



*Il Ministro dell'Ambiente*

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'interporto Alpe Adria da realizzarsi in Comune di Cervignano del Friuli (UD) presentata dalla Società Interporto Alpe Adria S.p.A. con sede in via Lazzaretto Vecchio, 26 34123 Trieste, in data 7 dicembre 1998;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Interporto Alpe Adria S.p.A. in data 20 maggio 1999;

**VISTO** il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

**VISTA** la nota n. 14105 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia del 7 luglio 1999, pervenuta il 9 luglio 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. 17963 del Ministero per i beni e le attività culturali del 21 luglio 1999, pervenuta in data 18 agosto 1999, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 326 formulato in data 29 luglio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto Alpe Adria S.p.A.;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione dei lotti 3, 4 e 5 dell'interporto, in quanto i lotti 1 e 2 sono già realizzati;
- le opere del terzo lotto realizzano un primo livello di funzionalità dell'infrastruttura, mentre gli interventi del quarto e quinto completano la prima fase dotando l'infrastruttura stessa della necessaria attrezzatura di servizio;

*GS AR R*

osservato che:

profilo progettuale e programmatico:

- è stata prevista la realizzazione di opere di raccolta delle acque di prima pioggia ed il loro convogliamento in tre canali scolmatori perimetrali con recapito finale, previo trattamento, nel fiume Aussa e nel canale di gronda Roggia del Taglio (affluente dell'Aussa);
- nello Studio di impatto ambientale sono riportate le quantità dei materiali necessarie per la realizzazione dell'interporto, suddivise per tipologie, nonché indicate le aree di cava e discarica e gli impianti di betonaggio e produzione asfalti;
- per la fase di cantiere sono state previste misure di mitigazione degli impatti relativamente a inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, scarico di effluenti e residui nelle acque e nel suolo, modalità di esecuzione degli scavi e dei getti ed opere provvisorie;
- il progetto s'inserisce, anche in forza delle previsioni della legge 240/1990, come modificata dalla legge 204/1995, entro un sistema di interporti di rilevanza nazionale, così come delineato dal Piano Generale dei Trasporti e dal suo aggiornamento;
- la richiesta di finanziamento statale a valere sulla legge 641/1996 è stata ritenuta ammissibile dal Ministero dei trasporti ed inserita nella prima ipotesi di riparto delle risorse, per un ammontare pari a circa 21 miliardi;
- l'interporto in esame è inserito, sempre con proposta di finanziamento di 21 miliardi, nello Schema di Piano per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 454/1997 recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità;
- l'interporto è previsto dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti quale punto di intersecazione delle grandi direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest;
- l'interporto è altresì congruente con le previsioni regionali in materia di programmazione territoriale (Piano urbanistico regionale) e con le previsioni del vigente Piano Particolareggiato;

il profilo territoriale:

- l'area si colloca nel contesto della Bassa Pianura Friulana; ha un'altitudine media di 5 m s.l.m. La morfologia attuale è condizionata dalla realizzazione dello scalo ferroviario di Cervignano che ha operato rilevanti operazioni di sbancamento e riporto di materiale arido in rilevato; i previsti spianamenti e la realizzazione del rilevato ghiaioso non comporteranno pertanto sostanziali modificazioni dell'assetto attuale dei luoghi;
- non sussistono rischi di stabilità dei terreni;
- l'area fa parte del bacino idrografico del Fiume Aussa ed è situata a sud della linea settentrionale delle risorgive, rispetto alle quali non vi sono interferenze delle opere in progetto;
- il suolo è in gran parte destinato a coltivazioni agrarie (seminativi, viti, etc);
- l'unico elemento di pregio naturalistico della zona, cioè il resto di bosco planiziale (in località Pradiziolo) situato a sud della SS. 14, si trova fuori dell'area di intervento e non è quindi influenzato dall'opera;
- il livello di naturalità complessivo dell'area risulta medio - basso in un contesto completamente urbanizzato e con presenza marginale di vegetazione nitrofilo-ruderale;
- le aree residenziali e commerciali facenti parte dell'abitato di Cervignano, sono distanti 150 m circa dai confini dell'interporto;
- attualmente la qualità dell'aria nei territori antropizzati è determinata dalla presenza, più o meno rilevante, di inquinanti quali il biossido di azoto, il monossido di carbonio, l'anidride solforosa, composti organici, particelle sospese, ozono, benzene, idrocarburi policiclici aromatici, metalli pesanti, eccetera, che si originano dalle emissioni in atmosfera da attività industriali, dal traffico veicolare, dagli impianti di riscaldamento, e dai successivi processi di dispersione e trasformazione



# *Il Ministro dell'Ambiente*

chimica e fisica in atmosfera;

- la caratterizzazione della qualità dell'aria della zona ove insisterà l'interporto di Cervignano è stata analizzata sulla base di campionamenti e misure eseguiti in un punto adiacente alla S.S. 14;

**valutato che:**

- l'intervento è conforme alle previsioni regionali in materia di programmazione territoriale, dei trasporti e del vigente Piano Particolareggiato e che non interferisce con zone sottoposte a tutela paesaggistica;
- la valutazione del progetto in esame deve in primo luogo tenere conto della circostanza che l'area ad esso destinata è già notevolmente compromessa dalla sua totale e pesante interclusione all'interno di due corpi ferroviari raccordati ad anello, e dalla circostanza che le aree adiacenti, parimenti intercluse, sono impegnate da uno scalo ferroviario di dimensioni ben più rilevanti di quelle previste per l'interporto. Tali circostanze, unitamente a valutazioni positive circa le generali finalità dell'interporto, cioè del riequilibrio modale a favore della ferrovia, e la sua potenziale elevata efficacia, data la stretta integrazione logistica ed operativa con l'esistente Scalo, fanno ritenere corretta la scelta localizzativa, anche alla luce della posizione nodale del complesso alla confluenza delle direttrici ferroviarie da e per Tarvisio-centro Europa e Villa Opicina-Est Europa;
- la realizzazione del raccordo stradale alla SS. 352 a nord dell'area interportuale, inserita nei lavori del quinto lotto, è prevista ad uso esclusivo dello Scalo ferroviario senza alcun beneficio, dal punto di vista funzionale, per l'interporto. La verifica circa la necessità di realizzare tale opera, sotto il profilo dei concreti benefici ambientali che ne possono derivare, deve tenere conto di vari elementi che non sembrano adeguatamente affrontati nel Il progetto, anche in previsione del declassamento della S.S. 352 e della futura realizzazione della Variante alla medesima S.S. 352, dovrà essere rivisitato per allontanare i traffici dal centro abitato di Cervignano e diminuire in tal modo gli impatti indotti nonché per verificare la possibilità di una migliore accessibilità all'area interportuale dalle infrastrutture viarie;
- per quanto riguarda la qualità dell'aria, si osserva che il periodo di campionamento (4 ore) e la circostanza di avere fatto misure in un solo punto rendono le informazioni raccolte assolutamente insufficienti a caratterizzare la qualità dell'aria nel sito in esame. Per quanto l'analisi delle caratteristiche del territorio circostante, dell'uso del suolo e delle conseguenti fonti di emissioni presenti inducano a ritenere che situazioni critiche di inquinamento atmosferico nell'area circostante il sito dell'impianto siano poco probabili, si reputa necessaria un'adeguata caratterizzazione della qualità dell'aria ante operam e post operam, tramite la realizzazione di un opportuno piano di monitoraggio da concordarsi con le competenti Autorità locali;
- per quanto riguarda il contributo dell'interporto all'inquinamento dell'aria, sono di notevole interesse i risultati delle simulazioni in posizione 'area 1', posta tra la SS. 14 e la linea della ferrovia e comprensiva della periferia di Cervignano che denunciano valori preoccupanti in coincidenza delle condizioni critiche (concomitanza di situazione atmosferica sfavorevole e di traffico massimo) previste al 2014 che presentano livelli di traffico che, probabilmente, si verificheranno solo a partire dall'eventuale funzionamento a regime dell'intera struttura interportuale (1ª e 2ª fase);
- focalizzando l'attenzione sulle opere previste nel terzo lotto, i dati analizzati denotano che l'incremento di traffico indotto dall'interporto nella sua prima fase di funzionamento non determinerà impatti sulla qualità dell'aria tali da essere incompatibili con la destinazione di tipo residenziale delle limitrofe aree di Cervignano. Ciò nonostante, si reputa opportuno, come già detto, realizzare un piano di monitoraggio ante operam e post operam, che preveda, nei casi di superamenti dei limiti normativi, opportune misure allo scopo di riportare i valori di inquinamento dell'aria nei limiti consentiti;

GB AR

- le considerazioni svolte dallo Studio di impatto ambientale in relazione al rumore da traffico stradale appaiono plausibili. Nello Studio di impatto ambientale, inoltre, non sono state adeguatamente considerate le emissioni acustiche generate dalle attività interne all'interporto. Per il dimensionamento esecutivo delle opere di mitigazione acustica, si rende quindi opportuna una nuova modellizzazione acustica, completa della considerazione delle predette emissioni;
- per quanto attiene alle possibili interferenze con l'ambiente idrico, il sito dell'interporto, che ricade a sud della linea di confine delle risorgive, non è interessato dalla presenza delle risorgive stesse. La potenziale interferenza con le falde è limitata dalla presenza di digitazioni argilloso-limose affioranti che impermeabilizzano i suoli nonché dalla progettata, ed in parte già realizzata, impermeabilizzazione dei piazzali dell'interporto che insistono su un rilevato;
- sotto il profilo delle interferenze con la componente naturalistica, si evidenzia che nell'area di intervento non sussistono elementi di un qualche valore naturalistico essendo l'area stessa già in gran parte occupata dalle infrastrutture dello Scalo. L'unico elemento di pregio naturalistico, cioè il Bosco Pradiziolo a sud della SS. 14, rimane completamente separato dall'area interportuale dalla citata S.S. 14 e dai rilevati ferroviari già realizzati. La perdita di habitat, in quanto contenuta, appare accettabile ed è inoltre in parte compensata dalla realizzazione delle opere in verde, secondo il progetto di mitigazione presentato dal Proponente il 20.5.1999;
- in relazione ai possibili impatti ambientali nella fase di cantiere e nella fase di esercizio (sulle componenti atmosferica ed acustica ovvero da scarico di effluenti e residui nelle acque e nel suolo nonché dalle modalità di esecuzione degli scavi e dei getti e di opere provvisorie, ecc) sussistono margini di ulteriore riduzione, di questi e di altri impatti, con l'adozione di ulteriori accorgimenti rispetto a quelli previsti dallo Studio di impatto ambientale;
- l'inserimento dell'opera entro un contesto già antropizzato per la presenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie fa sì che il grado di estraneità con l'ambiente circostante sia contenuto. Circa la percezione visiva dell'area, i rilevati stradali e ferroviari e le barriere acustiche già presenti lungo i binari celano il sito da tutti i punti di visuale, salvo che dalla SS. 14. Tuttavia, le opere di mitigazione ambientale, che prevedono la creazione di zone di rinaturalizzazione a verde con interventi diversificati, come la messa a dimora di specie arboree ed arbustive autoctone, attenueranno notevolmente tale impatto;
- la eccezionale vastità dimensionale del complesso sistema interporto-Scalo merci, la radicale mutazione della logistica dei trasporti internazionali determinata dalla liberalizzazione dei traffici mercantili in dipendenza della integrazione comunitaria, l'evoluzione della logistica ferroviaria, sempre più rivolta all'instradamento di treni completi dall'origine alla destinazione ferroviaria tramite la crescente rete di interporti regionali, le concrete prospettive di innovazione tecnologica e di maggiore produttività della lavorazione intermodale, fanno ritenere che si prospettino nel futuro relevantissimi margini di ulteriore potenzialità di offerta di scambio intermodale all'interno dei confini dati dal progetto in esame. L'aumento di potenzialità potrà derivare da un migliore attrezzamento all'interno della piattaforma intermodale ed eventualmente da uno sfruttamento di aree che dovessero rendersi disponibili dallo scalo merci (ora, ed in prospettiva ancora di più, di dimensioni eccedenti il fabbisogno) tutto ciò senza alcun ulteriore consumo di territorio. In questo senso la previsione di una ulteriore occupazione di territorio a servizio dell'interporto, al di fuori delle predette aree intercluse suscita gravi perplessità, sia riguardo alla estensione spaziale di tale complesso sia con riguardo all'attuale uso delle aree ad ovest unitariamente destinate a colture agricole di elevata produttività e attualmente non compromesse. Da tali considerazioni discende la raccomandazione alle Autorità competenti alla pianificazione territoriale urbanistica ed alla viabilità di privilegiare un tracciato della variante alla S.S. 352 che si mantenga in maggiore aderenza

GF AR



# *Il Ministro dell'Ambiente*

possibile alle aree occupate dallo scalo ferroviario, onde evitare ulteriore cesura e/o consumi diretti ed indiretti di territorio;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 14105 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia del 7 luglio 1999, pervenuta il 9 luglio 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- la necessità, del resto sottolineata da più parti in occasione del sopralluogo, di provvedere all'individuazione puntuale di un'area (vagamente indicata a pag. 3 della relazione integrativa "Interventi di mitigazione dell'impatto ambientale" redatta dall'ing. G. Romano) da destinare alla fitodepurazione almeno di parte delle acque meteoriche provenienti da piazzali onde migliorare la qualità dell'acqua che verrà immessa nei corsi "Roggia del Taglio" e "Aussa";
- la necessità che nella "fase di cantiere" gli organi tecnici competenti definiscano le modalità di gestione delle acque di lavaggio ghiaia, calcestruzzo e di quelle provenienti dai servizi igienici provvisori a tutela della falda idrica relativamente superficiale;
- la necessità di effettuare nella fase a regime dell'interporto periodiche analisi e monitoraggi sulle misure di inquinamento atmosferico nei punti già individuati per i rilievi oggetto dello studio di impatto ambientale e in altri eventuali che in seguito verranno ritenuti significativi;
- l'opportunità di ispirarsi, nella scelta delle specie da utilizzare per la realizzazione delle fasce alberate, alle specie presenti nei Querceti carpineti della Bassa Pianura Friulana ed in particolare a quanto suggerito dalla Direzione regionale delle Foreste e riportato nelle premesse;
- l'opportunità di ribadire l'esclusione di sostanze pericolose dal transito attraverso l'interporto e dallo stoccaggio all'interno delle sue strutture;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 21 luglio 1999, pervenuto in data 18 agosto 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alla seguente prescrizione:

- l'intervento di mitigazione mediante area a verde si estenda fino al limite sud del Piano Particolareggiato dell'interporto di Cervignano del Friuli, e sia volto a ricreare un ambiente boscato naturale mediante l'impianto delle stesse specie arboree esistenti nel vicino bosco di Pradiuolo, limitando la tipologia a giardino (prati, aiuole, filari di alberi) alle piccole zone di contorno degli edifici e delle aree di servizio;

**preso atto** che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**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 all'interporto Alpe Adria da realizzarsi in Comune di Cervignano del Friuli (UD) presentato dalla Società Interporto Alpe Adria S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) dovrà essere predisposto e concordato con le competenti Autorità locali un piano di monitoraggio della qualità dell'aria ante operam e post operam, comprensivo del numero, localizzazione e posizionamento delle centraline di misura; i parametri da monitorare sono quelli previsti dalla normativa vigente; il piano di monitoraggio dovrà contemplare le misure da attivare nel caso del superamento, imputabile direttamente alla struttura interportuale, dei limiti di concentrazione prescritti dalla normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico per riportare i valori al di sotto dei predetti limiti normativi;
- b) per quanto riguarda la bretella ortogonale di raccordo tra la S.S. 352 e l'area di pertinenza dello Scalo ferroviario a nord dell'interporto, il relativo progetto, anche in previsione del declassamento della S.S. 352 e della futura realizzazione della Variante alla medesima S.S. 352, dovrà essere rivisitato per allontanare i traffici dal centro abitato di Cervignano e diminuire in tal modo gli impatti indotti nonché per verificare la possibilità di una migliore accessibilità all'area interportuale dalle infrastrutture viarie;
- c) dovrà essere predisposto un progetto esecutivo delle opere e dei dispositivi di riduzione e mitigazione dell'inquinamento acustico in funzione degli esiti di una nuova modellizzazione acustica, che comprenda le emissioni derivanti dalle attività interne dell'interporto (di movimentazione ferroviaria, su gomma e su container);
- d) dovrà essere redatto un Regolamento di cantiere per l'adozione sistematica di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni acustiche ed atmosferiche e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro: contenimento delle polveri tramite innaffiamento, protezione delle recinzioni e/barriere, scotico, accumulo, conservazione e riuso del terreno vegetale, contenimento del dilavamento e prevenzione dell'intorbidimento delle acque fluviali, prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda residui di idrocarburi e di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere provenienti dalle macchine di lavorazione e dal dilavamento dei piazzali di sosta;
- e) allo scopo di contenere l'illuminazione notturna, l'impianto luce dovrà limitare l'illuminazione alle superfici effettivamente operative, limitando dispersioni laterali e verticali. A tal fine si dovrà agire su dimensionamento, dislocazione, densità, altezza, tecnologia, orientamento e schermatura delle sorgenti nonché con la modulazione temporale e spaziale dell'intensità luminosa emanata nelle diverse zone in funzione dell'effettivo fabbisogno;
- f) per le opere a verde si dovrà fare riferimento al documento presentato dal Proponente il 20 aprile 1999 ed alla annessa "Planimetria interventi di mitigazione" in relazione all'ubicazione degli interventi (interni all'area ma anche esterni tra i rilevati ferroviari e la nuova SS 14), nonché agli elenchi delle specie; si dovranno usare prevalentemente le specie arbustive ed arboree dei Querco-carpineti e della vegetazione spondale dei corsi d'acqua di risorgiva della Bassa Pianura Friulana.
- g) per quanto riguarda le tecniche a verde, si dovrà fare riferimento alle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente (Commissione VIA, 97);
- h) prima dell'entrata in funzione dell'interporto, dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione ed al Ministero dell'ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un regolamento di esercizio per la minimizzazione delle emissioni acustiche e atmosferiche veicolari e dei macchinari in genere, fissi



# *Il Ministro dell'Ambiente*

e mobili, in particolare tramite:

- l'adozione, nella massima misura possibile, di sistemi 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 delle migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici ed in genere meccanici, fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ecc.).

Il regolamento dovrà inoltre stabilire che il trasbordo intermodale e l'eventuale sosta provvisoria di rifiuti, escluse comunque sostanze e merci pericolose, potrà avvenire solo in ambiti stabilmente riservati e adeguatamente attrezzati;

- i) dovrà essere prevista, a titolo compensativo dell'elevato consumo di ambiente da parte dell'opera, la ricostruzione di unità ambientali con valenza di habitat per specie di interesse ai fini della biodiversità, anche eventualmente utilizzando gli incentivi previsti dai Regolamenti comunitari nn. 2078/1992 e 2080/1992.

Tali unità dovranno costituire mosaici ecologicamente funzionali in cui almeno i 2/3 delle superfici siano oggetto di piantagione di essenze arboree e/o arbustive ed in ogni caso dovranno essere riferite ad ecotipi locali. Potranno anche costituire occasioni di riqualificazione di ex cave, di aree marginali, di aree golenali degradate, ecc.

Le aree per detti interventi dovranno essere individuate nel territorio in cui si inserisce l'opera e dovranno tendenzialmente configurarsi come unità isolate (stepping stones) e corridoi ecologici di collegamento in una rete ecologica locale.

La superficie complessiva delle unità ambientali di cui sopra dovrà corrispondere ad 1/3 delle aree di nuova pavimentazione previste dal progetto. Dovrà essere altresì garantita a carico del Proponente la gestione di tali aree per un tempo almeno pari alla vita dell'opera.

Al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi indicati, il Proponente produrrà preliminarmente un progetto concordato con la Regione che precisi tecnicamente le tipologie ecosistemiche previste, le specie guida considerate e le garanzie di copertura economica dell'intervento.

Tale progetto, con il relativo impegno alla copertura dei costi ed eventualmente alla realizzazione sottoscritto dal Proponente, dovrà essere sottoposto al Ministero dell'ambiente per la verifica di ottemperanza;

- l) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni della Regione e del Ministero per i beni e le attività culturali se non ricomprese nelle precedenti;
- m) la verifica di ottemperanza alle prescrizioni b), c) e i) sarà svolta dal Ministero dell'Ambiente prima della approvazione del progetto esecutivo relativo ai lotti quarto e quinto e della eventuale sottoscrizione della Convenzione di assegnazione del finanziamento statale;
- si raccomanda agli Enti competenti per la approvazione e realizzazione della variante alla SS. 352:
    - di privilegiare un tracciato della variante alla S.S. 352 che si mantenga in maggiore aderenza possibile alle aree occupate dallo Scalo ferroviario, onde evitare ulteriore cesura e/o consumi diretti ed indiretti di territorio;
    - di valutare l'inserimento nel progetto di variante, nelle aree intercluse di raccordo con la S.S. 14 ed i rilevati ferroviari, di vasche di fitodepurazione, di congrue dimensioni, collegate con il canale di smaltimento delle acque in uscita dall'interporto;
  - si raccomanda alla Regione Friuli Venezia Giulia ed alla Provincia di Udine:
    - di prevedere delle aree di stoccaggio da destinare ad accumulo di lungo periodo dell'humus di scotico delle superfici dell'interporto che può essere solo in minima parte riutilizzato all'interno



dell'area stessa. Mancando la contemporaneità delle operazioni di scotico e riutilizzo, va creata una "banca dell'humus", come già realizzato all'estero, evitando in tal modo un doppio onere, oltre che un danno ambientale, di messa a discarica di una risorsa che un domani richiederebbe costose operazioni di approvvigionamento. Tale prezioso materiale infatti va considerato una risorsa non rinnovabile richiesta in tutte le operazioni di ripristino (cave, discariche, scarpate stradali ecc.).

### DISPONE

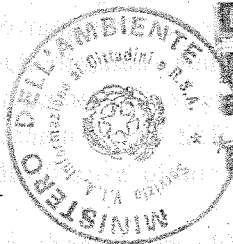
che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto Alpe Adria S.p.A., al Ministero dei trasporti Direzione Generale Mctc, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 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 = 3 DIC.1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica Com-  
posti di N. 4 fogli è conforme  
al suo originale.

Roma, li 3-12-99

