per la *Soluzione 0*, tenendo conto dei seguenti aspetti:

- Situazione naturalistica ecosistemica e dei paesaggi agrari,
- Mantenimento e riqualificazione delle componenti paesaggistiche presenti,
- Contenimento dei livelli di intrusione visiva,
- Cura nella scelta delle essenze vegetali da impiantare,
- Attenzione alla definizione delle correlazioni e delle sinergie tra i vari elementi di progetto,
- Rispetto delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura e degli ambienti al contorno.

Gli interventi di sistemazione a verde lungo la linea, per la *Soluzione 0*, sono:

- Lotto 1:
 - da progr.0+00 a progr. 2+570: consolidamento con prato cespugliato, ripristino della vegetazione con prato cespugliato a prevalenza di ginestra, consolidamento scarpate mediante idrosemina
 - da progr. 2+570 a progr.4+963: riqualificazione ambientale con fascia boscata rada arborea ed arbustiva, siepe campestre, siepe campestre igrofila, doppio filare alberato, rinverdimento spalle viadotto
 - da progr. 4+963 a progr.8+029: siepe pluristratificata, riqualificazione ambientale con fascia arbustiva cespugliata, riqualificazione ambientale, con fascia boscata rada arborea ed arbustiva
 - da progr. 8+029 a progr.14+390: protezione ambientale con fascia di gariga alta, riqualificazione della gariga esistente
- Lotto2 - Lotto3:
 - da progr.0+00 a progr.10+027: protezione ambientale con fascia di gariga alta, riqualificazione della gariga esistente, pineta rada, riqualificazione della vegetazione riparia
 - da progr. 10+027 a progr.16+224: consolidamento delle scarpate mediante idrosemina, fascia erboreo-arbustiva rada campestre, riqualificazione della vegetazione riparia

Ulteriori interventi a verde interessano i cavalcaferrovia e i sottovia da realizzare nel comune di Campomarino e di Serracapriola e le scarpate dei rilevati delle rampe di raccordo, delle aree di svincolo e di quelle intercluse tra le rampe e la Statale 16.

Per i viadotti (Biferno, et.) sono previsti carter di mascheramento degli impalcati e cura estetica delle pile e pulvini.

Sono previsti sottopassi faunistici.

Per quanto concerne gli interventi di contenimento del rumore sono stati previsti *interventi indiretti* di tipo passivo, localizzati sulla infrastruttura ferroviaria e rappresentati da barriere antirumore e *interventi diretti* di tipo passivo applicati agli edifici, finalizzati a migliorarne l'isolamento acustico.

I criteri seguiti, nella scelta dei possibili interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico, sono stati mirati al conseguimento del minimo impatto paesistico, oltre all'ottenimento di un ragionevole rapporto tra impegno economico e benefici conseguibili.

Laddove i livelli di immissione lo hanno consentito, e le condizioni localmente presenti lo hanno reso possibile, sono state previste barriere naturali. Dove ciò non è stato possibile, a causa degli elevati livelli sonori, sono stati previste barriere di tipo artificiale.

Per quanto riguarda i ricettori isolati (come pure quei ricettori che, pur in presenza di una barriera di mitigazione acustica presentavano livelli residui di immissione superiori alla norma), è stato ipotizzato un intervento diretto sul ricettore (serramenti fonoisolanti).

Sono stati previsti:

	Lotto 1	Lotti 2 e 3
Sviluppo barriere (m) (H= 3 - 5 m)	3.000	9.600
Superficie barriere (mq)	13.000	33.000
Ricettori protetti	12	1

Dall'analisi del SIA, e nella considerazione dell'importanza rivestita dalla selezione del tracciato di progetto, emerge che mancano:

- la giustificazione delle scelte operate attraverso confronti sostenuti da indicatori quantitativi (rappresentativi, innanzitutto, delle interferenze con i regimi di vincolo e tutela della fascia costiera);
- la caratterizzazione degli elementi progettuali e realizzativi delle *Soluzioni A e B* con lo stesso grado di dettaglio applicato alla *Soluzione 0*, anche per quanto riguarda gli interventi di mitigazione (barriere acustiche, interventi di inserimento paesaggistico e naturalistico, cantierizzazione, etc.);
- l'approfondimento, anche per le *Soluzioni A e B*, del tema legato alla possibilità di reimpiego del materiale proveniente da scavi e da smarino, reimpiego che potrebbe modificare favorevolmente il quadro del confronto;
- la valutazione dell'impatto delle attività di dismissione della linea esistente nel caso di scelta della *Soluzione A o B* (dismissione della linea attuale: costi e benefici ambientali);
- l'esame dei fenomeni di indotto territoriale (nuove espansioni, trasformazioni insediative ed infrastrutturali, et.) direttamente associabili alle varie alternative di progetto, anche in base a riferimenti dettagliati rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione elencati nello studio.

La trattazione della Analisi Costi/Benefici presentata dal proponente, non consente la ripercorribilità dei passaggi che hanno portato alla determinazione degli input utilizzati per dimostrare la maggiore fattibilità della *Soluzione 0* (la prescelta dal proponente). Inoltre, nell'analisi di sensitività, il test relativo all'incremento dei costi di investimento, non è omogeneo, infatti viene considerato un aumento pari al 15% per quanto riguarda la *Soluzione 0* e pari al 30% per le *Soluzioni A e B*, con la motivazione che è stato considerato il livello di prima approssimazione delle stime effettuate in sede di progettazione.

Lo scarso livello di approfondimento della Analisi Costi/Benefici riscontrabile nella limitatezza degli scenari economici, emerge anche nella limitatezza dell'approfondimento degli scenari progettuali in quanto evita la comparazione delle possibilità offerte dalla combinazione delle *Soluzioni* progettuali proposte con l'opzione della eliminazione della posta economica più rilevante rappresentata dal costo della realizzazione dei 5,8 Km di galleria che caratterizzano la differenza dei costi tra la *Soluzione 0* e le *Soluzioni A e B*.

3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero

3.1. Componente Atmosfera e clima

La trattazione della Componente Atmosfera risulta sufficiente per quanto riguarda la *Soluzione 0*. Per quanto riguarda la caratterizzazione di area vasta, questa può essere estesa alle tre

Soluzioni progettuali individuate dal proponente. La valutazione degli impatti, al contrario, è stata effettuata solo per la *Soluzione 0*.

In considerazione della tipologia di opera, gli impatti principali nei confronti della componente in esame sono riconducibili alla sola fase di cantiere e, prioritariamente, gli elementi di criticità sono rappresentati dal sollevamento delle polveri prodotte dalle attività di cantiere.

Insufficienti risultano le informazioni fornite dal proponente in merito alla rete di monitoraggio. Anche a seguito della richiesta di integrazioni effettuata dal Gruppo Istruttore che specificava la necessità dell'illustrazione delle metodiche utilizzate, ipotizzando la localizzazione di ogni singolo punto di prelievo e i tempi di rilevazione, le informazioni riportate dal proponente nell'allegato 6 (*Linee guida per la redazione del progetto di monitoraggio*) alla suddette integrazioni, fanno riferimento a postazioni collocate nella Regione Calabria evidenziando, pertanto, un inadeguato approfondimento dell'analisi locale.

3.2. Componente Ambiente idrico

La trattazione della Componente Ambiente idrico risulta poco dettagliata poiché:

- non vengono fornite significative analisi in merito ai rischi di inquinamento della falda, anche in considerazione della alta vulnerabilità della stessa per effetto della sua superficialità e della permeabilità dei terreni attraversati.
- le affermazioni del proponente nei confronti della non influenza del rilevato nei confronti della circolazione della falda superficiale risultano insoddisfacenti. Infatti, i tombini posti in corrispondenza della rete idrografica superficiale, ai quali il proponente attribuisce un ruolo di riconnessione idraulica, avranno limitati effetti sul riequilibrio dei deflussi della falda.

Il SIA inoltre non fa riferimento al Piano Straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato, approvato dall'Autorità di Bacino Interregionale del Trigno Biferno e minori, Saccione e Fortore ai sensi del DL 180/98 e s.m.i.

Al proposito si rileva anche la mancanza di un'adeguata valutazione delle interferenze idrauliche con il Fiume Biferno; infatti, il Proponente, non effettua la verifica idraulica del ponte del tracciato attualmente in esercizio, del quale, peraltro, non prevede la demolizione e non effettua la verifica idraulica degli effetti del rimodellamento della fascia compresa tra il tracciato esistente e la S.S. n° 16, che consiste nell'apporto di materiale terroso proveniente dagli sbancamenti con conseguente riduzione della capacità di modulazione delle portate.

La mancanza di queste analisi trae eco nella nota del 16/06/2003 della IV Direzione della Regione Molise, delle Politiche del territorio, dei trasporti, della casa, valorizzazione del territorio, risorse naturali e tutela ambientale:

- che segnala che, nella Relazione Generale di progetto, a pag 12, il termine alveo di magra va inteso come alveo complessivo del Biferno;
- che ribadisce che le pile del viadotto non devono interessare l'alveo del fiume;
- che impone che il raddoppio venga realizzato su lato a monte della linea ferroviaria esistente;
- che afferma che, tra le ipotesi di interpretazione delle cause dei danni che sono stati provocati dagli eventi alluvionali del gennaio c.a., vi è anche la presenza del rilevato ferroviario al quale può essere imputata la funzione di barriera al deflusso delle acque.

3.3. Componente Suolo e sottosuolo

La trattazione della Componente Suolo e sottosuolo risulta scarsamente approfondita.

L'aspetto principale, relativo alla fascia dunale, in forte erosione, interessata dalla *Soluzione 0* proposta, viene trattato nel SIA in maniera poco dettagliata. Le successive integrazioni fornite dal proponente, che allega lo *Studio specialistico relativo all'erosione sulla intera costa della Regione Molise* del luglio 2001 e inserisce delle *Considerazioni sul problema dell'erosione costiera tra il porto turistico di Campomarino e la foce del Torrente Saccione*, confermano che il tratto di linea che si trova alla distanza minima dalla costa è quello compreso tra la spiaggia di Nuova Cliternia e la spiaggia Ramitelli (distanza di 60-70 metri).

Lo studio evidenzia che, in alcuni tratti, l'erosione è pari a circa 1-3 m/anno e prevede interventi quali il ripascimento e la realizzazione/completamento delle opere previste dalla Regione Molise (opere di difesa longitudinale soffolte).

In considerazione dell'orizzonte temporale di vita dell'infrastruttura e dei dati suesposti, la realizzazione della *Soluzione 0* lungo tale tratto di costa richiederebbe interventi continui di difesa già dalle prime fasi di esercizio, in assenza dei quali, in alcuni anni o, al massimo, pochi decenni, sarebbe scalzata alla base dall'erosione marina.

Lo studio specialistico affidato dalla Commissione VIA Speciale all'ENEA, Unità Tecnico Scientifica Protezione e Sviluppo dell'Ambiente e del Territorio, Tecnologie Ambientali - Sezione Prevenzione e Mitigazione dei Rischi Naturali di Bologna, che ha prodotto una relazione tecnica sulle *Condizioni di rischio di erosione costiera nel tratto di litorale tra Rodi Garganico e Termoli*, conferma che il litorale, nella sua interezza, appare in crisi e il fatto che il tratto in maggiore arretramento corrisponda proprio al tratto in cui si ha la maggiore vicinanza alla costa della attuale linea ferroviaria, evidenzia come il sistema di spiaggia abbia risentito di questa scelta localizzativa.

In questo panorama già le infrastrutture presenti (ferrovia, ponti, strutture turistiche) sono in una situazione di alta vulnerabilità da erosione e mareggiata, qualsiasi ulteriore intervento in questo tratto di litorale dovrà essere fatto in una visione di insieme.

3.4. Componente Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

La trattazione delle Componenti Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi appare discreto anche se non totalmente soddisfacente.

Le analisi effettuate dal proponente sono estese alle tre *Soluzioni* progettuali presentate. I giudizi in favore della *Soluzione 0* appaiono contraddittori e non suffragati da parametrizzazioni oggettive e riscontrabili. In molti casi, ad esempio, alla *Soluzione 0* sono legati importanti impatti e, purtuttavia, nel capitolo delle prescrizioni/mitigazioni/compensazioni, non si ritrovano corrispondenti misure di adeguata intensità.

Diverse specie previste per la rivegetazione, sono in realtà poco indicate ad essere ospitate in un ambiente fitoclimatico che già di per se è difficile (ambiente costiero) e che proprio a seguito degli interventi per la realizzazione dell'opera, vedrà per alcuni anni aggravare la propria condizione generale (almeno fino ad una prima stabilizzazione del paesaggio naturale). Mancano indicazioni su come si vuole perseguire l'obiettivo di ricostituire il manto vegetale con germoplasma autoctono.

I tombini, i sottopassi e gli scatolari inclusi nella sede di tracciato, vengono deputati alla funzione di *ecodotti*. Negli elaborati e nelle relazioni però non si ritrova alcun elemento che faccia comprendere che si è intervenuti per un corretto design di tali opere affinché esse possano svolgere effettivamente l'ipotizzato ruolo di connessione. Per tali opere, il proponente avrebbe dovuto prevedere delle specifiche forme e degli accorgimenti per renderli degli *ecodotti*, altrimenti, non solo essi non sono efficaci per quanto ci si propone ma, addirittura, possono rappresentare un ulteriore rischio per la fauna (p.e. rischio di annegamento in caso di allagamento).

3.5. Componente "Uomo" e Salute pubblica

Nello studio non viene considerata la componente Salute pubblica

3.6. Rumore e vibrazioni

Rumore

La trattazione della Componente Rumore, risulta insufficiente per quanto riguarda la fase di cantiere.

Dall'esame del censimento dei ricettori, fornito con le integrazioni dal proponente, risulta che il corridoio acustico relativo alla *Soluzione 0*, interessa un maggior numero di ricettori rispetto alle *Soluzioni A e B*, anche se, ovviamente, l'inserimento di barriere acustiche consente l'attenuazione dell'impatto da rumore su tutti i ricettori.

Dalle planimetrie riportate nell'Allegato 7 (*Planimetria di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica e dei ricettori censiti* - tavola 1/8), si osserva che, all'interno della fascia di pertinenza inferiore a 100 m dalla linea ferroviaria, è situato un edificio con la campitura riservata agli ospedali o case di cura senza alcuna barriera a protezione.

L'analisi nei confronti delle *Soluzioni A e B* non sono state effettuate. In particolare non sono state effettuate indagini, misure, simulazioni e previsioni di misure di mitigazione.

E' da sottolineare che il proponente non ha preso in considerazione l'impatto determinato dall'aumento del traffico ferroviario nell'abitato di Termoli, così come giustamente sottolineato dalla Regione Molise nella nota citata nelle premesse.

Vibrazioni

La trattazione degli aspetti relativi alle Vibrazioni, risulta sufficientemente sviluppata per la *Soluzione 0*, manca una specificata trattazione delle *Soluzioni A e B*.

In riferimento a quanto sostenuto dal proponente circa la *favorevole natura del substrato litologico*, si rilevano, per il tratto impostato su terreni prevalentemente sabbiosi di deposizione marin, le seguenti criticità:

- Minore capacità di smorzamento dovuta ad una granulometria poco assortita,
- Possibile effetto di amplificazione delle vibrazioni nel caso il terreno monogranulare, nel caso la frequenza di eccitazione fosse prossima a quella propria del terreno,
- Terreni sciolti particolarmente sensibili alle azioni dinamiche di elevata intensità (tipiche del traffico merci) che possono portare ad assestamenti del terreno e conseguentemente a cedimenti differenziali pericolosi per le strutture in elevazione.

3.7. Radiazioni

Il proponente afferma che il progetto relativo alla *Soluzione 0* non prevede la costruzione di nuovi elettrodotti di alimentazione primaria, né la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche (di trasformazione o di potenza). La configurazione di progetto dell'alimentazione e dei trasporti di energia sarà rappresentata dal raddoppio della attuale linea di contatto (3.000 volt in Corrente Continua) necessaria per la trazione elettrica del nuovo binario, il cui impatto da onde elettromagnetiche è trascurabile, come dimostrano, a detta del proponente, le numerose esperienze condotte sulle attuali linee ferroviarie.

Non si registrano significativi elementi di criticità.

3.8. Componente Paesaggio

La trattazione della Componente Paesaggio appare generalmente debole, spesso squilibrata e carente o incongruente in molte sue parti. Le tre *Soluzioni* progettuali proposte sono studiate a livello di area vasta con pari livello di approfondimento.

Si concorda nel giudizio negativo espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 26/3/02.

3.9. Interazione fra fattori di cui ai precedenti paragrafi

In linea generale si possono creare interazioni tra le componenti:

- atmosfera e vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
- ambiente idrico e suolo, sottosuolo
- rumore e fauna
- vegetazione e paesaggio

Tale aspetto non è stato sviluppato dal proponente.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Le osservazioni del Presidente della Regione Molise, che appaiono fondate, fanno riferimenti a temi che risultano solo parzialmente risolti dal SIA. Di tali osservazioni si è tenuto conto nel presente parere.

Pertanto, in forza delle principali precedenti valutazioni e considerazioni di seguito riepilogate:

- coerenza del progetto con la programmazione settoriale ma inadeguato confronto delle *Soluzioni* progettuali presentate;
- mancato confronto tra combinazioni delle *Soluzioni* progettuali presentate, che avrebbe consentito il mantenimento dei benefici associabili alla *Soluzione B* e ridotto il forte

investimento iniziale associato alle *Soluzioni A e B* proposte, penalizzate da un lungo tratto in galleria;

- forte penalizzazione ambientale e di sviluppo turistico che subirebbe il tratto di costa interferito dal tracciato proposto;
- forte incidenza, lungo il tracciato proposto, di aree vincolate;
- presenza di numerosi pSIC lungo il tracciato della *Soluzione 0*;
- passaggio, in località Martinelle Nuove, per circa 2,2 Km, a meno di 100 m dalla battigia all'interno della fascia litoranea fortemente caratterizzata per elementi naturali (AN1) definita dal PTPA, nella quale non sono ammessi interventi infrastrutturali di tipo ferroviario;
- necessità di interventi continuativi per la difesa dall'erosione dell'opera in progetto, già dai primi anni di esercizio, nel tratto compreso tra il porto turistico di Campomarino e la foce del Torrente Saccione, in considerazione dell'accertata forte erosione che interessa il litorale e che risulta incompatibile con l'orizzonte temporale di vita dell'infrastruttura ferroviaria in progetto;
- possibilità di mantenere il collegamento con l'interporto di Termoli anche mediante diverse altre *Soluzioni* progettuali alternative;
- possibilità, attraverso il disarmo delle linea storica, di liberare porzioni significative di fasce dunali che potrebbero contribuire al mantenimento della spiaggia, liberando il sistema che, anche perchè attualmente irrigidito dalla ferrovia, presenta forti disequilibri;
- osservazioni formulate dal Presidente Regione Molise;
- parere negativo formulato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA
COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA,
PARERE**

NEGATIVO

Roma,

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)
Prof. Ing. Alberto FANTINI
Ing. Claudio LAMBERTI
Dott. Vittorio AMADIO
Ing. Pietro BERNA
Arch. Eduardo BRUNO
Dott. Massimo BUONERBA
Ing. Giuseppe CARLINO
Avv. Flavio FASANO
Arch. Franco LUCCICENTI
Dott. Giuseppe MANDAGLIO
Prof. Antonio MANTOVANI
Avv. Stefano MARGIOTTA

[Handwritten signatures and initials over a dotted line]

Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO
Ing. Alberto PACIFICO
Prof. Ing. Monica PASCA
Ing. Giovanni PIZZO
Ing. Pier Lodovico RUPI

ASSENTE
ASSENTE
ASSENTE
ASSENTE
ASSENTE

Colino non ha firmato fuori sospeso