



DEC/VIA/5333



Al 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 di un Interporto nella zona industriale di Tito da realizzarsi in Comune di Potenza (PZ), presentata dalla Società Lucandocks S.p.A., c/o Ass. Industriali con sede in via Nicola Sole 59 85100 Potenza, in data 6 ottobre 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Lucandocks S.p.A. in data 26 luglio 1999;

VISTA la legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

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. 12118/02E della Regione Basilicata del 22 maggio 2000, pervenuta il 29 maggio 2000, con cui si esprime un parere negativo;

VISTE le note n. ST/413/29959 del Ministero per i beni e le attività culturali del 27 novembre 1998, pervenuta in data 21 dicembre 1998, e n. ST/413/22089 del 13 settembre 1999, pervenuta in data 30 settembre 1999, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 349 formulato in data 27 gennaio 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Lucandocks S.p.A.;

MMW

GB AR

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione di un Interporto nella zona industriale di Tito:

preso atto che:

inquadramento programmatico:

- il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Basilicata ipotizza una diversificazione nel settore del trasporto delle merci, basata sullo sviluppo del trasporto ferroviario. Sulla base delle analisi relative alle dimensioni del trasporto merci che interessano la regione e considerato che, l'area di influenza di un Interporto è pari a circa 200/300 km, il P.T.R. prevede per la Regione Basilicata una sola di tali strutture.

Il Piano individua inoltre le maggiori opportunità di localizzazione per tale struttura lungo l'asse Tito - Grassano anche in considerazione della presenza del nodo ferroviario di Potenza e della S.S. Basentana.

Pertanto, l'interporto ubicato nell'area industriale di Tito soddisferebbe le previsioni del P.T.R.

Il sito prescelto non è comunque espressamente individuato dal Piano Regionale Trasporti;

caratteristiche dell'opera:

- l'area interessata dalla realizzazione dell'intera opera è di 110 ettari, di cui 24 occupati dal primo lotto per il quale è stato predisposto il progetto esecutivo in relazione alla delibera CIPE del 12.07.1996.

I tempi previsti per la realizzazione del primo lotto sono di 4 anni dalla data di consegna dei lavori, mentre il completamento dell'opera è strettamente collegato ai flussi finanziari successivi, che in base alle previsioni societarie dovrebbero consentire l'ultimazione dell'intera struttura entro l'anno 2015.

Il progetto generale dell'Interporto di Tito prevede, per il suo completo funzionamento, la realizzazione delle seguenti opere:

- scalo ferroviario interno con braccio ferroviario su area autonoma per l'interscambio ferro gomma e viceversa;
- area, con relativa rete ferroviaria, per la movimentazione;
- area stoccaggio containers;
- collegamento con l'area specialistica riservata ai prodotti agricoli e ai capannoni predisposti per gli spedizionieri;
- braccio esclusivo destinato all'area doganale;
- ulteriore possibilità di collegamento diretto allo scalo ferroviario tramite un anello (490 m circa) di raccordo con l'esistente collegamento allo scalo stesso attraverso l'area industriale.

L'organizzazione interna dell'Interporto privilegia l'ingresso posto nelle vicinanze dello scalo ferroviario di Tito.

La distribuzione delle funzioni all'interno dell'Interporto è di tipo longitudinale, obbligata dalla configurazione stessa del sito.

La viabilità interna è costituita da un asse stradale principale, provvisto di spartitraffico centrale opportunamente interrotto per consentire gli accessi alle diverse strutture.

E' inoltre prevista la realizzazione di un deposito per materiali esplosivi e radioattivi ubicato in una trincea naturale dell'area sud dell'impianto, in posizione isolata dalle restanti strutture e protetta dalle alture circostanti. Per tale struttura è prevista la realizzazione in trincea, marginalmente al di sotto del piazzale prospiciente l'ingresso mediano. La trincea con copertura a facile cedimento è situata in adiacenza al bacino di riserva idrica, allo scopo di assicurare l'allagamento rapido degli

mw
CB RR



Al Ministro dell'Ambiente

stalli, sia nell'ipotesi di principio di incendio sia, principalmente, nell'ipotesi di rilascio accidentale di sostanze radioattive;

- il progetto prevede tre ingressi stradali serviti da una viabilità esterna in buona parte esistente, connessa alla rete stradale regionale e nazionale, e che già garantisce l'accesso al nucleo industriale; l'eventuale potenziamento di tale viabilità esterna potrà garantire la funzionalità dei collegamenti con l'interporto;
- l'analisi della domanda di trasporto merci e del traffico indotto dalla realizzazione dell'opera risulta non adeguata a giustificare il dimensionamento sia delle funzioni interportuali in senso stretto sia delle funzioni interportuali in senso lato;

il quadro ambientale:

- il sito prescelto per il primo lotto ricade all'interno dell'esistente nucleo industriale di Tito Scalo (PZ), è delimitato a nord dalle ultime propaggini del monte Li Foi ed a sud dal complesso montuoso Monte Pano.

L'area esterna è solcata dal torrente La Mattina che lambisce a settentrione il sito.

L'area dell'agglomerato industriale di Tito è quasi del tutto occupata da aziende manifatturiere di dimensioni medio piccole, è dotata di rete stradale, raccordo ferroviario con lo scalo ferroviario di Tito, rete idrica e rete fognaria per acque bianche e nere con relativo depuratore.

Il sito di progetto è in gran parte incolto o utilizzato a pascolo, mentre le zone pianeggianti poste ai suoi margini sono prevalentemente coltivate a grano. Nei tratti a più elevata pendenza e presente una zona boscata costituita da ceduo di essenze quercine, ad eccezione delle pendici del monte Santa Maria del Carmine in cui sono presenti essenze di faggio e castagno.

Nelle aree limitrofe l'elemento di maggior rilievo naturalistico è costituito dalla fascia di vegetazione riparia (salici e pioppi) che ricopre le sponde del Torrente Mattina;

- secondo lo Studio, le concentrazioni di NO₂, SO₂, e CO, rilevate PMIP dell'ASL di Potenza, sono attestate su valori inferiori al 10% dei limiti di attenzione fissati dal Ministero dell'ambiente, e le concentrazioni delle polveri e dell'ozono non superano rispettivamente il 20% ed il 53% di detti limiti. Se a detti valori si aggiungono le emissioni di inquinanti dovute all'esercizio dell'Interporto, "le immissioni inquinanti nell'atmosfera sono inferiori ai limiti fissati dalla normativa vigente".
- all'interno dell'area di studio l'ambiente idrico è costituito:

- da un reticolo idrografico superficiale comprendente il Torrente Mattina, già canalizzato in corrispondenza dell'area di studio, e da fossi di scolo di acque meteoriche che il progetto prevede di sistemare con adeguati impluvi, canali di raccolta e drenaggi, senza alterazioni del regime idrico;

- da una falda acquifera di altezza variabile (0.50-5.00 m dal piano campagna) direttamente collegata alle escursioni dell'alveo;

- in tutta l'area e anche nelle zone circostanti (verso valle) non sono presenti sorgenti di rilievo il cui regime possa essere in qualche modo modificato;

- la relazione geologica allegata allo Studio conclude che "In ogni caso la natura litologica e quindi le caratteristiche di permeabilità conferiscono all'acquifero un certo potere filtrante nei confronti di eventuali sostanze inquinanti; ma per la massima salvaguardia delle acque di falda, si prescrivono e si raccomandano tutte quelle opere di regimazione, impermeabilizzazione e sistemazione esterna atte a minimizzare la contaminazione con fluidi inquinanti derivanti dall'attività interportuale".

Le opere, peraltro, non trovano un definito riscontro nelle prescrizioni progettuali dello Studio.

valutato che:

- il progetto dell'interporto poggia su una analisi della domanda che risulta inadeguata a giustificare

mm

GS AR

il dimensionamento sia delle funzioni interportuali in senso lato sia delle funzioni interportuali in senso stretto;

- non contiene stime basate su dati storici, delle acque di origine meteorica e delle portate dei corpi idrici superficiali, nè previsioni delle quantità e delle caratteristiche delle acque chiare e delle acque nere provenienti dalle opere in progetto (superfici impermeabilizzate, edifici, impianti ecc.) per cui è del tutto carente il livello di definizione progettuale delle connesse opere di regimazione, prevenzione e mitigazione. Inoltre, non risulta verificata la concreta fattibilità del previsto allacciamento alle fognature ed al depuratore del Consorzio per il Nucleo d'industrializzazione di Potenza;
- non contiene una adeguata analisi dei rischi connessi ai carichi speciali di merci pericolose ed ai mezzi trasportanti sostanze nocive e tossiche, mentre le connesse opere e misure di intervento previste in progetto risultano del tutto generiche;
- è sostanzialmente carente per quanto riguarda la progettazione specifica degli interventi di mitigazione dell'impatto, visivo e dell'inserimento paesaggistico;
- non contiene una progettazione specifica di un'opera essenziale quale il raccordo ferroviario con lo scalo esistente. Opera la cui fattibilità non risulta, peraltro, che sia stata verificata con il Consorzio e con le FF.SS;
- la Soprintendenza Archeologica della Basilicata non esclude che all'interno dell'area dell'interporto possa ancora ricuperarsi un tratto del percorso originario del Tratturo Comunale denominato "degli Stranieri" e che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali nell'esprimere il proprio parere positivo ha, tra l'altro, formulato la prescrizione che, nel caso venisse accertata l'esistenza di tale emergenza, il Proponente dovrebbe presentare una nuova variante progettuale che tenga conto della salvaguardia del tratturo stesso;
- il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Potenza ha, tra l'altro, comunicato che il progetto non tiene conto della compatibilità agli strumenti urbanistici vigenti né del fatto che lo stesso Consorzio ha già assegnato, ad aziende produttrici, diversi lotti la cui ubicazione si sovrappone con l'area dell'interporto;

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

CONSIDERATA la nota n. 12118/02E della Regione Basilicata del 22 maggio 2000, pervenuta il 29 maggio 2000, con cui si esprime un parere negativo alla costruzione dell'interporto di Tito per le seguenti motivazioni:

- *manca completamente la congruità dell'opera rispetto alle previsioni di piano sia rispetto al piano regolatore del Consorzio Sviluppo Industriale di Potenza che rispetto al Piano Regolatore del Comune di Tito;*
- *interferisce pesantemente con le aree destinate allo sviluppo industriale ed in particolare interessa aree di stabilimenti esistenti (osservazione COMES), aree assegnate ad aziende produttive e l'area destinata nei piani regolatori vigenti a futuro ampliamenti dell'area industriale (Osservazione Consorzio);*
- *occupa una superficie di 110 ettari, con all'interno diversi fabbricati di cui si è prevista la demolizione, che viene completamente recintata con pannelli di cemento, la cui conformazione planimetrica costituisce una barriera fisica invalicabile creando una netta chiusura verso l'area industriale da un lato e verso l'ambiente agricolo e naturale dall'altro costituito da una zona*



Il Ministro dell'Ambiente

boscata di ceduo quercino, dalle pendici del monte S. Maria del Carmine interessate da associazioni vegetazionali di faggio e castagno e dal torrente La Matina che presenta una fascia di vegetazione riparia costituita da salici e pioppi; distrugge una fitta rete di strade comunali ed interpoderali necessarie ad assicurare il collegamento con le diverse abitazioni della zona e più in generale con le aree agricole e quelle naturali;

- l'anello ferroviario, oltre che a forte impatto percettivo dovuto ai rilevati di notevole dimensione, se realizzato, cingerebbe completamente l'attuale area occupata dagli insediamenti industriali;
- il collegamento stradale tra l'interporto e le vie di comunicazione principali, S.S. Basentana e la S.S. Tito - Brienza, è affidata alla esistente viabilità secondaria assolutamente insufficiente a recepire il traffico che l'interporto attirerebbe ed in particolare il traffico dei veicoli pesanti per il trasporto su gomma delle merci;
- estende il paesaggio industriale a ridosso di quello naturale ponendoli in evidente conflitto eliminando completamente l'attuale paesaggio agricolo che si frappone tra quello industriale e quello naturale assicurando un paesaggio graduale tra paesaggio fortemente antropizzato, come quello industriale, e paesaggio per nulla o poco antropizzato come quello naturale posto a monte dell'area prescelta per la realizzazione dell'interporto;
- il sito prescelto per la realizzazione dell'interporto è interessato da falda idrica, individuata nell'ambito della formazione superficiale detritica e riscontrata nei vari sondaggi a profondità comprese tra 0,50 m e 5,0 m, che tende a drenare verso il subalveo del Torrente La Matina che le convoglia a valle nel fiume Basento; ciò associato alla reale possibilità di incidenti quali esplosioni, fughe, perdite di liquidi e incendi cui si accompagnano perdite di carburanti ed oli, perdite di sostanze chimiche e di sostanze pericolose legate ai carichi "speciali" ecc. può ingenerare fenomeni di inquinamento tra i quali anche quello della falda e quindi del Torrente La Matina e del fiume Basento;

CONSIDERATO che il Ministero per i beni e le attività culturali ha inviato due distinti pareri, con il primo prot. n. ST/413/29959/98, datato 27 novembre 1998, pervenuto in data 21 dicembre 1998, e riferito al solo primo lotto, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"...la proposta progettuale prevede la realizzazione di un interporto delle merci in containers per l'interscambio dei trasporti gomma - ferro da ubicarsi nell'area industriale esistente di Tito Scalo (PZ). In particolare il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere: raccordo ferroviario alla rete F.S. per uno sviluppo complessivo di m 1682, raccordo stradale alla rete viaria esistente, viabilità interna, piazzali, parcheggi, piattaforme intermodali, 9 capannoni e una palazzina per gli uffici e servizi. L'opera, oggetto dell'intervento, è limitrofa all'attuale zona industriale di Tito Scalo di cui verrebbe a costituire un ampliamento; l'area stessa, destinata dal vigente P.R.G. del Comune di Tito a servizi territoriali ed in parte già assegnata al Consorzio A.S.I. (Area Sviluppo Industriale), non è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi della legge n. 1497/1939 e della legge n. 431/1985.

La zona, attualmente ancora coltivata a seminativo, presenta una fisionomia ambientale fortemente antropizzata anche se ai margini si conservano aspetti di paesaggio ancora naturale. Per ridurre il pur minimo impatto percettivo che le opere da realizzarsi comportano, sono previsti in progetto interventi di mitigazione attraverso particolari sistemazioni paesaggistiche delle aree e delle scarpate e sequenze arboree a parziale mascheramento dei manufatti".

MMW

GAB APR

Con nota n. 18197 del 03/11/1998, qui pervenuta in data 04/11/1998 prot. n. ST/413/27698/98, la Soprintendenza Archeologica per la Basilicata – Potenza ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle opere in oggetto, in quanto sull'area non insistono vincoli archeologici, a condizione che:

- 1) tutte le fasi di sbancamento previste per la realizzazione vengano seguite da personale della Soprintendenza;
- 2) venga informata con almeno 45 giorni di anticipo l'inizio dei lavori;
- 3) qualora durante i lavori, dovesse affiorare materiale archeologico di qualsiasi genere, gli stessi dovranno essere immediatamente interrotti e informata la medesima Soprintendenza. Ogni manomissione o distruzione di deposito archeologico sarà perseguita a norma della vigente normativa.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole, alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la costruzione dell'interporto di Tito (PZ), a condizione che:

- 1) vengano scrupolosamente rispettate le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza Archeologica di Potenza;
- 2) venga predisposto un progetto di sistemazione paesaggistica, che individui un'organizzazione dell'impianto vegetazionale sia all'interno dell'area di intervento sia nelle aree limitrofe al fine di mascherare l'impatto ambientale dell'opera, da sottoporre all'approvazione della soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Potenza;
- 3) che vengano elaborate e sottoposte all'approvazione della citata Soprintendenza soluzioni architettoniche che tengano conto della esigenza di riqualificazione dell'intera area oggetto dell'intervento.

Nel secondo parere prot. n. ST/413/22089/99, datato 13 settembre 1999, pervenuto in data 30 settembre 1999 e riferito all'intera opera, il Ministero per i beni e le attività culturali ribadisce il proprio parere favorevole nel rispetto delle prescrizioni già enunciate, ampliandole con la seguente ulteriore prescrizione:

“Visto che la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata – Potenza con nota n. 14216 del 23/08/1999, qui pervenuta in data 24/08/1999 prot.n. ST/413/20322/99, ha ribadito il parere positivo precedentemente espresso con nota n. 18064 del 26/10/1998 in ordine al progetto del 1° lotto;

Visto che con nota n. 14493 del 23/08/1999, qui pervenuta in data 24/08/1999, prot. n. ST/413/20326/99, la Soprintendenza Archeologica della Basilicata ha rilevato quanto segue:

- da una verifica più approfondita della documentazione allegata al progetto, da un'ulteriore sopralluogo effettuato da tecnici della Soprintendenza in data 12/08/1999, l'area interessata dal progetto risulta attraversata da un tratturo comunale denominato “degli Stranieri”, ben visibile nella parte iniziale, a partire dal bivio del “Villaggio Mancusi”, per un tratto di circa m 250 e comunque non interessato dalla proposta progettuale in argomento, e da un'ulteriore parte che riguarda parzialmente proprio l'area di ingombro dell'interporto; non si esclude che al di sotto dello strato superficiale possa ancora recuperarsi il percorso originario.

Pertanto, questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di



Il Ministro dell' Ambiente

poter esprimere, parere favorevole, alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la costruzione dell'interporto di Tito (PZ), fatte salve le condizioni dettate con la nota ministeriale n. ST/413/29959/98 del 27/11/1998 e alla salvaguardia del tratturo comunale "Degli Stranieri" da individuarsi mediante una serie di sondaggi, sotto la direzione scientifica di tecnici della Soprintendenza Archeologica, atti a comprovarne l'esistenza.

Qualora venga accertata la presenza di tale emergenza, la Società proponente è tenuta a proporre a questo Ufficio Centrale e alla Soprintendenze competenti per territorio, una nuova variante progettuale che tenga conto della salvaguardia del tratturo comunale sopracitato;

preso atto che 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 che sinteticamente di seguito si riportano:

1) Il Consorzio Sviluppo Industriale Potenza con nota del 21 dicembre 1998, ha trasmesso copia di una precedente nota (10 dicembre 1998) inviata alla Regione Basilicata ed al Comune di Tito avente per oggetto "Osservazioni al progetto per la costruzione dell'interporto di Tito - Primo lotto", nella quale viene espressamente detto che:

- "presa visione del progetto dell'opera in oggetto pubblicato presso le amministrazioni competenti, si è constatato che l'area interessata rientra, per buona parte, nel perimetro dell'agglomerato industriale di Tito, il cui piano regolatore è stato approvato con DPGR n. 406 del 16. 06. 1974 e prorogato con legge Regionale n. 41 del 03. 11. 1998, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Basilicata n. 64 del 6. 11. 1998, così come si evince dall'allegata planimetria. E' bene precisare che lo strumento urbanistico consortile, conformemente a quanto ribadito nella suddetta legge regionale n. 41 ha valenza di piano intercomunale e come tale, vi è l'obbligo di recepimento nei Piani Comunali.

Si informa codesto spettabile ufficio che la Società Lucandoks non ha mai formalizzato la richiesta del dovuto nulla osta del Consorzio scrivente ed il progetto esaminato non tiene conto della compatibilità agli strumenti urbanistici vigenti.

Dalla planimetria allegata è evidente, tra l'altro, che il Consorzio ha già assegnato ad aziende produttive diversi lotti la cui ubicazione si sovrappone con l'area dell'Interporto, trascurando un'altra serie di problematiche allo stato non affrontate e risolte.

Si invita pertanto codesto spettabile ufficio a tenere conto di quanto sopra nell'esame del progetto pubblicato esprimendo un consequenziale parere.

Questo Consorzio rimane a disposizione per ogni eventuale provvedimento di intesa con la società interessata."

2) La COMES S.r.l. con nota del 14.12.1998, ha espresso la propria opposizione alla realizzazione dell'Interporto, facendo presente che:

- "la nostra opposizione scaturisce dal fatto che la scrivente possiede uno stabilimento nell'area interessata.

La scrivente, nel 1992, ha fatto richiesta agli organi competenti di acquisizione di altro terreno per l'ampliamento.

La realizzazione dell'Interporto non solo interessa un area dello stabilimento che andrebbe tagliata, ma cosa ancor più negativa è che la COMES non avrebbe più nessuna possibilità di espandersi ed aumentare il proprio organico.

La costruzione dell'Interporto limiterebbe la zona di espansione dell'area industriale e

WVW
GB AR

MINISTRO DELL'AMBIENTE
SININ

comporterebbe come impatto ambientale uno stravolgere del sito interessato”.

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 negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ad un Interporto nella zona industriale di Tito da realizzarsi in Comune di Potenza (PZ) presentato dalla Società Lucandocks S.p.A.;

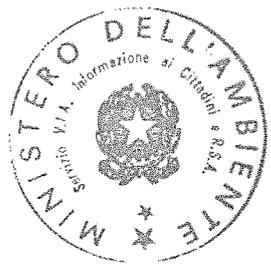
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Lucandocks S.p.A., al Ministero dei trasporti Direzione Generale MCTC, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed 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 **26 SET. 2000**


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica con
posta di N. 4 fogli è conforme
al suo originale.
Roma, li 27.09.2000 

