



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 di Bari da realizzarsi in Comune di Bari (BA), località Lamisanata, presentata dalla Società Interporto Regionale della Puglia S.p.A. con sede in via Sparano n. 115, 70100 Bari, in data 8 novembre 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società in data 22 giugno 2000;

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.8070 della Regione Puglia del 13 ottobre 1998, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

CONSIDERATO che detto parere era stato espresso in quanto per il progetto, in data 24 luglio 1997, era stata richiesta la valutazione di impatto ambientale regionale;

VISTA la nota n. 204 del 9 ottobre 2000, pervenuta in data 9 ottobre 2000, con cui si esprime un nuovo parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n.ST/413/16975/2000 del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 luglio 2000, pervenuta in data 8 agosto 2000, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

MWJ
S. A. R. A.

VISTO il parere n.376 formulato in data 27 luglio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto Regionale della Puglia 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 dell'Interporto di Bari in località Lamasinata, area localizzata in una zona periurbana, appena esterna alla tangenziale formata dalla variante della S.S. 16, in adiacenza con la linea ferroviaria Adriatica, a nord della zona produttiva del Consorzio Industriale di Bari-Modugno e che il progetto persegue i seguenti obiettivi:

- completare la rete interportuale-logistica nazionale per la riqualificazione e il riequilibrio modale del trasporto delle merci;
- ridurre la penalizzazione dello sviluppo economico locale determinata dalla condizione di marginalità geografica ed infrastrutturale della regione rispetto al resto del paese;
- agevolare l'accessibilità locale, ovvero le funzioni di raccolta-distribuzione delle merci nel bacino gravitante sul polo di Bari, caratterizzato da frammentarietà delle attività di produzione e di trasporto, ottenendo anche effetti di riequilibrio ed omogeneizzazione del territorio (con riferimento alle aree marginali interne) e di decongestionamento del traffico dell'area;

considerato inoltre che:

- la localizzazione dell'interporto a Bari risulta vantaggiosa riguardo sia ai traffici merci del sistema produttivo e commerciale regionale sia alle reti infrastrutturali di trasporto stradale e ferroviario;
- relativamente ai traffici merci del sistema regionale, rispetto al totale 1991 di 30 mln. di tonn. relativo alle merci secche e movimentato via terra da e verso oltre i confini regionali, la provincia di Bari incide da sola per oltre 13 mln. ovvero per oltre il 40 %, con una potenzialità di polarizzazione dei traffici delle altre province estesa anche a parte della regione Basilicata, specie la provincia di Matera;
- relativamente alle reti infrastrutturali stradale e ferroviaria, Bari costituisce nodo primario della direttrice nazionale adriatica Bologna-Brindisi/Lecce (in posizione baricentrica rispetto al territorio regionale) e caposaldo nord della direttrice Jonica Reggio Calabria - Taranto; esso risulta quindi connesso in modo diretto, tramite tali due direttrici integrate dalle direttrici trasversali per Benevento-Napoli, localmente a tutti gli altri capoluoghi provinciali della regione e vicini e a scala nazionale a tutti i nodi primari nazionali della litoranea adriatica e della linea dorsale. L'adeguatezza funzionale di tali connessioni, laddove non raggiunta, è già obiettivo di programmazione settoriale regionale;

a scala locale:

- l'infrastruttura va a collocarsi nella periferia ovest di Bari nord in zona 'Lamasinata', in un ampio vuoto interstiziale di oltre 60 Ha, interposto tra: il corridoio infrastrutturale litoraneo (S.S. n° 16 e ferrovia Milano-Lecce, in tale tratto aventi orientamento ovest-est) a nord, lo Scalo ferroviario FS merci Ferruccio a est, un asse di viabilità cittadina (V.le Europa) a sud ed il quartiere residenziale esterno di San Paolo a ovest, da questo separata da una fascia destinata ad un asse di viabilità urbana primaria di P.R.G. (asse nord-sud). La localizzazione dell'interporto in zona Lamasinata presenta i seguenti vantaggi:

- accessibilità ferroviaria direttamente dal fascio di presa-consegna del nodo di Bari, collocato in adiacenza alla linea ferroviaria Bologna-Ancona-Pescara-Bari-Brindisi subito a nord-ovest del sito, di primaria importanza nazionale;



Il Ministro dell' Ambiente

- accessibilità stradale direttamente dalle rete locale primaria esistente o prevista nei piani locali (asse di scorrimento Nord-Sud), a sua volta connessa in più punti, sia indirettamente che direttamente, alla rete nazionale (Variante SS.16 di Bari con funzione di tangenziale-circonvallazione della conurbazione, alla quale si connettono tutte le principali direttrici nord-sud e trasversali regionali convergenti radialmente su Bari, e Autostrada A14, appena più esterna);
- vocazione del sito ad attività di trasporto/logistica, per la preesistenza di insediamenti produttivi, magazzini, imprese di spedizione, ed in particolare dell'adiacente Scalo ferroviario di Bari Ferruccio, con il quale realizzare una piena integrazione funzionale;
- disponibilità di un sito pianeggiante, di dimensioni adeguate, libero di insediamenti o comunque preesistenze ostative;
- possibilità di integrazione e servizio al porto di Bari, carente di spazi di retrobanchina;
- possibilità di valorizzazione e di qualificazione socio-economica per il vicino quartiere residenziale, dai rilevanti problemi sociali;

osservato che:

- la localizzazione in qualsiasi altro sito non avrebbe comportato alcun vantaggio, ma solo maggiori impatti e sovracosti, sia costruttivi per gli inevitabili raccordi d'interconnessione con lo Scalo di Bari Ferruccio, che d'esercizio per la minore possibilità d'economie gestionali nell'integrazione fisica tra le due strutture. In particolare, secondo quanto indicato nella documentazione integrativa allo Studio di impatto ambientale, il sito è risultato preferibile rispetto ad altre due localizzazioni alternative, considerate negli studi preliminari di fattibilità:
 - Colmata Marisabella, (in area portuale, zona ad est del centro città), ritenuta "non in grado di contenere un insediamento gomma-ferro-nave, lontana da zone produttive e attualmente non collegata con idonee infrastrutture";
 - zona ASI, periferia sud-ovest della Zona Industriale consortile (a sua volta a sud-ovest di Lamasinata), in stretta relazione con il polo produttivo, collegata su rotaia con lo scalo FS Bari Ferruccio con numerose interferenze a raso e ritenuta "non idonea per le numerose difficoltà di connessione sia con il porto che con l'aeroporto";
- il sito di Lamasinata è stato, inoltre, oggetto di diverse redazioni progettuali, caratterizzate dalla diversa articolazione e dislocazione delle diverse funzioni ed attrezzature interportuali e da diversi dimensionamenti, le une e gli altri evolutisi, nel susseguirsi delle diverse versioni progettuali, riducendo progressivamente l'area di intervento (sempre più in aderenza allo Scalo Ferruccio) e quindi anche le sue interferenze (alla fine azzerate) con i vincoli di tutela delle attività antropiche (pista aeroportuale) e delle componenti idrogeologiche-paesaggistiche (fosso di Lama Balice) presenti nella parte ovest dell'area;
- la soluzione finale di progetto presentata è ritenuta, tra quelle considerate, la più contenuta e al contempo efficiente e la meno impattante;
- primariamente, l'interporto di Bari soddisferà la quota di domanda di trasporto terrestre di merci secche espressa dal territorio della Provincia di Bari (riconosciuto come bacino naturale di servizio dell'Interporto di Bari) avente percorrenza superiore a 300 km, quota ritenuta tutta potenzialmente intermodale. A tale quota di domanda potranno aggiungersi quote minoritarie dell'analogo traffico merci delle altre province regionali o confinanti, potenzialmente gravitanti o comunque attrabili su Bari, e il traffico marittimo della Provincia di Bari, in misura diversificata a seconda del porto di attestamento;

- il progetto complessivo dal polo interportuale di Bari considera le due strutture dell'esistente Scalo ferroviario Intermodale di Bari Ferruccio (di proprietà delle soc. FS S.p.A.) e la nuova struttura interportuale di Bari Lamasinata (di proprietà della Soc. Interporto Regionale di Bari S.p.A.) come unitarie, in quanto oggetto di una piena integrazione funzionale; in tal modo l'attuale scalo Ferruccio potrà considerarsi ricompreso nel futuro nuovo Interporto di Bari, del quale costituisce l'area ferroviaria ed intermodale iniziale da potenziare in futuro;
- in prima fase attuativa é prevista, quale opera esterna, ma connessa, anche la realizzazione di una viabilità accessoria, ovvero una prima carreggiata del tronco dell'"asse di scorrimento nord-sud' adiacente all'area interportuale compreso tra l'ingresso dell'interporto e la strada comunale 'v.le Europa' (disposta in senso trasversale, immediatamente a sud dell'interporto), tramite la quale sarà provvisoriamente garantita la connessione con la Tangenziale urbana (Variante SS.16). Compreso nel progetto di tale viabilità accessoria è lo svincolo terminale a due livelli, provvisorio, per l'attestamento della stessa su v.le Europa e per il suo superamento in direzione Sud (Zona Industriale ASI, Variante alla SS.16 e casello Autostradale). Nella prima fase si prevede la definitiva interruzione di una strada locale di accesso al quartiere residenziale posto a ovest dell'area di intervento (strada del Tesoro), strada che attraversa obliquamente la parte sud dell'area di intervento e per la quale non si prevede alcuna ricucitura o alternativa;
- la realizzazione della seconda fase richiede anche lo spostamento sul bordo ovest del raccordo ferroviario ASI all'adiacente zona industriale consortile, raccordo che attualmente scorre dapprima entro il bordo nord dell'area di intervento e poi al suo margine est ed infine ne attraversa diagonalmente la parte sud. In prima fase, tale raccordo ASI può essere mantenuto (non essendo necessario realizzare subito i vari raccordi ferroviari nella parte nord dell'area di intervento, incompatibili con esso), ed anzi esso può essere utilizzato per la connessione ferroviaria all'unico magazzino raccordato previsto in tale prima fase nell'estrema parte sud-est, altrimenti privo di possibilità di accesso ferroviario, e rimanente ad est del raccordo ASI; quest'ultimo rimarrà quindi intermedio tra parte centrale dell'area di prima fase e il magazzino satellite e la connessione stradale tra i due sarà possibile con un attraversamento a raso del raccordo ASI;
- il territorio in cui viene inserito l'interporto presenta morfologia sub-piana avente matrice geolitologica prevalentemente carbonatica; fisiograficamente é segnato solo dalla risagomatura (alcuni ripiani) prodotta nei decenni passati da sbancamenti per la coltivazione di cave di prestito, sia nella parte nord che in quella sud. Poco più ad ovest é poi caratterizzato dall'impluvio Lama Balice, dal solco di erosione torrentizia poco profondo (qualche metro). Stratigraficamente, si succedono depositi alluvionali attuali e calcari detritici o compatti ben stratificati (sub-strato mesozoico riconducibile all'unità del Calcare di Bari);
- l'area è priva di un reticolo idrografico; l'impluvio più vicino è Lama Balice, solo episodicamente ravvivato da improvvise portate torrentizie, ed è posto ad alcune centinaia di metri a NO oltre il perimetro dell'interporto;
- la vegetazione spontanea è costituita da cenosi prative con flora ubiquitaria con larga prevalenza di terofite e perennanti (rizomatose, stolonifere) prevalentemente graminacee, quindi leguminose, ecc..
E' praticamente assente vegetazione arbustiva o arborea spontanea;
- il patrimonio arboricolo, tutto di natura agricola, è costituito sostanzialmente da olivi in più varietà da olio e da mensa e taluni sporadici alberi da frutto (carrubi, ecc.);



Il Ministro dell'Ambiente

- la qualità dell'atmosfera risulta segnata dalle attività antropiche ed in particolare dal traffico veicolare che induce significative polluzioni (IPA, benzo(a)pirene ed altri inquinanti), in particolare in prossimità di V.le Europa. Peraltro, nell'area le concentrazioni presentano 'valori lontani dai limiti di criticità, specie per la buona ventilazione; la qualità complessiva dell'atmosfera risulta quindi buona;
- per quanto concerne il clima acustico, l'attuale rumorosità è riconducibile essenzialmente al traffico veicolare;

valutato che:

- rispetto alla programmazione settoriale, l'intervento risulta congruente e rispondente alle diverse finalità ed indicazioni dei vari piani nazionali e regionali;
- rispetto alle previsioni urbanistiche, l'opera si presenta attualmente non congrua (per l'assenza di previsione per attrezzature di questo tipo nel PRG del Comune di Bari). Tuttavia va segnalato che risulta in avanzato iter di approvazione una specifica Variante di adeguamento del PRG;
- l'intervento in oggetto non interferisce con alcuna previsione di tutela vincolistica;

per quanto riguarda le previsioni di traffico e il dimensionamento:

- la previsione di traffico appare incerta e diversamente quantificata nella documentazione. Nella previsione più organica la quota di trasporto considerata potenzialmente intermodale viene individuata in funzione esclusivamente della percorrenza (tutto o niente in riferimento ad un'unica soglia chilometrica), senza circostanziarne l'effettiva propensione alla diversione intermodale per caratterizzazione merceologica, geografica, o logistica.

Non appare, inoltre, sufficientemente chiaro il procedimento con cui, dal traffico potenzialmente intermodale del bacino di riferimento (12,2 mln. di t. 1991), viene ricavato il traffico intermodale effettivamente previsto nell'interporto di Bari ai diversi orizzonti considerati (in crescita da 1 a 2,6 e poi fino a 6 mln. di t/a, periodo 2000-2005-2025). Tale previsione di massima domanda sul lungo periodo, pari a 6 mln. di t/a all'anno 2025, risulta essere un'ipotesi-obiettivo, decisamente ottimistica.

Essa corrisponde ad un quota di trasporto ferroviaria di oltre 18 % sul traffico di bacino ritenuto potenzialmente intermodale (comprensivo del traffico marittimo, base 1991-1992, con un'ipotesi di incremento del PIL e dei trasporti ad un tasso annuo composto del 3 %; ed addirittura di quasi il 23 % se se ne esclude il traffico marittimo; rispettivamente oltre il 15 % e quasi del 20 % nell'ipotesi di crescita annua composta del 3,5 %). Per il conseguimento di un simile obiettivo, le necessarie condizioni di contorno (di sviluppo generale e di comparto dei trasporti) non sono individuate o comunque consolidate.

Le stesse ipotesi di estensione del Bacino di servizio dell'interporto fino a ricomprendere parte della domanda di trasporto merci espressa dalle altre province pugliesi e da Matera, appaiono non circostanziate e potenzialmente contraddittorie con le previsioni di ulteriori centri intermodali riconosciute dagli stessi strumenti di programmazione regionale e nazionale (Interporti dell'Area Jonico-Salentina a Brindisi, Lecce, Francavilla F., oltre al centro intermodale FS di Cerignola). Risulta quindi significativo che, a fronte della previsione di domanda proposta nel Progetto, il SIA (Q. Programm.), pur partendo da una stima di traffico all'anno 2000 identica a quella del progetto, pervenga ad una proiezione di domanda intermodale all'anno 2025 decisamente più contenuta, ovvero esattamente la metà, (anno 2025/3 mln. di t.). Va considerato che l'attuale adiacente Scalo Intermodale di Bari Ferruccio (FS) già movimentata attualmente 1,5 mln. di t e può raggiungere una capacità complessiva che, utilizzando i coefficienti di potenzialità unitaria applicati nel progetto della nuova struttura di Lamasinata corrispondenti ad un grado basso oppure alto di attrezzamento

tecnologico di movimentazione, può essere stimata in oltre 2,2-5,3 mln t/a., dei quali 1,6-4,3 mln. di t/a., pari al 73-81 %, di intermodalità container (piattaforma/ piazzale intermodale di circa 9 ha, 50 % più grande di quella prevista a Lamasinata) e 0,6-1,0 mln. di t/a. di intermodalità per collettame (magazzini raccordati per circa 16.000 mq, 30 % meno estesi di quelli previsti a Lamasinata). Con ciò, si deve concludere che, a seconda dell'attrezzamento tecnologico di movimentazione, il complesso unitario di attrezzature intermodali di Bari Ferruccio e Lamasinata (FS+Soc. Interp.d.P.), raggiungerebbe quindi una capacità d'interscambio container e diretta ferro-gomma per collettame, di 4,7-10,8 mln. di t/a., più 1,7-3,1 mln. di t/a. per interscambio indiretto o gomma-gomma.

Tale potenzialità complessiva sostanzialmente risulterebbe proporzionata alla maggiore delle previsioni di traffico avanzata per l'anno 2025 (quella del Progetto: 6 mln. di t/a) solo nell'ipotesi di un attrezzamento tecnologico di movimentazione di livello medio-basso, mentre nell'ipotesi di più intenso attrezzamento tecnologico risulterebbe decisamente eccedente, in special modo negli spazi per il traffico intermodale, finanche superiori del 60-70 % a quella domanda. Tale sproporzione potrebbe raddoppiare nel caso si avverasse la previsione di domanda intermodale bassa (quella presentata nello studio di impatto ambientale, pari a 3 mln. di t/a, all'anno 2025);

- il dimensionamento dell'intero complesso può quindi essere ritenuto congruo al fabbisogno di aree solo nel caso corrispondente alle più larghe previsioni di massima domanda per il lungo periodo avanzate dallo stesso proponente e nell'ipotesi di scarsa intensità d'uso della risorsa suolo, mentre risulta decisamente eccessivo, anche rispetto alle stesse più larghe previsioni, nel preferibile caso, preso in considerazione dallo stesso proponente, di un più efficiente ed intenso utilizzo del suolo (ovvero di un più intenso investimento tecnologico per la movimentazione intermodale). Tale giudizio di sovradimensionamento si accentua ulteriormente, nel caso di trend di crescita di traffico meno pronunciati di quelli massimi, ipotizzati. Anche considerando, in proposito, la non comprimibile alea previsionale così come l'opportunità di mantenere comunque disponibili riserve di capacità tali da prevenire sconvenienti regimi di esercizio in saturazione della capacità degli impianti, appare comunque evidente che la dimensione stabilita per l'intervento, nel suo assetto globale, appare non completamente giustificata rispetto anche alle più larghe previsioni di domanda di lungo periodo.

Tale eccedenza di capacità rispetto al traffico previsto non presenta peraltro, di per sé sola, motivi di incompatibilità, stante comunque la accertata non elevata qualità ambientale del territorio in generale e del suolo in particolare, e comunque il massimo livello di efficienza d'uso del suolo conseguito nella configurazione plani-volumetrica assunta nel progetto proposto in valutazione (frutto di ripetuti affinamenti ed ottimizzazioni progettuali).

Essa va comunque considerata e resta piuttosto quale utile riserva di ulteriore possibilità di adattamento e di ottimizzazione del progetto, specie nel caso si rendesse necessaria l'adozione di soluzioni compositive o dimensionali migliorative della sua compatibilità ambientale ma comportanti riduzioni delle aree funzionali edificabili o pavimentabili, ovvero come margine di tolleranza per eventuali prescrizioni di compatibilizzazione del progetto rispetto a sopravvenienti valori ambientali finora non adeguatamente considerati e salvaguardati.

per quanto riguarda le opzioni di progetto:

- la localizzazione della nuova attrezzatura interportuale in località Lamasinata appare appropriata all'estensione ed alla conformazione del bacino di riferimento della domanda di trasporto delle merci cui esso è destinato, adeguatamente servita dalla rete stradale (esistente o in fase di attuazione) e ferroviaria, entrambe di più che soddisfacente capacità e funzionalità rispetto al



Il Ministro dell'Ambiente

traffico generato ed attratto dall'intervento; essa inoltre risulta, anche comparativamente con le alternative considerate, di notevole funzionalità per le possibili integrazioni d'esercizio con l'adiacente scalo intermodale di Bari Ferruccio, che si presenta non concorrenziale ma sinergico e complementare con l'intervento in oggetto;

- l'articolazione progettuale interna appare, di per sé, adeguata alle esigenze di ottimale sfruttamento dello spazio, ordinata e funzionale quanto alle esigenze di circolazione veicolare interna;
- il progetto presenta già dalla prima fase opportuna funzionalità intermodale e adeguata accessibilità, comprendendo a tal fine anche la realizzazione, in prima fase, della necessaria viabilità accessoria (quale stralcio funzionale, parziale per estesa e sezione trasversale, di un più importante asse stradale di livello urbano primario). Peraltro, la parte di tale viabilità accessoria di prima fase avente carattere provvisorio e successivamente da dismettere, ovvero lo svincolo finale di attestamento sulla viabilità comunale esistente (v.le Europa), presenta inutili maggiori costi finanziari ed ambientali, specie in relazione alla sua breve utilità; tale soluzione appare tuttavia convenientemente migliorabile, riconfigurandola sin dall'inizio in modo congruente alla configurazione del progetto definitivo dello stesso nodo;
- la mancanza di un'integrazione pedonale del centro servizi e direzionale dell'interporto con il quartiere limitrofo, tramite la quale rendere accessibile l'interporto anche dalla prospiciente prevista fermata della metropolitana urbana in fase di costruzione, è qualificabile come lacuna rilevante ma facilmente rimediabile con specifica integrazione/modifica progettuale;
- all'opposto non accettabile, per i conseguenti impatti socio-economici, risulta la penalizzazione di accessibilità del vicino quartiere residenziale che si determinerebbe per la prevista interruzione della Strada del Tesoro, senza alternative e senza rimedi di ricucitura locali, e che risulta opportuno invece mantenere nella sua funzionalità in sito pure se con variante di tracciato;

per quanto riguarda i previsti impatti ambientali e le soluzioni di mitigazione:

- lo studio d'impatto ha correttamente stimato la limitata rilevanza delle interferenze dell'intervento in oggetto con le componenti ecosistemiche, e specificamente con la flora e la fauna locale, già assai impoverita su tutto l'ambito di intervento;
- i possibili impatti idrogeologici da impermeabilizzazione del suolo sono risultati non rilevanti, limitati e compensati dalla previsione di un apprezzabile estensione di aree mantenute permeabili ed anzi ripristinate e vivificate nella loro capacità filtrante, grazie alle previsione di opere a verde composite arboree ed arbustive sia di nuovo impianto che di ripiantumazione di un rilevante numero di esemplari di olivi già presenti nell'area, opere risultate adeguate anche alla finalità di qualificazione visuale/paesaggistica dell'intervento;
- le modalità di smaltimento finale delle acque di prima pioggia corrvate dalle superfici impermeabilizzate, a rischio di contaminazione per inquinamento di fondo da deposizione atmosferica e per sversamento accidentale, secondo la soluzione finale individuata (con bacino finale di ecosistema filtro, per l'ulteriore trattenimento dei carichi inquinanti residui alla decantazione e disoleazione), risultano adeguate;
- altrettanto adeguate appaiono le soluzioni finali individuate ed elaborate in corso d'istruttoria per il recupero ed il riuso del terreno vegetale, soluzioni ancora migliorabili nella valenza ambientale e di interesse generale e pubblico dei conferimenti finali;
- complessivamente insufficiente, invece, è risultata la caratterizzazione paesaggistica e la valutazione delle preesistenze storiche insistenti nell'area di intervento effettuata nello studio di impatto ambientale, preesistenze rivelatesi, in sede di sopralluogo e di successiva rilevazione sistematica, numerose e di valenza testimoniale talora anche notevole.

AR

Per la tutela di alcune di esse, giudicata opportuna anche dal Ministero per i beni e le attività culturali, si rendono necessarie alcune ottimizzazioni di progetto, tramite riduzioni dell'area funzionale destinata all'edificazione ed alla pavimentazione stradale e dei piazzali e correzioni dimensionali e/o localizzative di qualche singolo edificio, ottimizzazioni ritenute praticabili senza eccessiva penalizzazione funzionale per il dimensionamento del progetto già rilevato 'largo' rispetto alle previsioni di domanda;

- analogo giudizio di sottovalutazione e conseguente indicazione dell'opportunità di una correzione progettuale possono essere avanzati per la ex cava a fossa profonda, ancora integra e al fondo coltivata a frutteto irriguo (aranceto), limitrofa alla fascia tutelata del vicino Fosso di Lama Balice, per la cui tutela, si rende necessaria e sufficiente una correzione di tracciato alla prevista Variante di raccordo ferroviario ASI, opere accessoria agli interventi di seconda fase.
- attendibili e condivisibili appaiono le conclusioni dello studio di impatto ambientale relative alla limitata intensità e comunque alla mitigabilità dei prevedibili impatti acustici ed atmosferici della fase di esercizio, per i quali si rendono peraltro opportune più precise stime previsionali e più precise soluzioni progettuali di mitigazione (tipo, dimensioni, localizzazione ed estensione delle barriere, regolamenti di attrezzamento tecnologico e di modalità di esercizio, programmi di monitoraggio, ...);
- colmabili con opportuni completamenti progettuali e di regolamentazioni d'esercizio appaiono anche le lacune relative alle necessarie riduzioni/mitigazioni dei prevedibili impatti di cantiere, e, nella fase di gestione, di inquinamento luminoso notturno e da rischi per movimentazione di sostanze pericolose;

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;

CONSIDERATE le note n.8070 della Regione Puglia del 13 ottobre 1998, e la nota n. 204 del 9 ottobre 2000, pervenuta il 9 ottobre 2000, nelle quali si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *di esprimere, in conformità a quanto espresso dal Comitato V.I.A. nelle riunioni del 30 luglio e 4 settembre 1998, parere favorevole alla compatibilità ambientale per la realizzazione dell'Interporto di Bari per tutte le considerazioni e motivazioni esposte in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate, e prescrivendo che in fase di realizzazione delle opere vengono adottate tutte le cautele per la salvaguardia delle emergenze archeologiche ed in particolare degli ipogei;*
- *si prescrive, l'installazione di barriere fonoassorbenti in prossimità delle aree abitate e che il tratto in viabilità previsto in affiancamento al torrente Balice venga realizzato senza intaccare l'alveo del torrente;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n.ST/413/16975/2000 del 26 luglio 2000, pervenuto in data 8 agosto 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

In riferimento alla nota della Società INTERPORTO REGIONALE DELLA PUGLIA S.p.A. pervenuta a questo Ufficio Centrale in data 8 novembre 1999 con la quale era stato richiesto a



Il Ministro dell'Ambiente

questo Ministero di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda la realizzazione di un Interporto Regionale sito nella località Lamasinata nel Comune di Bari e per il quale era stata già attivata una procedura autorizzativa ai sensi della L.1497/1939 secondo l'iter della L. 431/1985 (ora D.L.vo n.490/1999 - TitoloII);

vista la nota n. ST/413/27943/99 del 17.11.1999, con la quale questo Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze della Puglia di voler valutare quanto argomentato dal richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota n. 1042 del 31.01.2000 della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia, qui pervenuta in data 04.02.2000 prot. n. ST/413/2633/00, per la trasmissione della nota di pari data con la quale non si rilevano nel progetto elementi tali da annullare il provvedimento sindacale di nulla osta paesaggistico alla realizzazione dell'opera dichiarata di pubblico interesse e del verbale della conferenza dei servizi del 18.10.1999 dal quale emerge il parere favorevole espresso in linea di massima, a condizione che i progetti esecutivi delle opere riguardanti il tracciato del raccordo ASI e la nuova strada nord-sud in variante al PRG, in fase di autorizzazione specifica, siano rappresentati con adeguata documentazione volta alla salvaguardia dei caratteri morfologici e paesaggistici del territorio della Lama Balice, vincolato ai sensi dell'art.146 del Titolo II del D.L.vo 29.10.1999, n.490;

vista la nota n. 4766 del 02.03.2000, della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, qui pervenuta in data 20.03.2000 prot. n. ST/413/6361/2000 con la quale si trasmette il parere favorevole, già espresso in conferenza dei servizi presso il Comune il 6.10.1999, poiché l'area non è interessata da vincoli di carattere archeologico né da conoscenze scientifiche riguardanti elementi di interesse esistenti. Pur tuttavia, si ritiene opportuno prevedere, con il supporto di personale qualificato e diretto da tecnici della Soprintendenza, il controllo delle opere di scavo per la salvaguardia del rinvenimento di eventuali beni archeologici soprattutto in prossimità della Lama Balice, considerando che nel computo metrico estimativo del progetto esecutivo è già prevista una voce anche senza il relativo specifico importo;

vista la nota n. ST/413/12371/00 del 01.06.2000, con la quale questo Ufficio Centrale, alla luce di quanto emerso dal sopralluogo effettuato sul sito in data 30.03.2000, ha chiesto alla Società richiedente di fornire ulteriori elementi di analisi delle componenti del paesaggio culturale. La documentazione integrativa è pervenuta in data 12.06.00 ed acquisita agli atti con prot. ST/413/13927/00 del 19.06.2000;

vista la nota n. 17302 del 27.06.2000, della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia, qui pervenuta in data 06.07.2000 prot. n. ST/413/15222/00, nella quale si esprime parere favorevole alle finiture architettoniche esterne e alle sistemazioni a verde prescrivendo che gli spazi esterni siano pavimentati con materiale permeabile. Per gli elementi architettonici presenti sul sito, si ritiene che possano essere meritevoli di conservazione, in quanto testimonianze di antropizzazione storica dei luoghi, i resti della masseria con ipogeo ed alberi di pino indicata al n.1 e le caselle indicate ai nn.5, 20, 21, 28 e 31 del documento integrativo di rilievo per i quali sarebbe opportuno studiare il loro inserimento nelle aree verdi e relative opere di restauro;

vista la nota n. 15071 del 18.07.2000, della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, qui pervenuta in data 21.07.2000 prot. n. ST/413/16538/2000, con la quale si conferma quanto già comunicato nella nota del 2.3.2000 e si ribadisce che, considerando il notevole movimento di terra causato dagli scavi preliminari alla costruzione, è indispensabile prevederne il controllo con personale specializzato ed, in caso di rinvenimento di elementi archeologici, la

MMW
CSAR

sospensione dei lavori di scavo e il recupero degli elementi rinvenuti. La spesa per tali operazioni deve essere prevista con apposita voce nel computo metrico e deve essere messa in conto anche la possibilità di una variante al progetto;

considerati gli esiti delle riunioni di Commissione di VIA del 9 febbraio e del 15 marzo 2000 presso la sede del Ministero per l'Ambiente;

considerato l'attento esame delle analisi e delle verifiche condotte dal richiedente con lo studio di V.I.A. dalle quali è emerso che, avendo attribuito alla componente paesaggio un coefficiente medio, l'impatto paesaggistico sugli aspetti scenici del paesaggio culturale interessato viene valutato complessivamente molto limitato presentando elementi di maggiore criticità per la viabilità di servizio rappresentata dalla nuova asse nord-sud e che, quindi, sono stati assunti provvedimenti specifici per mitigare l'impatto con la messa a dimora di quinte arboree ed arbustive prevalentemente sempreverdi per la realizzazione di schermature del cono visivo dai più importanti punti di vista e la risistemazione degli olivi;

considerato che:

- il territorio interessato dal progetto è, in minima parte e marginalmente, interessato dal vincolo dell'art.146, lettera c) del D.L.29.10.1999, n.490 per la presenza del fosso Lama Balice che, tradizionalmente, è stato luogo prescelto per gli insediamenti durante tutti i periodi di urbanizzazione del territorio;

- l'area occupata dall'opera è delimitata da una parte da uno scalo ferroviario, dall'altra dal quartiere residenziale di edilizia moderna S. Paolo e, verso l'interno, dal viale Elena che ricalca il tracciato del Tratturo Traiano;

- il sito prescelto, pur trattandosi di un'area residuale tra ambiti di territorio fortemente urbanizzati, rappresenta elementi caratteristici di un paesaggio agricolo della pianura pugliese con appezzamenti di seminativo e di prato per pascolo punteggiati da manufatti di piccole masserie con ipogeo, magazzini, depositi e vasche di accumulo delle acque;

a seguito di un attento esame degli approfondimenti e dei maggiori dettagli dello Studio di Inserimento Ambientale riguardanti in particolare la qualità architettonica dell'opera e la sua tipologia, la sistemazione delle aree esterne e la catalogazione degli elementi del paesaggio agrario presenti sul sito per un loro eventuale inserimento a testimonianza di un uso ed una attività tradizionale del territorio, le simulazioni grafiche delle viste prospettiche;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note delle Soprintendenze della Puglia esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione di un Interporto Regionale sito nella località Lamasinata nel Comune di Bari a condizione che il progetto -finalizzato ad opere di pubblico interesse- si adegui alle seguenti indicazioni volte alla conservazione del valore del paesaggio culturale:

- gli spazi esterni pavimentati devono essere realizzati con materiale permeabile;

- quale testimonianza di elementi tipologici dell'uso agricolo storico dei luoghi, si deve tener conto dell'inserimento dei seguenti manufatti, con adeguato intorno di area verde, segnalati nell'elaborato di rilievo sistematico degli elementi architettonici:

a) ruderi di masseria con ipogeo e porzione epigea indicati nelle schede n.1 e 2 in adiacenza ai volumi dei magazzini gomma-gomma G3 e G4 inseriti in una congrua area di pertinenza rurale-agricola e la vasca di accumulo delle acque in tufo indicata nella scheda n.3;

b) fabbricato rurale indicato nella scheda n.5 in adiacenza al volume del magazzino raccordato F1a;



Il Ministro dell' Ambiente

- c) *ricovero agricolo in pietra indicato nella scheda n.14 nell'area degli edifici direzionali;*
- d) *casella binata in pietrame e vasca di accumulo delle acque indicate nella scheda n.20 sul sito del volume del magazzino raccordato F2 (posto a sinistra della planimetria).*

Per tali manufatti, da inserire nelle aree verdi dell'Interporto, è opportuno prevedere opere di manutenzione per assicurarne la stabilità viste le gravi condizioni di degrado in cui versano.

- e) *vasca di accumulo delle acque in tufo con perimetro e bordo sagomato indicata nella scheda n.21 per la quale si richiede uno studio di verifica del suo inserimento;*

- il collegamento (opera accessoria a carico del richiedente) che è diramazione dell'attuale raccordo ferroviario ASI deve avere un tracciato adiacente e longitudinale al sito dei magazzini in modo da non interferire con la zona in prossimità della Lama Balice ed in particolare con le aree di cava coltivate e con il frutteto irriguo in cava. Infatti, il progetto presentato mostra un disegno del territorio poco ordinato e razionale generando una gran quantità di aree non utilizzabili.

Si raccomanda, considerato il notevole movimento di terra causato dagli scavi preliminari alla costruzione, di seguire le indicazioni della Soprintendenza Archeologica della Puglia circa il controllo delle citate opere e la necessità di prevedere un adeguato capitolo di spesa anche per l'eventuale rinvenimento e il recupero di materiale interessante.

Inoltre, si raccomanda che per la redazione del progetto esecutivo del nuovo asse viario in direzione nord-sud, previsto in variante al PRG, si tenga conto dell'esistenza delle caselle in pietrame a pianta circolare indicate nelle schede n. 28 e 31, segnalate nell'elaborato rilievo sistematico degli elementi architettonici, e del frutteto irriguo in cava in adiacenza alla zona della Lama Balice.

Si precisa che il progetto indicato in oggetto dovrà, a conclusione della procedura di valutazione di impatto ambientale e nella sua stesura definitiva, essere assoggettato all'iter autorizzativo ex art.151 del titolo II del D.L.vo 29.10.1999, n.490.

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;

ESP R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Interporto di Bari da realizzarsi in Comune di Bari (BA), località Lamisanata, presentato dalla Società Interporto Regionale della Puglia S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) in fase di progetto esecutivo dovranno trovare concretizzazione puntuale tutte le indicazioni di ottimizzazione progettuale e di dispositivi e modalità di riduzione, mitigazione e compensazione ambientale contenute nello Studio di Impatto Ambientale e nelle documentazioni integrative trasmesse dal proponente in corso di istruttoria, per quanto compatibili con le seguenti prescrizioni;
- b) tutela delle preesistenze storiche con valore testimoniale di paesaggio culturale:

MSW

BAR

- le preesistenze storiche aventi valore testimoniale del paesaggio rurale, schedate nella specifica Integrazione allo studio di impatto ambientale con i nn. 1, 2, 3, 5, 14 e 20, dovranno essere tutelate integralmente.

Di ciascuna di esse dovrà essere presentata una proposta di adeguata manutenzione e valorizzazione architettonica/paesaggistica riguardante anche un opportuno intorno di pertinenza e di inquadramento (di estensione, conformazione e sistemazione adeguate caso per caso) nonché, per quanto possibile e compatibile, un adeguato riuso, potrà essere rivisto anche il complessivo lay-out interno dell'interporto.

Per il manufatto di cui alla scheda n. 21 dovrà essere verificata la possibilità di conservazione tramite correzione di tracciato al contiguo raccordo ferroviario; in caso di impossibilità tecnica di tale correzione, dovrà prevedersi la messa in salvo e l'adeguata ricollocazione/ricomposizione in altra parte dell'area interportuale degli elementi lapidei componenti il manufatto. Analogo recupero con ricollocazione/ricomposizione dovrà prevedersi anche il manufatto della vasca di cui alla scheda n. 18;

c) mantenimento della funzionalità della Strada del Tesoro:

- il progetto esecutivo dovrà prevedere il mantenimento funzionale della strada del Tesoro per l'accessibilità al quartiere residenziale di S. Paolo, prevedendone un'opportuna variante del tratto corrispondente all'interporto per regolarizzarne l'andamento rispetto all'orientamento degli edifici interportuali subito a nord e facilitarne al contempo il sottopassaggio della prevista asse comunale di connessione nord-sud, a fianco dell'attuale sede.

Sezione ed andamento planoaltimetrico (visibilità e pendenze) dovranno risultare adeguati alle esigenze di comfort e sicurezza, in particolare per la mobilità ciclopedonale;

d) tutela della cava a fossa:

- la cava a fossa, esaurita e sul fondo coltivata ad agrumeto, interessata dal tracciato di progetto della Variante al raccordo ferroviario ASI, dovrà essere salvaguardata nella sua integrità.

A tal fine il corrispondente tratto del previsto tracciato della detta Variante al raccordo ferroviario dovrà essere traslato all'esterno del perimetro di sommità della cava, ponendolo quanto più possibile in aderenza ad altro attiguo tracciato infrastrutturale;

e) definitività delle opere stradali di prima fase:

- le opere stradali per l'accessibilità di prima fase (singola carreggiata fino a v.le Europa, con svincolo finale a due livelli compreso) dovranno essere quanto più possibile definitive, ovverosia corrispondere, per localizzazione e conformazione, ad opere previste nella soluzione di assetto finale del nodo, e comunque non dovranno determinare consumi di suolo, nemmeno provvisori, aggiuntivi di quelli già previsti nell'assetto definitivo;

f) continuità delle aree a verde:

- gli interventi a verde nell'area di intervento e nelle aree immediatamente esterne dovranno essere realizzati con modalità progettuali che ne garantiscano la continuità planimetrica, quanto più possibile anche a cavallo delle recinzioni ed delle barriere infrastrutturali interne o accessorie all'intervento;

g) connessione pedonale con la prospiciente fermata metro e il quartiere residenziale:

- l'area direzionale e a servizi dell'interporto dovrà risultare pedonalmente accessibile, con tracciato più diretto possibile, dalla prospiciente fermata della nuova linea di trasporto pubblico in sede vincolata (metropolitana di Bari), nonché dal restrostante quartiere residenziale.



Il Ministro dell'Ambiente

L'apposita connessione dovrà essere protetta, ovvero in sede separata rispetto sia al previsto asse stradale comunale nord-sud sia al raccordo di accesso interportuale, e dovrà presentare adeguati livelli di sicurezza e di qualità architettonica/urbana;

h) preventiva messa in sicurezza dei pozzi esistenti:

- preventivamente all'apertura dei cantieri, dovrà provvedersi alla messa in sicurezza dei pozzi freatici esistenti in area, sia nel caso di chiusura definitiva che in quello di mantenimento in esercizio, con modalità che comunque impediscano qualsiasi infiltrazione in falda anche in caso d'incidente di cantiere o di esercizio;

i) utilizzo del terreno vegetale;

- il riutilizzo del terreno vegetale eccedente le necessità di riutilizzo in sito dovrà prioritariamente soddisfare i fabbisogni per recupero e ricomposizione, con specifica valenza ambientale, di suoli pubblici o di valenza pubblica; a tal fine dovrà essere effettuata formale verifica di interesse presso le diverse amministrazioni locali potenzialmente interessate (Comune di Bari e viciniori, Provincia). Solo a seguito di esaurimento o mancanza di interesse da parte di tali soggetti pubblici, si potrà destinare tale risorsa al miglioramento di fondi privati e per scopi agricoli.

l) prescrizioni generali di cantierizzazione;

- in aggiunta ai Piani di Sicurezza previsti dagli artt. 12 e 13 del D.Lgs. 494/96 dovrà essere redatto un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro:

- in fase di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi;
- la programmazione di operazioni di innaffiamento delle piste tramite autobotti;
- la protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...);
- la prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda di idrocarburi specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature di lavaggio manutenzione e rifornimento, e di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni;

m) integrazione fisico-funzionale con l'adiacente impianto di Bari Ferruccio:

- il progetto esecutivo dovrà prevedere le opere e i dispositivi necessari per l'integrazione fisico-funzionale tra l'impianto interportuale in oggetto e l'adiacente impianto di Bari Ferruccio, in particolare per un'accessibilità dall'esterno e una circolazione interna dei veicoli su gomma unitariamente considerate;

n) rumore ed emissioni atmosferiche d'esercizio:

- il proponente dovrà garantire sin dall'attivazione dell'interporto il rispetto di tutti i limiti di inquinamento atmosferico e dei limiti acustici di cui al DPCM 14/12/1997, applicando per quest'ultimi, in mancanza di zonizzazione acustica comunale, un'analoga zonizzazione suppletiva redatta in proprio secondo i principi tecnici di riferimento generale e regionale.

In fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà simulare, con livello di dettaglio esecutivo, l'emissione e la propagazione del complessivo rumore interportuale (sommatoria delle simulazioni delle emissioni acustiche delle singole tipologie di attività ed azioni interportuali del complesso unitario costituito dagli impianti di Lamasinata e di Scalo Ferruccio, ai diversi scenari temporali e di traffico considerati nel progetto), e con tale metodologia individuare la tipologia, il dimensionamento e la localizzazione delle barriere acustiche naturali e/o artificiali, in grado di conseguire gli obiettivi prefissati con riferimento a

HW

BAR

tutti i recettori sensibili individuati, in particolare verso il quartiere residenziale di S. Paolo, ad ovest dell'interporto.

La realizzazione di tali dispositivi dovrà essere articolata in fasi congruenti con la sequenza di fasi di realizzazione del progetto e di crescita di traffico, garantendo quindi la loro efficacia anche rispetto alle previsioni di traffico massimo del lungo periodo dell'intero complesso interportuale integrato.

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

- l'adozione massima di sistemi di alimentazione elettrica ai veicoli-frigoriferi in sosta e di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, di carburanti a minimo tenore inquinante e dispositivi di abbattimento a valle;
- l'utilizzo della migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ...);
- tale Regolamento dovrà prevedere provvedimenti di riduzione delle emissioni, da adottare immediatamente, pur se gradualmente, non appena l'apposita rete di monitoraggio segnali l'avvicinamento o il superamento dei limiti di legge;

o) emissioni luminose notturne d'esercizio:

- l'impianto luce esterna dovrà limitare l'illuminazione alle superfici effettivamente operative, escludendo dispersioni laterali e verso l'alto. 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. La mitigazione dell'impatto residuo dovrà essere conseguita con adeguati dimensionamento e caratterizzazione del verde perimetrale;

p) transito e movimentazione di rifiuti, merci e/o sostanze pericolose:

- nel caso venga attivato il transito e la movimentazione di rifiuti, merci e/o sostanze pericolose nell'interporto in oggetto, si dovrà provvedere affinché il trasbordo intermodale e l'eventuale sosta logistica avvenga di norma senza operazioni di travaso e di riconfezionamento e solo in ambiti adeguatamente progettati ed attrezzati; a tal fine, oltre al Rapporto di Sicurezza ai fini degli adempimenti di cui al DPR 175/1988, dovranno essere sottoposti a preventiva verifica gli aspetti di sicurezza e d'impatto ambientale, con approvazione delle eventuali modifiche d'impianti e di opere civili e di un apposito regolamento d'esercizio.

Qualora fosse necessario effettuare travasi di sostanze e/o merci pericolose, caso per caso dovrà essere presentata alle autorità competenti specifica richiesta di autorizzazione, che illustri la motivazione e descriva gli impegni del proponente e dello specifico operatore responsabile circa le modalità tecniche delle operazioni e i criteri di sicurezza del caso;

q) monitoraggio ambientale:

- dovrà essere presentato un Programma per il Monitoraggio ambientale in fase d'esercizio.

Tale programma dovrà prevedere attività sistematiche, ed essere attuato tramite sia reti fisse di rilevazione in continuo (in special modo della qualità dell'aria e del rumore) sia periodiche campagne di rilevazione con postazioni mobili e prelievi singoli (in particolar modo della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dello stato delle opere a verde e



Il Ministro dell' Ambiente

dell'inquinamento luminoso). Il monitoraggio dovrà individuare e caratterizzare i contributi dell'interporto e le condizioni del territorio circostante (fondo e immissioni complessive) secondo le norme tecniche specifiche, e per il contenimento dell'inquinamento luminoso dovrà rilevare anche efficienza, dispersioni e modulazioni dell'illuminazione artificiale esterna.

Il Programma, curato da agenzie accreditate e concordato con i competenti uffici regionali o provinciali, dovrà essere accompagnato da una dichiarazione del proponente di assunzione dell'impegno alla realizzazione in proprio oppure da un protocollo d'intesa per il relativo convenzionamento con organismi pubblici competenti ai controlli ambientali;

- r) la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di adeguamento, completamento e/o modifica del progetto dell'interporto e delle opere di riduzione mitigazione e compensazione degli impatti ambientali di cui ai precedenti punti **b), c), d), e), f), g), m), n)** e **q)** verrà svolta dal Ministero dell'Ambiente con il Ministero per i beni e le attività culturali;
- s) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

raccomandazioni per l'Amministrazione Comunale:

- si segnala all'Amministrazione Comunale competente l'opportunità di correggere il progetto di completamento del previsto "asse di connessione nord-sud" adiacente all'interporto, in modo tale da salvaguardare l'integrità della cava a fossa, esaurita e sul fondo coltivata ad agrumeto, posta a nord-ovest del confine interportuale, coerentemente con quanto già considerato nel presente parere con riferimento all'ipotesi di tracciato della Variante al raccordo ferroviario ASI e come richiesto, con esplicito riguardo anche al progetto di strada, dal Ministero per i beni e le attività culturali, in occasione del parere sull'intervento oggetto della presente valutazione.

Si segnala altresì all'Amministrazione Comunale l'opportunità di procedere quanto più urgentemente possibile a tale correzione e quindi alla realizzazione di tale completamento funzionale (eventualmente anche di capacità ridotta) fino alla grande viabilità primaria (Variante alla SS.16), così come da essa già dichiarato nella propria Nota trasmessa in corso di procedura, in modo da comprimere al minimo la fase temporanea di commistione di traffici commerciali e residenziali su viabilità locale impropria.

Si segnala infine all'Amministrazione l'opportunità di riconsiderare e per quanto possibile adattare il progetto di nuovo asse di raccordo nord-sud, adiacente al lato ovest dell'interporto, in funzione della tutela dei manufatti storici, segnalati nello studio di impatto ambientale con n. 29 e 31, nonché, pur se in misura minore, il n. 28. Si segnala infine l'opportunità di promuovere o provvedere alla salvaguardia e al recupero dell'analogo manufatto storico a casella (tolhos), rimanente a ovest del previsto nuovo asse nord-sud, nell'immediata adiacenza di una rotatoria cul de sac della rete stradale del quartiere residenziale, non schedato nella specifica documentazione dello studio di impatto ambientale ed in stato di abbandono ed incipiente rovina, e pur tuttavia di comparabile valore a quelli ritenuti meritevoli di tutela nell'area di intervento;

raccomandazione per riqualificazione ambientale di Bari Ferruccio:

- si raccomanda al proponente l'intervento in oggetto e al titolare dell'attiguo scalo FS Bari Ferruccio, impianto interportuale del quale l'impianto di Lamasinata costituirà ampliamento strettamente integrato, di redigere e presentare, di concerto, un Programma di riqualificazione ambientale dell'impianto di Bari Ferruccio contenente dispositivi ed interventi per la riduzione e mitigazione degli impatti da esso prodotti sulle acque superficiali e sotterranee, sull'atmosfera, acustici e paesaggistico/visuali, programma uniformato per criteri e modalità attuative con quanto

previsto o prescritto per l'impianto di Lamasinata, indicando anche tempi e coperture finanziarie di attuazione;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto Regionale della Puglia S.p.A., al Ministero dei trasporti MTCT, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Puglia, 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 21 DIC. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



La presente copia fotostatica composta di N. 8..... fogli è conforme al suo originale

Roma, li 22.12.2000.

MW
SAR