



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 Termoli da realizzarsi in Comune di Termoli (CB), località Pantaniello, presentata dal Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno con sede in zona industriale 86039 Termoli (CB), in data 6 novembre 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno in data 19 marzo, 6 aprile e 19 novembre 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. 1489 della Regione Molise del 14 aprile 1999, pervenuta il 10 maggio 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/413/9175/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 15 aprile 1999, pervenuta in data 16 aprile 1999, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 378 formulato in data 27 luglio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno;

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 Termoli in

località Pantaniello e che l'area interportuale è posta nella bassa Valle del Fiume Biferno, in località Pantano Basso del Comune di Termoli (CB), a circa 1,5 Km. dalla linea costiera idrografica del fiume Biferno, in posizione limitrofa agli insediamenti del Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno;

- la superficie complessiva dell'area interportuale è di circa 648.500 m² articolata nelle seguenti aree e funzioni specifiche:

- viabilità di accesso e di distribuzione;
- parcheggi custoditi ed incustoditi;
- impianti ferroviari e terminal intermodale;
- magazzino ferro/gomma;
- centro direzionale e dei servizi;
- aree di servizio all'uomo;
- aree di servizio ai mezzi;

- l'ingresso all'impianto è previsto lato Termoli (nord) mediante un bivio a 60 Km/h inserito sulla linea a semplice binario Ancona - Bari al Km. 442+866. Tale soluzione risulta compatibile con i traffici attuali, oltre a minimizzare i costi di realizzazione. Infatti per garantire un ingresso all'impianto lato Campomarino (sud) occorrerebbe ricorrere ad importanti opere d'arte.

Il collegamento prevede l'instradamento dei convogli in direzione della stazione di Termoli (verso nord) e da quest'ultima sarà possibile instradarli verso Sud. Va osservato che per quanto evidenziato dall'analisi della domanda, (traffici prevalentemente diretti verso nord), risulta non necessario il collegamento diretto verso sud. Qualora lo sviluppo dei traffici lo richieda sarà possibile prevedere un'asta di manovra, che insieme ad un bivio a raso renderà possibile l'immissione sulla linea Ancona-Bari-Taranto in direzione sud.

Il progetto prevede la possibilità di estendere il raccordo ferroviario verso l'eventuale nuovo porto-canale di Termoli;

- gli impianti ferroviari sono costituiti da:

- ingresso con semplice binario a 60 Km/h con bivio in linea Ancona-Bari tra le stazioni di Termoli e Campomarino al Km. 422+866;
- fascio arrivi e partenze composto da due binari della lunghezza di 650 m ciascuno;
- asta di manovra della lunghezza di 515 m;
- tronchino di manovra di circa 150 m;
- binari di collegamento con le zone dei magazzini ferro - gomma.

- il collegamento stradale dell'interporto è previsto nel progetto, sul lato nord, mediante un incrocio a raso su strada comunale Le Marinelle, direttamente connessa alla S.S. 87 Sannitica (in prossimità del casello autostradale A14 di Termoli) alla S.S. 16 e alla Strada di bonifica n. 2 che serve il nucleo industriale di Termoli;

- le attrezzature per il trattamento merci consistono in:

- piattaforma intermodale destinata al trasferimento dei carichi utilizzati ed allo stoccaggio temporaneo degli stessi;
- binari per carico e scarico diretto e carrellamento;
- magazzino ferro-gomma per merci miste;
- magazzini gomma-gomma per composizione - scomposizione dei carichi e stoccaggio.

La piattaforma intermodale è dotata di due binari a raso della lunghezza utile di 500 m. La movimentazione delle unità di carico avverrà mediante carrelli frontali o mediante carico/scarico



Il Ministro dell' Ambiente

orizzontale (semirimorchi). La dimensione complessiva del modulo intermodale è di 76.146 m², con una capacità di stoccaggio di 2.380-6.540 containers (a seconda della tecnologia di movimentazione adottata).

I magazzini ferro-gomma sono complessivamente 4, tutti aventi larghezza 36 m e lunghezze rispettivamente di 432 m, 264 m, 252 m, e 168 m. Superficie totale coperta: 40.176 m².

Più a sud è posizionato un ulteriore magazzino gomma-gomma, anch'esso dalla larghezza di 36 m e di 156 m di lunghezza. Superficie coperta: 5.616 m².

La superficie totale coperta per i magazzini somma a 45.792 m²;

- sulla base delle informazioni geologiche - geotecniche raccolte in occasione di campagne di indagini alla realizzazione dei primi insediamenti industriali e considerati i notevoli caratteri di uniformità dal punto di vista geologico di tutto il fondo Valle del Biferno si è ritenuta indispensabile una bonifica della superficie di fondazione limitatamente alle aree interessate dalla viabilità, dalle opere ferroviarie e dagli edifici, procedendo ad uno sbancamento preliminare oscillante tra 60 e 90 cm. Messo a nudo un piano di posa di caratteristiche soddisfacenti si procederà alla messa in opera di uno strato di geotessile ed alla stessa di uno strato di 30 cm. di materiale granulare drenante ed anticapillare. Considerato che la falda sarà prossima al piano campagna soprattutto al termine della stagione invernale (-1.0 m dal p.c.) si è ritenuto corretto prevedere in generale un innalzamento dal piano di finito di circa 0,5-0,7 m rispetto all'attuale p.c.;

considerato inoltre che:

- la rete fognaria bianca sarà costituita da una serie di collettori primari e secondari che corrono lungo gli assi viari e che drenano le acque dalle vie e dai piazzali;
- la raccolta puntuale sulle strade e sui piazzali sarà realizzata ricorrendo ad una serie di caditoie sifonate;
- l'area dell'interporto viene drenata da collettori che hanno come recapito finale il canale di Bonifica deviato;
- le acque di piattaforma stradale e ferroviaria vengono raccolte ai piedi dei rilevati con dei fossi di guardia rivestiti e non, con cunette delle dimensioni di 0,40 x 0,40 m;
- i consumi di acqua potabile e industriale prevedibili sono significativi a causa delle attività programmate;

osservato che:

- l'assetto geologico dell'area, strettamente collegato all'evoluzione del fiume Biferno, è definito dalla presenza di un substrato pliocenico di genesi marina, sovrastato da ingenti spessori di termini alluvionali connessi alle periodiche fasi di esondazione del fiume.

L'allineamento tra gli abitati di Campomarino e Termoli, dunque, costituiva una antica linea di costa, progressivamente migrata verso NE proprio ad opera dell'azione di deposito dei sedimenti di foce del fiume Biferno. E' importante notare come, proprio nel settore in esame, il Biferno acquisti un andamento decisamente S-N e non SSW-NNE come per il tratto precedente. La ragione di ciò, con molta probabilità, è da ricercarsi in un effetto di trascinamento verso N dei sedimenti, e dunque di migrazione dell'estuario, ad opera delle correnti marine. I sedimenti che affiorano tra l'ideale allineamento Termoli-Campomarino ed il mare sono di natura tipicamente marina e sono costituiti essenzialmente da sabbie di spiaggia o di duna rimaneggiate ad opera del vento. Immediatamente a tergo di tale allineamento, e dunque nell'area di studio, invece i sedimenti sono di natura prevalentemente continentale e sono costituiti da limi e limi-argillosi connessi all'azione alluvionale del fiume ed a parziali e sporadiche ingressioni marine.

Il settore in esame, pertanto, si colloca tra una zona di dune costiere e sabbie marine, che lo separa dal mare, e l'ampia Valle del Biferno estesamente coperta da sedimenti alluvionali.

La debole concavità dell'area e la presenza di un settore leggermente più rialzato coincidente con le paleodune suddette, hanno determinato un localizzato ristagno di acque con la formazione di un ambiente di tipo palustre-alluvionale in cui gli apporti erano determinati essenzialmente dalle esondazioni del fiume. Per tale motivo tutta l'area è percorsa da una fitta rete di canali che hanno lo scopo di raccogliere e allontanare le acque e di convogliarle verso il Biferno.

Le condizioni geolitologiche rilevate sul terreno e le considerazioni appena fatte consentono di inquadrare l'area come un settore di transizione tra tre ambienti: uno tipicamente marino, uno lacustre ed uno alluvionale. I rapporti stratigrafici sono pertanto molto difficili da schematizzare anche se appaiono più probabili interdigitazioni per livelli e non per lenti;

- dal punto di vista della permeabilità va sottolineato che nel settore in esame sono distinguibili due domini a permeabilità nettamente differente: il primo, costituito dalle aree ove affiorano i termini più grossolani sabbioso-limosi, ha in generale una permeabilità generalmente media con ridotti ed isolati fenomeni di tamponamento alla base ad opera delle frequenti interdigitazioni di natura argilloso-limosa; il secondo è caratterizzato dalla presenza di termini limoso-argillosi con generale bassa permeabilità. Le aree di ristagno delle acque coincidono con l'affioramento dei terreni del secondo tipo e presentano, in generale, quote s.l.m. inferiori rispetto ai settori adiacenti.

La conformazione morfologica e la permeabilità dei terreni, pertanto, hanno caratterizzato il microambiente dell'area che, leggermente più a SW della presente, acquista il toponimo di Pantano Basso. Da ciò la realizzazione di una fitta rete di canali, più o meno importanti, che hanno la funzione di raccogliere le acque convogliandole fino al fiume.

Allo stato attuale, come si evince dall'analisi della carta idrologica, la falda si trova a quote s.l.m. comprese tra 1.0+1.5 m ovvero a quote dal piano di campagna comprese tra i 50 cm ed il metro. Dall'esame delle isofreatiche appare probabile che parte dell'acqua affiori direttamente dal terreno producendo zone pressochè impraticabili nei periodi di piovosità intensa e prolungata come quello del mese di gennaio 1998.

Per tali motivi il problema idrologico dell'area acquista, nell'ottica della realizzazione delle opere nell'area, particolare significato in quanto richiede la predisposizione di misurati interventi di bonifica idraulica necessari per la completa fruizione dell'area stessa. Tali interventi, oltre ad essere orientati al recupero ed al miglioramento del sistema di raccolta e convogliamento delle acque, devono puntare ad una riduzione dei livelli di falda attraverso sistemi di drenaggio, eventualmente anche profondi;

- il pedotipo presente è riconducibile ad un entisuolo (Acquic-typic ustipsamments) privo di orizzonti diagnostici e ricco di sabbie silicee difficilmente alterabili;
- la vegetazione spontanea e le cenosi faunistiche appaiono estremamente compresse dall'invasività dell'attività umana. Le unità relitte più rappresentate sono rintracciabili nella fascia ripariale, essendo scomparsa la formazione planiziale. La boscaglia ripariale, peraltro limitata in loco al solo alveo del Fiume Biferno e quindi esterna all'area di intervento, è frequentemente interrotta e ridotta ad un solo cordone di dimensioni variabili tra i 0 ÷ 40 m circa. Con segno sintetico oggi è possibile considerare larga parte della fascia sub-litoranea, compresa l'area di studio, a naturalità modesta sopravvivendo solo poche nicchie ecologiche di rilievo. Le cenosi floro-faunistiche si sono appiattite su comunità costituite prevalentemente da specie e popolazioni ubiquitarie e aggressive. Tra gli animali si citano, ad esempio, la gazza ed i corvidi in generale, molteplici specie di gabbiani



Il Ministro dell' Ambiente

tra gli uccelli marini, stanziali o di passo. All'interno dell'area d'intervento e al suo perimetro non risultano emergenze florofaunistiche;

- l'area in predicato di intervento presenta tutt'ora destinazione agricola sebbene, probabilmente per la vicinanza del centro abitato e del nucleo industriale, risultino frequenti i caratteri dell' economia d'attesa. Come peraltro già accennato, il drenaggio in quell'area viene garantito da un sistema di canali di bonifica. La destinazione d'uso del suolo è costituita da seminativi irrigui con modeste supefici a seminativo arborato (con olivi), alcuni dei poderi comprendono edifici residenziali, taluni tuttora abitati. Le caratteristiche pedologiche ed in particolare l'assenza di scheletro all'interno del profilo, unitamente all'elevata concentrazione ionica delle acque irrigue, favoriscono la coltivazione della barbabietola da zucchero, senz'altro tra le più remunerative tra le erbacee;

- parimenti nell'area di studio la morfologia naturale, caratterizzata dalla presenza del cordolo paleodunale, condiziona il drenaggio delle acque piovane che sono temporaneamente intrappolate nella bassura retrodunale. Per sanare il fenomeno, peraltro esteso a larga parte della costa adriatica, il sistema di canalizzazioni di bonifica orienta il deflusso aggirando la formazione geologica.

Il sistema di canalizzazioni di bonifica, all'interno dell'area interportuale, è costituito da un'orditura di canaletti in terra (lunghezza ml 500 circa; larghezza m 1,00 circa) e capofossi (lunghezza ml 2.000 circa; larghezza m 2,00 circa) rivestiti in calcestruzzo nella metà basale e in terra la porzione superiore. Questi, all'esterno dell'area, si immettono in canali maggiori, immissari del Biferno o sfocianti a mare. All'interno dell'area oltre il sistema di canalizzazione già descritto non si rinvencono altre significative servitù e/o linee di servizio. Oltre i tre fabbricati agricoli, è presente un quarto fabbricato rurale disabitato con annesso retrostante capannone apparentemente dismesso. La viabilità interpodereale è costituita da strade comunali ed interpoderali non asfaltate poste su rilevato di 0-50 cm dal piano di campagna;

- la rappresentazione dell'inquinamento acustico è basata su campagne di rilevamento fonometrico realizzate dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno. La cartografia individua e classifica, altresì, tutte le aree in cui insistono i ricettori di rumore, ovvero:

- di classe 1 = aree prevalentemente residenziali. Esse sono poste ad oltre 100 m dal tracciato di progetto variante Linea FS all'esterno dell'area interportuale;
- di classe 6 = aree in fase di industrializzazione, Esse sono coerentemente posizionate all'interno dell'area interportuale e, nella zona a NO, poste oltre la fascia di rispetto ferroviario.

I valori fonometrici registrati hanno rilevato valori di picco notevoli nelle immediate vicinanze della piattaforma ferroviaria ma che tendono a scendere oltre i 60-80 metri. In particolare nel periodo notturno l'isofonica 40 dB (A) è posta a circa 100 m dalla piattaforma ferroviaria. In corrispondenza di queste aree, il progetto prevede la costruzione di alcune bretelle ferroviarie destinate al terminal ed alla dogana e quindi il transito dei convogli avverrà a velocità ridotta di spostamento. La distanza delle linee è superiore a 200 m e quindi dalle misure effettuate e riportate nel paragrafo precedente si evince che il livello sonoro equivalente è inferiore a 50 dB (A) nonostante sia stato rilevato su treni in velocità.

In dipendenza di queste considerazioni si prevede che non vi sarà un incremento del livello sonoro attualmente prodotto dal solo traffico veicolare; esso sarà comunque sempre al di sotto del livello sonoro massimo previsto dalle norme.

E' in progetto la realizzazione della bretella di accesso e di collegamento alla linea ferroviaria; essa è prevista ad una distanza di circa 35 m dal fabbricato, attualmente disabitato.

Sulla base della tabella delle isofoniche presa a riferimento, lo studio ipotizza un livello sonoro di circa 65.0 dB (A), sempre considerando che questa misura è riferita ad un convoglio a velocità comunque superiore a 60 km/ora.

Considerando invece la misurazione riportata in scheda 7, risulta alla distanza di 35 m dall'asse ferroviario un livello sonoro equivalente pari a 72.2 dB (A).

Visto l'attuale livello sonoro equivalente e vista la previsione, anche se si tratta di emissioni di breve durata e riferite esclusivamente al passaggio dei convogli, ed in particolare se il fabbricato fosse verificato abitabile, è opportuno prevedere il posizionamento di barriere con potere fonoassorbente di minimo 15 dB (A).

All'interno dell'area e in posizioni diverse è previsto l'utilizzo di mezzi per il sollevamento e lo spostamento dei container. Per ipotizzare l'emissione di questi mezzi sono state effettuate misure nella zona portuale di Ortona dove operano i seguenti mezzi:

- gru marca "GROVE" da 80 tonn;
- gru marca "LINK BELT" da 32,7 tonn.

Le misure mostrano che ad una distanza di 135 m dalla zona dove vengono svolte le operazioni di carico-scarico-movimentazione dei container il livello di emissione sonora è inferiore a 60 dB (A).

Il territorio aperto, agricolo, non risente delle vibrazioni localmente prodotte dalle operazioni logistiche previste.

Le singole case sparse latitanti i nuovi tracciati ferroviari e stradali non saranno sottoposte a danneggiamenti per le vibrazioni determinate dal traffico ferro/gomma transitante.

Per quanto attiene, infine, i requisiti acustici dei nuovi fabbricati previsti all'interno dell'interporto e a servizio delle attività, essi saranno realizzati nel rispetto della normativa vigente, volta alla minimizzazione delle sorgenti sonore interne agli edifici medesimi e alla immissione al loro interno da fonti esterne (ottimizzazione dei requisiti acustici passivi);

- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico l'analisi dei dati evidenzia la presenza di elevate concentrazioni di solfuro di carbonio (anche oltre 10 volte la soglia minima di percezione olfattiva), nonaldeide e acido butirrico per l'intero periodo di rilevamento.

La concentrazione di nonaldeide e acido butirrico indica la presenza di diversi processi di degradazione batterica nel corso di tutti i mesi dell'anno, confermati anche dalla frequente presenza di acido acetico ed altri acidi grassi ed aldeidi a catena lineare più lunga.

Nel periodo estivo le concentrazioni di tali sostanze tendono ad aumentare: al "fondo" di inquinamento derivante dai processi fermentativi collegati alla presenza di discariche ed impianti di depurazione si va a sommare il forte impatto emissivo di altre sorgenti ed in particolare le vasche di lagunaggio dello zuccherificio del Molise.

In tal senso si sottolinea come i campionamenti Extra A,B,C, siano stati effettuati sottovento rispetto alle vasche di lagunaggio sopra menzionate.

L'impatto olfattivo all'interno dell'abitato di Portocannone nel periodo estivo risulta estremamente elevato.

Per quanto riguarda le altre sostanze rilevate vale la pena di evidenziare il superamento della soglia minima di percezione per il toluene nel campionamento effettuato presso la stazione VIMA nel mese di settembre;

- le caratteristiche complessive delle acque di falda risultano tendenzialmente compromesse dalla loro commistione con quelle marine che, di fatto, ne hanno modificato la salinità. Ciò è probabilmente ascrivibile alla diffusa ed antica pratica dell'emungimento dai pozzi per l'irrigazione e, contemporaneamente dal sub-strato geologico sabbioso che favorisce l'ingresso delle acque

VMA



Il Ministro dell' Ambiente

salmastre. La realizzazione della struttura interportuale determinerà l'abbandono dell'agricoltura e con esso l'interruzione degli emungimenti dai pozzi ed un migliore drenaggio delle acque di falda mediante il rifacimento del reticolo dei canali di bonifica. Le due concause innescheranno rapidamente un processo di riqualificazione della falda e, parimenti, di ripartenza dei processi pedogenetici di tipo evolutivo.

Sarebbe confermata la vocazionalità attuale residua a tollerare vegetazione arborea elofitica e, nel medio-lungo periodo, un sostanziale riordino delle caratteristiche chimico fisiche, con la possibilità di insediamento di vegetazione arborea di climax di tipo planiziale (Frassino, Orniello, Acero, Famia, Leccio, etc.);

- il terreno presenta caratteristiche di parziale degrado, meglio identificabili nel periodo estivo, costituite da fenomeni di eccessivo accumulo di sali solubili di origine marina;

osservato altresì:

- qualora la gestione del territorio proseguisse nella ordinaria attività agricola in assenza di intervento, è da ritenere possibile nel medio periodo (10-20 anni) un processo di crescente salinizzazione estiva del profilo colturale, con concomitante riduzione della capacità reddituale dell'unità di superficie terreno.

Sarebbero in tal senso sempre più necessarie ampie rotazioni colturali, irrigazioni estive con sovradosaggi, etc.

E' da escludere una desertificazione "tout- court" grazie alle abbondanti acque piovane invernali (e di percolazione) che di fatto d'inverno lavano il suolo dall'eccesso di sali;

- l'intervento determinerà, positivamente, la sospensione dell'attività agricola e, parimenti, la pratica dell'irrigazione estiva con acque salmastre di falda. Verrà così ad interrompersi il fenomeno di salinizzazione stagionale del pedotipo, con chiari vantaggi in termini di colonizzazione del suolo non pavimentato e, in ultima analisi, di biodiversità.

Il fenomeno sarà poi accelerato dalla migliore regimazione delle acque di falda e dalla loro minore risalienza nel periodo di massima evapo-traspirazione;

- da un punto di vista naturalistico l'area manifesta valori intrinseci e percettivi modesti o molto modesti, così come puntualmente individuato anche dal P.T.P.A.A.V., certamente autorevole strumento conoscitivo e normativo della Regione Molise.

Lo stesso, infatti, nell'elaborato di Progetto PO "Valenze Paesistiche dell'insediamento e del territorio circostante" individua le seguenti Categorie notevoli:

- terreni degradati;
- edilizia rurale sparsa di bassa qualità;
- fronti edificati discontinui di bassa qualità percettiva (sui rilevati collinari latistanti);
- discontinuità geo-morfologiche di medio pregio visivo; elementi di maggiore caratterizzazione dell'ambito (rilevati collinari latistanti).

L'areale in oggetto presenta ormai irreversibili segni di degrado percettivo e scarsa significanza naturalistica e storico-architettonica non essendo presente al suo interno alcun elemento di rilievo o possedente caratteristiche di rarità;

- in assenza di intervento verrebbe a confermarsi uno scenario "vuoto" privo di alcun elemento tipizzante, proprio delle zone d'attesa periurbane, perimetrato dagli elementi urbanistici attuali deboli e confusi (fasce infrastrutturali, aree residenziali, produttive, relitte);

- in presenza di intervento l'area verrebbe ad essere parzialmente saldata con l'intorno. Essa assumerebbe una "trama ed ordito" senz'altro tecnologici ma ordinati, entro il quale e al cui

perimetro sarà possibile reimmettere una sistemazione composita del territorio, privo di aree relitte o abbandonate, ovvero:

- aree a verde gestite (aree attrezzate, fasce di rispetto sottoposte a manutenzione, etc.);
- aree insediative, produttive e a servizi di completamento;

valutato che:

- alla luce della cartografia facente parte dello Studio di Impatto Ambientale presentato dal Proponente il progetto *non sarebbe congruente* con le previsioni urbanistiche dell'attuale Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Termoli; prevalente peraltro sui contenuti del PRGC di Termoli sono le previsioni del recente Piano Regolatore Territoriale (PRT) consortile, non ancora recepite attivamente dal PRG.

La lettura della cartografia di PRT allegata allo studio di impatto ambientale rivela che il progetto d'interporto risulta *congruente con le previsioni del PRT, in modo peraltro non perfetto*, in quanto:

- il progetto interessa nell'estremità più a nord-est anche un lembo d'area, a est dell'attuale strada per Campomarino, che nel PRT non rientra nell'area zonizzata per 'Servizi ed attività interportuali;
- il progetto prevede l'accesso all'interporto innestato su viabilità minore (strada Comunale delle Marinelle) disposta sul lato nord dell'interporto, all'opposto di quanto previsto dal PRT, con accesso diretto dalla S.S. 16 e disposto sul lato sud dell'area interportuale. Inoltre il tracciato di progetto di tale strada d'accesso interportuale lato nord interseca ed interrompe la strada comunale per Campomarino, che invece entrambi i Piani Regolatori citati riconfermano nell'attuale completo tracciato e funzionalità.

La stessa cartografia di PRT non riporta alcuna indicazione riguardo all'accesso ferroviario all'interporto, nè riguardo alla Variante della linea FS Bologna-Bari-Brindisi, il cui tracciato, riportato nel progetto, ricade all'interno dell'area interportuale. Viceversa la cartografia di PRGC prevede, nella zona, sia la Variante alla linea ferroviaria (con un tracciato apparentemente coincidente con quello riportato nel progetto) sia un raccordo ferroviario per la zona industriale consortile.

Il progetto accenna alla possibilità di tale eventuale raccordo per la zona industriale sulla rete ferroviaria dell'area interportuale, però con modalità di innesto e con sviluppi di rete *non congruenti* con le indicazioni della cartografia di PRG (non contraddette da alcuna indicazione cartografica in senso diverso del PRT e quindi presumibilmente ancora vigenti); il progetto infatti prevede per tale raccordo industriale un innesto retroverso sul raccordo interportuale, quest'ultimo sviluppato (con fascio di presa e consegna) secondo un verso antiorario sul confine ovest e sud dell'area di intervento, mentre il PRGC prevede un innesto con continuità diretta su un fascio di binari dislocato in adiacenza al tracciato della Variante, ovvero sul lato est delle opere interportuali di 1° intervento funzionale, con uno sviluppo verso sud con verso orario;

- rispetto alle previsioni di traffico elaborate dal proponente per l'anno 2015, ed a quelle per l'anno 2025 elaborabili sulla base dei tassi di crescita dallo stesso ipotizzati per tale orizzonte temporale ultimo, le attrezzature per l'intermodalità (piattaforma intermodale, piazzali e magazzini raccordati) del progetto complessivo di interporto risultano sovradimensionate. D'altro canto, il proponente stesso evidenzia l'elevato consumo di suolo per viabilità interna, cui viene destinato il 24 % della superficie (pari a circa 124.000 mq), contro una media negli impianti simili, dichiarata dallo stesso proponente, di circa 8-12 %, con un maggior consumo di suolo per viabilità pari a circa il 12-16 % della superficie totale (ovvero 8-10 ha).

W/W



Al Ministro dell' Ambiente

Ulteriori evidenze di non ottimale utilizzo della risorsa suolo possono ritrovarsi nella notevole estensione delle aree di risulta interne all'area di intervento (specie nelle zone adiacenti al futuro viadotto della variante ferroviaria, e perimetralmente, tra aree di pertinenza dei vari edifici e tracciati perimetrali stradali e ferroviari) ed anche esterne (come la fascia che rimarrà residuale tra il confine interportuale e la strada Statale Adriatica, una volta realizzata la variante ferroviaria).

La rilevante dimensione dell'intervento complessivo (oltre 64 ha, notevole anche in confronto con altri casi di analoghe dimensioni di traffico previsti dello stesso Piano Nazionale degli Interporti), e la sua conseguente vicinanza verso nuclei residenziali (a nord della prevista variante ferroviaria, da parte delle opere previste in seconda fase) sono cause d'impatti consistenti sia in termini assoluti-quantitativi, quale il notevole consumo di suolo non giustificato per le dimensioni del traffico perseguito, che qualitativi, quale l'intrusione e l'interferenza nei confronti di altre funzioni insediative ritenute sensibili, quali la residenza.

La riduzione di tali impatti appare opportuna e fattibile senza che ciò comporti la perdita di alcuna funzione prevista nel progetto.

Tali problemi di dimensionamento attengono alla scala del progetto nella sua interezza. Tuttavia in proposito si deve osservare che la documentazione progettuale trasmessa in allegato al S.I.A. è limitata al solo 'primo intervento funzionale, comprendente solamente una parte (2,3 ha) dell'intero progetto, pressoché interamente confinata ad ovest del tracciato della Variante alla linea ferroviaria.

Di conseguenza, mentre la disponibilità dell'approfondimento progettuale relativo al primo stralcio funzionale, consente la formulazione, riguardo ad esso, di una proposta di giudizio di compatibilità ambientale, la mancanza di un adeguato approfondimento progettuale dell'intero progetto impedisce di esprimere su di esso una proposta di conclusivo giudizio di compatibilità ambientale, anche se sulla base della documentazione esaminata è possibile esprimere già ora alcune prime indicazioni e proposte di prescrizioni utili per l'approfondimento progettuale della seconda fase.

Limitandosi quindi a considerare in sede di valutazione conclusiva di compatibilità ambientale le sole parti d'intervento comprese nel progetto definitivo, si ritiene di dover affermare la necessità, coerentemente anche con le considerazioni e richieste delle Soprintendenze competenti di Campobasso, di modificare comunque tale progetto nella parte relativa alla viabilità d'accesso interportuale laddove essa interferisce con l'esistente viabilità minore a servizio e talora in prossimità di insediamenti residenziali (il cui traffico verrebbe forzatamente fatto scorrere sulla viabilità d'accesso interportuale, con immissione a raso e svolte a sinistra su piattaforma a doppia carreggiata con rilevante quota di traffico pesante), esondando per di più dai limiti di destinazione a zona interportuale indicati nel PRT. Per tale tratto di viabilità dovrà essere individuato e verificato, in fase di Verifica di Ottemperanza, un tracciato che rimanga lontano dai nuclei residenziali, non vi interferisca in termini d'impatto né interferisca con la sua specifica viabilità e traffico locale, e rientri nelle previsioni di PRT.

Oltre a ciò, rimangono comunque valide le considerazioni sulla scarsa efficienza dello schema di progetto complessivo (e per la parte di competenza, anche del progetto definitivo del solo primo intervento funzionale) relativamente all'utilizzo del suolo in rapporto alle quantità di traffico previste per le quali viene motivato.

Anche limitandosi, pure in tal caso, alla valutazione conclusiva delle sole parti d'intervento comprese nel progetto definitivo, si ritiene opportuno che in sede di progettazione esecutiva vengano riconsiderati il dimensionamento e la disposizione interna di attrezzature e di volumi anche di tale primo intervento funzionale (purché ne venga rispettato il definito confine), così da superare

tali criticità. E tale attività di verifica ed eventuale rivisitazione progettuale interna, potrà essere giustificata sia per ottimizzare internamente il progetto del primo intervento funzionale, sia anche solo per predisporre soluzioni di ottimizzazione del futuro progetto degli interventi di completamento o seconda fase attualmente non conclusivamente valutabili, così da rendere sin d'ora praticabile la futura riduzione dell'area di completamento/espansione entro la sola area ad ovest del tracciato della Variante della linea ferroviaria (o, nella parte in cui questa stringe notevolmente verso l'attuale linea, comunque ad ovest sia del fosso-canaletto che rimane a ovest del vicino nucleo abitato che della strada comunale per Campomarino), Variante le cui opere di mitigazione verso il territorio aperto, agricolo ma anche insediato, che si estende verso ovest fino alla costa, potranno così servire anche per gli impatti interportuali e la cui realizzazione risulterà così semplificata, non dovendo più conservarsi, al di sotto di essa, i diversi varchi di transitabilità altrimenti necessari per l'integrazione delle distinte parti di interporto disposte originariamente ai due lati della variante ferroviaria;

- il progetto presentato prevede un'accessibilità stradale da nord, con innesto sulla strada locale comunale, e un'accessibilità ferroviaria sul lato ovest, con sviluppo di lunghi raccordi interni, lungo il perimetro dell'area, in senso antiorario. L'immissione a nord sulla viabilità minore, ovvero strada comunale della Marinella (anche a prescindere dal tracciato di dettaglio e dai relativi impatti per intersezioni di tracciati, sopra considerati) produrrebbe effetti inopportuni su tale strada, che risulta non appropriata a tale nuovo ruolo, anche per la presenza di insediamenti residenziali lungo di essa (ulteriori rispetto a quelli a rischio di vicinanza con le parti d'interporto di eventuale futuro secondo intervento funzionale).

Di ciò il progetto sembra rendersene in parte conto, nelle tavole in cui tale strada viene rappresentata come strada raddoppiata a due carreggiate separate, sulla quale, nel punto d'innesto della viabilità d'accesso interportuale viene inserita una rotatoria, e viene realizzato un nuovo sottopasso stradale all'attuale linea ferroviaria. Indipendentemente dalla loro opportunità e adeguatezza al contesto, tali interventi, pur risultando in tal modo anche esplicitamente come interventi accessori e complementari all'interporto, non sono parte del progetto presentato, e non risultano essere né già determinati né assunti a carico di alcun altro ente o soggetto, e per tali aspetti la soluzione proposta presenta di per sé elementi di criticità. Per di più, nel merito dell'ipotesi progettuale, tale indicazione stravolgerebbe fisionomia e funzioni della strada locale, disturbandone il traffico locale (anche residenziale) che su di essa plausibilmente scorre.

Assai più opportuno, a livello di schema e di gerarchia di rete, risulterebbe un accesso, adeguatamente attrezzato, direttamente dalla adiacente S.S. 16 Adriatica, che resterebbe separata dall'interporto dall'attuale tracciato della linea ferroviaria, la quale però nel futuro verrà delocalizzata più a est.

Un tale spostamento dell'itinerario di accesso stradale e dei relativi impatti non verrebbe a caricarsi, da quanto è dato rilevare dalla cartografia presentata, su alcun insediamento prospiciente o frontista.

Opportunamente, lo stesso Piano Territoriale Consortile, approvato recentemente, indica per l'interporto tale soluzione di accesso diretto dalla S.S. 16, sul lato sud dell'interporto stesso.

A prescindere dal dettaglio della specifica geometria del nodo e dalle concrete modalità attuative, una soluzione di tale tipo appare largamente preferibile, ovviamente previa verifica progettuale.

Anche l'opzione di appoggiare sul lato ovest del lotto il raccordo ferroviario di connessione dell'interporto alla linea ferroviaria (direzione nord) e di svilupparlo perimetralmente allo stesso con andamento antiorario comporterebbe conseguenze apprezzabili sul piano ambientale.



Il Ministro dell' Ambiente

Infatti, tale direzione di sviluppo si presenta naturale per l'eventuale prosecuzione verso l'ipotetico nuovo porto-canale di Termoli, sul f. Basento, ma si presenta innaturale e assai poco funzionale per l'eventuale raccordo verso la zona industriale consortile, già sviluppata a ovest della S.S. 16 Adriatica.

Le due prospettive appaiono ovviamente assai diverse per certezza e per rilevanza.

Il richiamato nuovo porto-canale attualmente non esiste in alcuna sua parte né risulta che un suo progetto sia mai stato consolidato da alcuna determinazione di approvazione. Esso non si configura e non è mai stato finora considerato come opera accessoria o complementare all'intervento in oggetto e risulta ancora del tutto ipotetico e, tra l'altro, da valutare in separata sede nella sua compatibilità ambientale. Comunque tutta da verificare è la propensione alla prosecuzione ferroviaria delle merci che potranno essere verosimilmente movimentate in tale porto e quindi l'effettiva utilità dell'ipotizzato raccordo ferroviario portuale.

Viceversa, la zona industriale consortile è un concreta realtà, che risulta priva di raccordi ferroviari, nonostante la dimensione e rilevanza nazionale di alcune sue produzioni (tra tutte quella FIAT).

La concentrazione dei movimenti ferroviari della zona industriale nello stesso impianto di presa-consegna dell'interporto presenterebbe vantaggi logistici e gestionali. Tuttavia lo sviluppo antiorario del raccordo proposto nel progetto risulterebbe innaturale, costringendo i convogli ferroviari in movimento da e per la zona industriale a manovrare con inversione di marcia internamente all'area interportuale (con ulteriori maggiori consumi di suolo ed emissioni atmosferiche e acustiche).

In proposito appare decisamente più funzionale un raccordo che si sviluppi sul lato est dell'interporto, in aderenza al tracciato planimetrico della (futura) variante della linea ferroviaria adriatica (anziché sul lato ovest, in aderenza all'attuale tracciato della linea ferroviaria).

In tal modo tutti i principali impianti ferroviari risulterebbero accorpati su un unico corridoio, liberando tutto il lato ovest dell'interporto, così potenzialmente apribile ancor più direttamente sulla S.S. 16 Adriatica, e sul quale sarebbe possibile utilizzare meglio sia il sedime ferroviario dell'attuale linea (non appena delocalizzata) e sia le aree di risulta intercluse tra questo e la stessa S.S. 16.

Tale schema geometrico di accesso ferroviario in senso orario e dal lato est coincide con la soluzione di progetto prevista dal PRG Comunale di Termoli (superato dal Piano Territoriale Consortile per quanto riguarda la zonizzazione ma, a quanto risulta cartograficamente, non per il disegno di rete ferroviaria, che quest'ultimo Piano nemmeno prevede).

Una tale soluzione appare preferibile e, sempre che risulti tecnicamente fattibile, da adottare tramite rivisitazione progettuale in sede di disegno esecutivo;

- la falda freatica è subaffiorante e rende necessaria la realizzazione di una rete di drenaggi profondi, lo scotico di 0, 50-1 m di terreno vegetale e la costituzione di una massicciata di base in elevazione di inerte drenante di 0,80-1 metro;

Quanto sopra comporta notevoli movimenti terra con problemi di reperimento di zone di cava e discarica, nonché significativi incrementi dei volumi di traffico pesante lungo le direttrici interessate;

- non vi sono presenze significative dal punto di vista della flora, vegetazione e fauna, con l'unica eccezione della gola del fiume Biferno; la naturalità dell'area è quindi bassa con una fascia media e alta lungo il Biferno;

- non sono condivisibili le considerazioni paesaggistiche formulate nello studio di impatto ambientale secondo le quali in assenza di intervento verrebbe a confermarsi uno "scenario vuoto" privo di elementi tipizzanti, se non altro per la adiacenza dell'habitat della golena del Biferno;

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. 1489 della Regione Molise del 14 aprile 1999, pervenuta il 10 maggio 1999, con cui si esprime un parere positivo, con le seguenti motivazioni:

- *l'interporto di Termoli è destinato a servire l'intero territorio regionale e le aree interregionali contermini (parte delle provincie di Chieti e Foggia);*
- *è previsto nel Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) del 1991, a seguito delle indicazioni della Regione Molise;*
- *è localizzato nell'agro del comune di Termoli;*
- *è confermato nel Piano Quinquennale degli Interporti Strategici di interesse nazionale approvato dal CIPET il 31 marzo 1992;*
- *l'interporto di Termoli rientra nel Piano degli Interporti previsto dalla legge 454/1997 presentato al Parlamento dal Ministro dei Trasporti;*

sulla base delle considerazioni che precedono, emerge, in sostanza, che le varie componenti ambientali non subiscono alterazioni qualitativamente apprezzabili. Si ritiene, pertanto, di poter proporre, per quanto di competenza, una pronuncia favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento per la realizzazione dell'interporto di Termoli (CB);

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/9175/99 del 15 aprile 1999, pervenuto in data 16 aprile 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Nel merito, la Soprintendenza Archeologica e per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici del Molise - Campobasso, con nota n. 5773 del 29/03/1999, qui pervenuta in data 13/04/1999 prot. n. ST/413/8836/99, ha espresso parere favorevole di massima all'intervento precisando quanto segue:

"... l'area interessata dal "Progetto per la realizzazione dell'Interporto di Termoli (CB) in località Panitaniello" è sottoposta alle disposizioni di cui alla legge 1497/'39 per effetto del D.M. 20/02/1970 (G.U. n° 161 del 30/06/1970) ed al Piano Territoriale Paesistico Ambientale d'Area Vasta n. 1 - Fascia Costiera, approvato con delibera D.G.R. n. 253 dell'01/10/1997 (Bollettino Ufficiale Regione Molise n. 22 del 15/11/1997) all'interno del quale è classificata MV1 art. 30/Aree con particolari ed elevati valori percettivi che richiedono la verifica di ammissibilità per qualsiasi trasformazione di tipo urbanistico condizionata a sua volta, ad altri requisiti progettuali da verificarsi. Per il territorio in oggetto le Norme Tecniche del succitato Piano Paesistico individuano la trasformabilità in "Interporto" come ammissibile, condizionandola alle verifiche dei tematismi "d'interesse percettivo" e "d'interesse produttivo agricolo" (TC1 e TC2). L'area urbanisticamente è zonizzata all'interno del P.R.G. del Comune di Termoli come "Area servizi Interportuali" ed è posta all'interno del territorio di pertinenza del Consorzio di Industrializzazione, soggetto ad autonomo Piano Regolatore Territoriale di valenza



Al Ministro dell' Ambiente

sovracomunale.

Il progetto dell'Interporto è composto da infrastrutture plurifunzionali volte alla realizzazione del flusso dei traffici, delle merci, dalla raccolta alla distribuzione, allo scambio strada - ferrovia - sosta, e da servizi per gli operatori del traffico merci (centrale centro servizi, magazzini, hotel - snack bar, stazione di servizio, dogana). L'area individuata è situata tra gli abitati di Campomarino a SE e Termoli a NW ed il tratto finale del fiume Biferno; essa è costituita da un grande spazio aperto di circa 50 ettari, posto nella Bassa Valle del fiume Biferno, a circa 1,5 Km. Dalla costa molisana, in aderenza alla direttrice infrastrutturale - trasportistica del Corridoio Adriatico (autostrada A14, ferrovia Bologna - Taranto - Strada Statale S.S. 16 Adriatica, Strada Statale S.S. 87 interna Termoli - Campobasso). Quest'area fa parte di territori del "Sistema costiero aperto" caratterizzati da conformazioni basse, orizzontali ed omogenee in cui gli elementi di maggiore interesse percettivo sono costituiti dai rilevati collinari, siti ai lati della piana, su cui sorgono i paesi (Campomarino, Portocannone, Guglionesi), da edilizia rurale sparsa in parte abbandonata e in parte utilizzata, e da terreni la cui destinazione, sebbene di tipo agricolo, sotto il profilo ambientale li mostra degradati percettivamente e produttivamente.

Il progetto dell'Interporto prevede:

1. Bretille viarie di allaccio tra la viabilità principale di collegamento della zona (Interporto) con la Strada S.S. n. 16;
2. Bretille ferroviarie per il trasporto dei convogli destinate al terminal dell'area ed alla dogana;
3. Una bretella di collegamento tra l'area e la linea ferroviaria principale (Bologna - Taranto) da rivedersi nel caso venga variato anche l'attuale tracciato della linea ferroviaria di cui se ne ipotizza uno nuovo in rilevato;
4. Aree dei servizi relativi costituiti dai magazzini, dall'edificio direzionale, dagli uffici, dai servizi specifici quali trattamento merci, piattaforma carico - scarico, piazzali parcheggi, sportello bancario, ufficio postale, officina ecc... ecc.

Quest'Ufficio esaminata la documentazione tecnica pervenuta, ritiene che l'intervento previsto produrrà certamente un'altra notevole trasformazione ambientale in una zona che attualmente funge quasi da separazione tra una zona costiera a diverso titolo utilizzata (insediativo residenziale, insediativo balneare, insediativo ricettivo, insediamento produttivo) ed una zona interna di tipo prettamente industriale in cui gli insediamenti sono in crescita continua.

Considerato tuttavia che l'intervento dell'Interporto di Termoli è previsto all'interno di una programmazione a livello nazionale e regionale e che ne è stata già approvata, a diverso titolo, la localizzazione nell'area del Basso Molise, ritiene, per quanto di competenza, che quanto previsto possa essere in linea di massima assentito. Infatti il progetto complessivo dell'infrastruttura interportuale di cui viene restituita, su supporto fotografico, adeguatamente l'ubicazione e la ricostruzione paesaggistica per quanto concerne l'area destinata ai vari servizi, lascia, invece, ancora incertezza, gli impatti territoriali ed ambientali che potranno produrre i vari snodi relativi alle arterie infrastrutturali di collegamento tra la viabilità esistente e quella di penetrazione all'area stessa. Si renderebbe necessario, pertanto, un approfondimento progettuale esecutivo, attraverso anche una simulazione ambientale, degli svincoli delle arterie d'ingresso e di uscita sia stradale che ferroviaria, importanti per un territorio paesisticamente già fortemente condizionato e caratterizzato dalla presenza di una viabilità di interesse nazionale che ne ha influenzato, nel tempo, sia in positivo che in negativo, gli sviluppi complessivi.

Anche la zona destinata alle attività direzionali e gestionali ed ai servizi volti agli operatori ed ai mezzi, di cui si legge la configurazione nella "simulazione paesaggistica", occorrerebbe

M.W.

R.R.

approfondire e definire le linee architettoniche dei singoli edifici caratterizzandone e differenziandone, magari attraverso gli elementi architettonici specifici, le singole funzioni ed articolandone altresì anche gli sviluppi planimetrici in maniera da evitare che le lunghezze eccessive possano determinare per l'ambiente barriere visive consistenti.

Altro approfondimento progettuale occorrerebbe anche per le zone destinate a "verde": attraverso opportune scelte delle specie floristiche utilizzate andrebbero ricostruiti i vari nuovi paesaggi ed ambienti oltre le mascherature necessarie.

Questa Soprintendenza fa presente altresì che il progetto pervenuto prevede, anche se solo in planimetria, una trasformazione del bacino del fiume Biferno a Porto Canale Commerciale ed una costruzione, alla foce di questo, del nuovo Porto di Termoli.

Attualmente le Norme del Piano Territoriale Pesistico Ambientale di Area Vasta n. 1 – Fascia Costiera, a cui il fiume è sottoposto, consentono unicamente "interventi volti alla conservazione, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive degli elementi con mantenimento dei soli usi attuali compatibili...." e l'intervento del porto alla foce del fiume. Si fa presente comunque che il progetto in questione non contempla nella richiesta di parere gli interventi sul fiume Biferno".

Vista la delibera autorizzativa n. 51630 del 09/03/1999, espressa dalla Regione Molise – Assessorato Regionale all'Urbanistica – Assetto del Territorio e Trasporti e fatta pervenire a questo Ufficio Centrale dalla competente Soprintendenza con la nota di cui sopra, ed in conformità con quanto espresso dalla medesima Soprintendenza, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la costruzione dell'Interporto di Termoli (CB), a condizione che vengano scrupolosamente rispettate tutte le indicazioni, di cui sopra, dettate dalla Soprintendenza Archeologica e per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Campobasso.

Resta comunque salvo l'obbligo di ottemperare alle disposizioni della vigente legge di tutela 1089/1939 che prevede, in caso di rinvenimenti archeologici fortuiti, l'immediata sospensione dei lavori e la tempestiva comunicazione alla Soprintendenza Archeologica competente per territorio.

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

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;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'interporto di Termoli da realizzarsi in Comune di Termoli (CB) località Pantaniello presentata dal Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

➤ **progetto definitivo del primo intervento funzionale:**

a) prescrizioni per lo sviluppo del progetto esecutivo:

- in sede di progettazione esecutiva il Consorzio dovrà:



Il Ministro dell' Ambiente

- d'intesa con gli enti competenti procedere alla verifica della fattibilità di un accesso stradale all'interporto direttamente dalla S.S. 16 (verso sud, e comunque dal lato ovest), così come indicato nel vigente Piano Territoriale Consortile ASI (di recente redazione ed adozione). Qualora tale soluzione risulti praticabile, dovrà essere adottata per la sua preferibilità, sia in termini di itinerario del traffico (che così non interesserebbe più viabilità comunale minore) sia in termini di impatti ambientali sui vicini insediamenti residenziali (lungo tale viabilità attestati);
 - d'intesa con gli enti competenti procedere alla verifica della possibilità d'organizzare in senso antiorario lo sviluppo del raccordo ferroviario da e per nord, appoggiandolo a est in aderenza al tracciato planimetrico della prevista Variante ferroviaria, prevedendo di servire direttamente e con gli stessi impianti ferroviari dell'interporto il traffico ferroviario da e per la zona industriale Consortile. Qualora tale soluzione risulti praticabile, dovrà essere adottata per la sua preferibilità, sia funzionale, per la maggior semplicità di manovre per il traffico da e per la zona industriale senza inversione di marcia, sia ambientale, per le maggiori possibilità di riutilizzo delle aree residuali tra interporto e S.S. 16, una volta realizzata la Variante ferroviaria. Si dovranno comunque prevedere nel progetto esecutivo le aree e le attrezzature per la realizzazione del raccordo ferroviario verso l'area industriale consortile e per l'unificazione, negli stessi impianti interportuali, di tutte le aree, le infrastrutture e le attrezzature a ciò necessarie;
 - definire le linee architettoniche dei singoli edifici, caratterizzandone e differenziandone, anche attraverso gli elementi architettonici specifici, le singole funzioni ed articolandone altresì anche gli sviluppi planimetrici in modo da evitare che le lunghezze eccessive possano determinare per l'ambiente barriere visive consistenti;
 - definire previo assenso delle Autorità competenti in materia di rischio idraulico ed idrogeologico, gli innalzamenti rispetto all'attuale piano di campagna delle superfici impermeabilizzate, coperte, attrezzate o comunque destinate allo stazionamento o alla movimentazione;
 - definire le opere destinate alla raccolta, convogliamento, stoccaggio e depurazione delle acque di prima pioggia defluenti da strade, piazzali, coperture o comunque superfici impermeabilizzate, nonché delle acque nere provenienti dagli edifici, attrezzature ed impianti;
 - definire un organico programma di gestione dei volumi di scavo (rispettivamente stimati in circa 100.000 m³ in prima fase e oltre 200.000 m³ nel completamento) che preveda il riutilizzo di parte del terreno agricolo all'interno dell'agglomerato industriale e della restante parte, nonché dell'inerte di scarto, per il risanamento ambientale delle aree degradate al contorno e per il ripristino ambientale delle cave dismesse;
 - definire i sistemi di mitigazione acustica, di cui alla prescrizione c);
 - definire un progetto, a titolo di opera compensatoria, di un'area umida di opportune dimensioni con funzioni contemporanee di habitat umido costiero e di fitodepurazione residua, da collegarsi in uscita dall'impianto di depurazione al quale si prevede di convogliare le acque reflue dell'Interporto ed un progetto di dettaglio delle opere a verde;
- i progetti ed i programmi di cui al punto a) dovranno essere trasmessi per la verifica di ottemperanza al Ministero dell'ambiente e al Ministero per i beni e le attività culturali;

b) 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 inaffiamento 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;

c) rumore ed emissioni atmosferiche:

- si dovrà garantire sin dall'attivazione dell'interporto il rispetto dei limiti acustici di cui al DPCM 14/12/1997 e di tutti i limiti di inquinamento atmosferico.

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 d'esercizio per la minimizzazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche veicolari e dei macchinari in genere fissi e mobili, in particolare tramite:

- l'adozione massima di sistemi di alimentazione elettrica ai veicoli-frigoferi 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;
- 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.

Dovranno inoltre essere adottati, già in fase di progettazione esecutiva, tutti i sistemi di mitigazione acustica (barriere naturali e/o artificiali) necessari per la tutela dei ricettore individuati. Il dimensionamento di tali misure dovrà risultare adeguato anche allo scenario di utilizzo previsto per il lungo periodo (anno 2015);

d) emissioni luminose notturne:

- 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;

e) prescrizione sulle merceologie interportuali:

- qualora nel futuro venga attivato il trasporto di sostanze pericolose, oltre al Rapporto di Sicurezza ai fini degli adempimenti di cui al DPR 175/1988, si dovrà provvedere affinché il trasbordo intermodale e l'eventuale sosta logistica di sostanze e merci pericolose nonché di rifiuti avvenga comunque senza alcuna operazione di travaso o di riconfezionamento e solo in ambiti adeguatamente progettati ed attrezzati; a tal fine dovranno essere sottoposti a



Il Ministro dell'Ambiente

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;

f) monitoraggio ambientale:

- in fase di esercizio occorrerà prevedere una rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico ed acustico, integrata da periodiche campagne di monitoraggio ambientale, curata da agenzie accreditate, che dovranno rilevare la qualità dell'aria, le emissioni e le immissioni acustiche dell'interporto rispetto ai ricettori circostanti (qualificando anche il rumore residuo e le eventuali componenti tonali e/o impulsive), la sua illuminazione artificiale notturna esterna (efficienza, dispersioni, modulazioni, ...);

g) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Molise e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

➤ **indirizzi per la fase di completamento:**

a) nello sviluppare il progetto definitivo degli "interventi di completamento" (delineati nello Studio) da sottoporre a verifica di compatibilità ambientale, il Consorzio, dovrà tener conto, in quanto applicabili, dei contenuti delle prescrizioni di cui alla precedente lettera a) e dovrà attenersi ai seguenti indirizzi:

- per ridurre il consumo di suolo in modo proporzionato al traffico previsto e per allontanarsi dagli insediamenti residenziali sul lato nord ed est riducendone così l'esposizione agli impatti, il Consorzio dovrà tendere a ridurre planimetricamente l'area interportuale, contenendola ad ovest del tracciato della nuova variante ferroviaria, eccetto che nella parte più settentrionale, ove il confine interportuale potrà, ove necessario, superare tale limite senza peraltro superare l'allineamento del fosso che scorre ad ovest dello stesso nucleo.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, al Ministero dei trasporti MTCM ed alla Regione Molise, 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