



# Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

## Parere

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

### "Interporto di Battipaglia"

(Proponente: Salerno Interporto s.p.a.)

#### La Commissione

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

**visto** l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 che contempla, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, per la Regione Campania, l'Interporto di Battipaglia: potenziamento e collegamenti con A3 e rete ferroviaria.

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

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

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

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

**vista** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto “**Interporto di Battipaglia**” che risulta presentata dalla Salerno Interporto s.p.a. con nota del 7.3.2003, secondo quanto comunicato con lettera del Servizio VIA del 10.3.2003 prot. 2387/VIA/A.O.4 attestante la completezza della documentazione presentata;

**vista** la comunicazione di apertura del procedimento effettuata con atto del 12.6.2003 prot. csvia/2003/203 dal Presidente della Commissione ai sensi dell’art. 2 del DPCM 14 novembre 2002;

**vista** la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale V.I.A., ai sensi dell’art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota del 18.7.2003 prot. CSVIA/2003/0398;

**vista** la documentazione integrativa trasmessa dal proponente con la nota del 14.8.2003 prot. CSVIA/536;

**vista** l’assenza di osservazioni espresse da enti pubblici e privati;

**vista** la nota del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio del 4.12.2001 prot. 13010/VIA/A.O.4 che, sulla base della documentazione trasmessa dall’Assessorato Trasporti della Regione Campania in considerazione della seduta di Conferenza dei Servizi del 17.12.2001, ritiene che la nuova localizzazione, che nasce da uno studio di prefattibilità, risponda a quanto previsto dalla normativa sugli interporti, non interessando aree urbane o vincolate e utilizzando aree a destinazione industriali già infrastrutturate;

**vista** la nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Province di Salerno, Avellino e Benevento del 27.05.2003 prot. 6010/VIA che esprime parere di massima favorevole circa gli interventi relativi al progetto preliminare dell’interporto a condizione che vengano realizzate una serie di indagini archeologiche preliminari;

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

**espletata** l’istruttoria di cui all’art. 19, comma 1, e 20, comma 1, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella “Relazione istruttoria” approvata dalla I Sezione della Commissione VIA Speciale in data 23.09.2003 e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

UP fee L AM J ju NG ll A M P Z

Pagina 2 di 19

**premess**o che la "Relazione Istruttoria" di cui al punto precedente è parte integrante del presente Parere;

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

**preso atto** delle caratteristiche generali dell'opera dichiarate dal proponente costituita da un interporto che copre un'area di circa 42 ettari nel Comune di Battipaglia (SA)

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

### 1. Aspetti programmatici

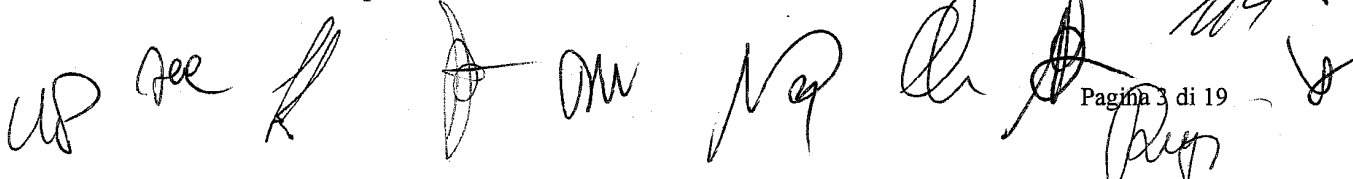
#### 1.1. Coerenza tra i piani ed i programmi

Con riferimento alla **Pianificazione Territoriale** il Proponente dichiara che:

- l'area individuata, ricadente all'interno del Piano Regolatore Generale (P.R.G.) di Battipaglia, è attualmente disciplinata dal vigente Piano Regolatore Territoriale Consortile (P.R.T.C.) dell'A.S.I. (Area di Sviluppo Industriale di Salerno), a suo tempo approvato con DPGR Campania n. 7416/92;
- l'area di stretto interesse progettuale appartiene ad una porzione di territorio ben più ampia, classificata come Zona omogenea D, nella quale sono consentiti insediamenti di unità industriali di piccola, media e grande dimensione;
- recentemente, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.929, del 31.12.2002, ed in base alla L.R. n. 16/98 sono state approvate le Varianti al P.R.G. del Comune di Battipaglia e al P.R.T.C. dell'A.S.I. di Salerno, che identificano l'area del progetto in argomento come Zona IP, con conseguente vincolo a destinazioni d'uso per insediamenti logistici - infrastrutture ed attività interportuali;
- nel mentre era in fase di pubblicazione la Variante Urbanistica per la realizzazione dell'interporto (redatta nel mese di Luglio 2001 ed esaminata nella Conferenza dei Servizi del 17 Dicembre 2001), è stato predisposto nel Marzo del 2002 il paragrafo Norme Tecniche di Attuazione - Zone di Uso Pubblico Zona IP - Insediamenti Logistici e Interportuali che viene riportato di seguito:
  - *"Per tale zona sono ammesse attrezzature di interesse pubblico, con le destinazioni specificate dall'art.1 della Legge n°240 del 1990, come modificata dal D.L. n°98 dell'1/4/95, e dalla successiva Deliberazione CIPE del 7/04/93; in particolare sono ammesse le destinazioni collegate alle seguenti funzioni:*
    - a) *funzione ferroviaria intermodale;*
    - b) *funzione autoportuale;*
    - c) *funzione di supporto ai vettori stradali;*
    - d) *funzioni insediative ed organizzative delle imprese del trasporto e della logistica;*

In merito al **regime vincolistico** locale il Proponente dichiara che il sito non presenta vincoli ad esclusione delle fasce di rispetto ferroviario e stradale.

Pagina 3 di 19



Pertanto sotto questi aspetti l'intervento proposto si inserisce congruamente.

Anche nei confronti della **pianificazione di settore**, l'intervento presenta coerenza rispetto al Piano Generale dei Trasporti, presentato nel Gennaio 2001 ed al Piano Regionale dei Trasporti analizzati dal Proponente che, tra gli obiettivi, prevede la creazione di un sistema integrato di collegamenti che privilegi la centralità del trasporto su ferro e che consideri il ruolo degli altri modi di trasporto come integrativi e di adduzione alle linee ferroviarie.

## 1.2. Motivazioni dell'opera

La motivazione dell'opera viene descritta dal Proponente attraverso l'analisi sulla domanda potenziale, dalla quale risulta comune a tutte le imprese intervistate l'interesse per una struttura interportuale intesa come nucleo di offerta di servizi logistici, quali il magazzinaggio, la gestione delle scorte o l'imballaggio della merce in partenza.

Le imprese che hanno manifestato interesse movimentano un quantitativo di merce pari a circa 486.000 tonnellate annue. Il 69%, pari a circa 336.000 tonnellate/anno, ha origine o destinazione nell'Europa centro settentrionale, il 26%, pari a circa 120.000 tonnellate/anno, ha mercato di destinazione il nord Italia. Il potenziale in termini di tonnellate servibile mediante trasporto intermodale è quindi valutabile in 456.000 tonnellate/anno, 320.000 delle quali movimentate dalle industrie conserviere, 67.000 dai pastifici e il restante quantitativo (15% del complessivo) dalle altre aziende intervistate.

Il Proponente evidenzia che, gli operatori dimostrano unanimemente interesse a collocare almeno una parte della loro attività nella struttura.

## 2. Aspetti progettuali

### 2.1. Sintetica definizione dell'opera

L'area di insediamento dell'intervento proposto copre circa 42 ettari. L'organizzazione interna per l'interporto prevede i seguenti settori operativi:

- settore ferroviario e intermodale;
- settore autoportuale;
- settore servizi generali, comprendente i servizi logistici alle persone, ai mezzi ed alle imprese.

Lo studio del layout ha tenuto conto dei seguenti criteri progettuali:

- separazione della circolazione stradale da quella ferroviaria;
- organizzazione della maglia viaria interna secondo uno schema a reticolo ortogonale;
- possibilità di raccordare alla ferrovia alcuni fronti di ribalta;
- agevolare l'accessibilità ai servizi logistici a cui possono essere interessate anche utenze esterne.

La separazione della circolazione stradale e ferroviaria rappresenta un attributo basilare del layout proposto per i riflessi positivi sulla sicurezza del personale e di mezzi impiegati, sulla regolarità di esercizio e sul costo di impianto che risulta inferiore rispetto alla soluzione promiscua.

Il Proponente evidenzia la sostanziale assenza di condizionamenti, stante il favorevole assetto topografico e morfologico dell'area, unitamente all'assenza di attività tettoniche o strutturali in essere e di fattori predisponenti a qualsivoglia fenomenologia morfoevolutiva. Analogamente

UP ME       

anche l'assetto idrogeologico risulta tale da non esercitare particolare influenze sulla realizzazione delle opere in progetto; ciò vale tanto per gli aspetti di idrografia superficiale che sotterranea.

Il principale vincolo progettuale, ma anche un punto di forza dell'idea progettuale sviluppata, è costituito dalla presenza della masseria Torre dei Ray all'interno dell'area di intervento. Questo complesso, di impianto secolare, costituisce infatti un elemento storico-testimoniale di notevole valenza, al punto da assolvere una vera e propria funzione di testimonianza antropica nel territorio. Il vincolo progettuale costituito dalla masseria Torre dei Ray è stato affrontato prevedendone la ristrutturazione ed il recupero del suo aspetto originario e individuandone una destinazione d'uso funzionale come sede degli uffici amministrativi e direzionali della Società di gestione dell'Interporto di Battipaglia.

La superficie interportuale, è caratterizzata da:

- un settore logistico (a nord) in cui sono previsti i magazzini per lo stoccaggio/logistica e un magazzino raccordato ai binari ferroviari, con accesso da Nord su Viale delle Industrie tramite una strada comunale e da Sud attraverso la S.P. 195 e viale Spagna. In questo settore è anche prevista la maggior parte degli stalli per la sosta temporanea dei mezzi pesanti;
- Un settore "districtpark", con magazzini per corrieri e distributori. In fregio a questo settore è previsto, nell'ambito dell'area interportuale, sul confine est, la realizzazione della strada principale di accesso alla struttura. Tale strada sarà realizzata in sostituzione della parte sud di Viale Spagna e, oltre a consentire l'accesso all'Interporto da Sud strada S.P. 195, sarà collegata a Viale Spagna per garantire l'accesso agli opifici esistenti e di seguito consentire il raccordo con l'ingresso est all'Interporto.
- Terminal intermodale, costituito da n.5 binari, di cui 3 dedicati all'interscambio modale e 2 di servizio al magazzino raccordato (non interessati da interscambio modale, in quanto i carri o vagoni per il trasporto ferroviario convenzionale vengono caricati/scaricati dal magazzino raccordato stesso, e quindi non interessati da traffico veicolare).

Nella prima fase è prevista, per il settore intermodale, l'attivazione di un modulo dimensionato al minimo, prospettando l'adeguamento progressivo della capacità terminalistica e perseguendo la gradualità degli investimenti anche per quanto riguarda l'esercizio ferroviario. Lo schema di esercizio iniziale sarà infatti caratterizzato da:

- tradotta ferroviaria con locomotore di manovra in spinta dai binari di stazione di Battipaglia all'impianto intermodale;
- sgancio del locomotore;
- (eventuale) aggancio del convoglio in partenza dal terminale e tradotta in traino fino allo Scalo di Battipaglia.

L'utilizzo dei binari dello scalo di Battipaglia, viene suggerito per la fase di avvio dell'esercizio del terminal, quale soluzione per minimizzare gli investimenti. Questa soluzione è stata recepita e confermata da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in sede di Accordo di Programma, all'art. 7h nel quale si cita testualmente che "in considerazione del ridotto numero di treni/giorno (due coppie/giorno) previsti in prima fase, [RFI] conferma la fattibilità del collegamento tra Interporto e Rete Ferroviaria, previa realizzazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali".

Il dimensionamento della prima fase del settore ferroviario che prevede l'utilizzo dei binari dello scalo merci di Battipaglia per le operazioni di presa/consegna e arrivo/partenza, ha portato alla previsione di una coppia di binari per il modulo intermodale con funzioni operative e di un binario a servizio di magazzino da raccordare.

Il layout interno del settore ferroviario è costituito da una sezione operativa così articolata, a partire dal lato occidentale dell'area (linea Tirrenica):

- binario di carico/scarico (binario 1);
- piazzale pavimentato di circa 26,40 m di larghezza;
- binario di carico/scarico (binario 2);
- piazzale pavimentato di circa 21,40 m
- binario per magazzino (binario 3), avente sviluppo ridotto.

Tra le opere di urbanizzazione sono previste:

- la viabilità primaria all'interno dell'interporto;
- la rete idrica ed antincendio;
- le opere di smaltimento delle acque bianche e nere, che saranno di tipo separato. In particolare è previsto che:
  - le acque nere saranno convogliate senza alcun trattamento nell'impianto di trattamento dei reflui gestito dal Consorzio Area di Sviluppo Industriale;
  - le acque meteoriche di prima pioggia provenienti dalle coperture dei manufatti presenti nell'area, saranno convogliate in due impianti di pre-trattamento, aventi anche una funzione di accumulo per il riutilizzo dell'acqua a servizio delle aree a verde;
  - le acque bianche provenienti dai piazzali confluiranno parte in un collettore esistente e parte in un collettore di progetto, realizzato a cura e spese dallo stesso Proponente lungo la SP n.195; entrambi saranno dotati a monte di un impianto di pre-trattamento ai sensi del D.Legs. n.152/99 per la depurazione delle acque di prima pioggia.
- la rete di pubblica illuminazione.

Il Proponente non esclude di ipotizzare la movimentazione, in futuro, di merci classificabili (in base alla Dir 2000/60/CE, Art.2 29) come sostanze pericolose. In relazione a tale ipotesi, per il momento non suffragata da evidenze progettuali, se si eccettua la presenza di un distributore di carburante sul margine del sedime interportuale, il Proponente evidenzia come l'intera area interportuale sia comunque corredata, nel progetto preliminare, da un sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque di prima pioggia che potrebbe funzionare anche per l'eventuale intercettazione di tali sostanze tossiche, fatto salva la necessità di adeguare, numericamente e, soprattutto, impiantisticamente, le vasche e le sezioni di trattamento, per renderle idonee alle diverse tipologie di inquinanti.

Per quanto riguarda l'accessibilità stradale, il Proponente dichiara che nella fase di elaborazione del progetto dell'interporto ci si è raccordati con gli Enti competenti per i vari interventi previsti sul territorio nel corso di numerose riunioni e conferenze di servizi. Nell'ambito della viabilità a carattere locale e nazionale assume un ruolo determinante la SP 195 di collegamento fra i Comuni di Battipaglia ed Eboli. Il Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti, bonifica e tutela delle acque nella Regione Campania ha programmato l'adeguamento della SP 195 - di collegamento tra i comuni di Battipaglia ed Eboli. Di tale opera è stato approvato il progetto definitivo. Considerato che la durata degli interventi è stimata in circa dodici mesi e tenendo conto dei tempi per l'approvazione del progetto esecutivo e della procedura per l'appalto, il Proponente ritiene che i lavori potrebbero ragionevolmente iniziare entro il corrente anno ed essere ultimati tra la fine 2004 e gli inizi 2005.

## 2.2. Alternative progettuali

Il Proponente individua ed esamina sei differenti localizzazioni per ognuna delle quali sono state indicate dai rispettivi Comuni a seguito di richiesta della Società Interporto S.p.a. le aree

possibili (Baronissi, Battipaglia, Bellizzi, Eboli, Fisciano - Mercato Severino, San Lancesi-Macchione, Salerno - zona industriale).

Ciascuno di questi siti è stato verificato dal Proponente alla luce delle esigenze insediative di un interporto merci.

In base alla comparazione dei fattori localizzativi per le sei localizzazioni potenziali, il Proponente individua come idonee per ospitare un insediamento interportuale le alternative di Battipaglia e di Bellizzi. Una seconda fase comparativa, volta a esaminare più in dettaglio tali siti potenziali, basata sull'analisi degli aspetti urbanistici, della connessione ferroviaria e sull'accessibilità stradale, si è conclusa con la scelta del sito di "Battipaglia" come sede più idonea per ospitare l'interporto.

### 2.3. Fase di realizzazione dell'opera

Secondo quanto riportato dal Proponente, la natura orografica del territorio non determina difficoltà in merito all'organizzazione ed alla successiva funzionalità del cantiere per la realizzazione dell'interporto. La preparazione del sito interessato dai lavori di realizzazione delle diverse strutture costituenti l'interporto comporterà, principalmente, le seguenti attività:

- scotico del terreno humico, con relativa rimozione ed accatastamento sul margine del perimetro di cantiere (ottenendo così un primo effetto schermante);
- formazione dei piazzali da adibire a viabilità e parcheggio interno con materiali inerti;
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti di pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile ed industriale, fognature, telefoni, gas, etc.) e dei relativi impianti;
- costruzione dei basamenti dei prefabbricati;
- montaggio dei prefabbricati.

Non si prevede centrale di betonaggio in cantiere e relativi sili e serbatoi.

Sulla base delle analisi progettuali a livello preliminare, è possibile individuare il seguente bilancio schematico relativo alle principali voci di computo :

- 400.000 mc di materiale di scotico e bonifica, di cui 60.000 mc recuperabili come terreno vegetale per le opere di mitigazione a verde
- 65.000 mc di terreno per il rilevato del fascio binari intermodale
- 44.000 mc di terreno per riporto piazzale intermodale di fase 2B

Ne consegue una necessità di approvvigionamento dell'ordine dei 110.000 mc di materiale di elevate caratteristiche geotecniche e geomeccaniche (soprattutto nel caso del fascio intermodale) riconducibile alle classi A1-A2. Parallelamente, recuperati circa 60.000 mc di terreno vegetale per le opere a verde, si hanno circa 340.000 mc di terreno di risulta, le cui caratteristiche comportamentali non risultano in ogni caso idonee per un suo riutilizzo come corpo dei rilevati. Questo materiale risulta, pertanto, da smaltire in discarica, oppure, vista la mancanza di idonei siti di risulta finale nella Provincia di Salerno, da utilizzare per il tombamento e/o il recupero morfologico di siti estrattivi dismessi presenti nel salernitano, in ottemperanza alla vigente documentazione programmatica della Provincia.

A tal proposito si ritiene che il Proponente debba predisporre un adeguato piano di collocamento del suddetto materiale.

Per quanto concerne l'approvvigionamento degli inerti per rilevati, la vicinanza della cava posta subito a monte del tracciato autostradale della A3, e l'ottima qualità del materiale da essa estratto sono tali da rendere praticamente non perseguibile qualsiasi altra alternativa di approvvigionamento.

L'area di insediamento dell'interporto, secondo quanto specificato dal Proponente, contiene inoltre cumuli di rifiuti solidi scaricati abusivamente. In particolare viene segnalata la presenza di manufatti con coperture contenenti amianto.

Per quanto riguarda i rifiuti prodotti dall'esercizio dell'interporto il Proponente non ritiene necessarie aree di stoccaggio dei rifiuti, sulla base della considerazione che si tratta di piccoli quantitativi di rifiuti che è previsto siano smaltiti secondo la normativa vigente.

La realizzazione dell'interporto vedrà una gestione in parallelo delle fasi attuative più lunghe, in modo da garantire una operatività del sito entro i 12 mesi dall'inizio dei lavori, con un completamento delle opere rimanenti nei successivi 10 mesi.

#### 2.4. Mitigazioni e compensazioni

Le misure di contenimento degli impatti sono suddivise dal Proponente in tre categorie, distinte in funzione del livello di intervento previsto:

- prescrizioni procedurali, ovvero misure di precauzione e salvaguardia da adottare in fase di costruzione dell'opera, in corrispondenza di situazioni ripetitive o mediante azioni di gestione, atte a prevenire un impatto o una categoria di impatti;
- mitigazioni, ovvero misure atte a diminuire la gravità di specifici impatti rilevati sostanzialmente riconducibili a interventi di mitigazione paesaggistica e vegetazionale e interventi per l'ottimizzazione dell'accessibilità;
- compensazioni, ovvero misure da adottarsi per migliorare la qualità ambientale complessiva, anche se non direttamente collegate ad uno specifico episodio di impatto.

Il Proponente ha proceduto ad individuare una serie di interventi procedurali che si configurano come misure di precauzione e salvaguardia da adottarsi in fase di cantiere e/o di esercizio. Nello studio vengono quindi fornite dal Proponente le linee guida relative a tali procedure di salvaguardia e protezione ambientale che possono essere riassunte in:

- Misure di protezione delle alberature in area di cantiere;
- Procedure di precauzione per i processi di ruscellamento ed infiltrazione;
- Procedure di salvaguardia per la qualità delle acque sotterranee;
- Procedure per la riduzione dell'impatto atmosferico.;
- Procedure per la riduzione dell'impatto acustico.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione paesaggistica e vegetazionale, le aree verdi interesseranno 73.198 mq, sulle quali il Proponente prevede la seguente tipologia e localizzazione degli interventi:

- Flora tipica degli ambienti umidi mediterranei presso gli specchi d'acqua;
- Inerbimenti;
- Cisteto presso l'edificio e i parcheggi destinati a terziario e servizi;
- Quinta arbustiva per separare gli Uffici di terziario e servizi dal Magazzino distributori 1;
- Macchie di boschetto mediterraneo sparse sull'area dell'Interporto, in corrispondenza dei punti in cui lo spazio ne consente la realizzazione;
- Roseto nelle vicinanze degli uffici di gestione;
- Siepe ad angolo retto che chiude i lati ovest e nord dell'area dei Magazzini corrieri;
- Filare di arbusti tra il Terminal intermodale e la ferrovia Salerno-Reggio Calabria;



- Filari di arbusti nelle aiuole tra l'Officina meccanica e il Terminal intermodale;
- Aiuole con arbusti fioriti in corrispondenza dei diversi magazzini;
- Aiuole con arbusti tra il Magazzino di stoccaggio 1 e il Magazzino raccordato.

Per quanto riguarda gli interventi per l'ottimizzazione dell'accessibilità, di fondamentale importanza per la tutela e salvaguardia delle aree abitate che si affacciano sulle strade di possibile accesso all'interporto, il Proponente afferma che sussistono una serie di elementi che possono consentire una riduzione del clima acustico atteso:

- messa a punto di soluzioni migliorative per l'accessibilità dell'intera area industriale di Battipaglia lungo la SP 195 e smistamento del traffico pesante (tramite apposizione di opportuna segnaletica) in corrispondenza dello svincolo autostrade di Eboli;
- possibile apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli, sulla SP 195, con funzioni di camionabile per evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile;
- chiusura della strada interna al settore meridionale del sedime interportuale, prevista nel progetto preliminare per coerenza con il PRG e sua sostituzione funzionale con un'analogo infrastruttura da aprire lungo il margine orientale dell'interporto con recapito finale tramite svincolo sulla SP 195.

In particolare, lo smistamento del traffico pesante diretto all'interporto su Eboli consentirebbe di evitare l'aggravio dell'attuale clima acustico in corrispondenza dell'abitato di Battipaglia, lungo la Strada Tirrena Inferiore e, soprattutto, nei confronti del ricettore sensibile costituito dal complesso ospedaliero posto al margine della rotonda di smistamento dei flussi veicolari provenienti dal vicino svincolo di Battipaglia.

Per quanto riguarda le misure di compensazione, il Proponente evidenzia che l'ingente ricorso progettuale ad aree verdi determina una situazione post-mitigazione migliorativa dello stato attuale dei luoghi, pertanto si è provveduto a progettare un intervento di compensazione ambientale, del tutto coerente ed analogo come filosofia di intervento e di realizzazione a quelli di mitigazione, in corrispondenza di un'area residuale rispetto al sedime dell'interporto.

### **3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.**

#### **3.1. Componente atmosfera e clima**

L'analisi dell'impatto determinato dall'inquinamento atmosferico associato all'esercizio dell'infrastruttura di progetto è stato articolato secondo le seguenti fasi:

- Localizzazione e caratterizzazione dei ricettori;
- Localizzazione e caratterizzazione delle sorgenti di emissione degli inquinanti;
- Analisi delle condizioni meteorologiche;
- Caratterizzazione della qualità dell'aria ante operam;
- Previsione delle concentrazioni degli inquinanti nella zona limitrofa all'infrastruttura tramite l'uso di un modello previsionale che ha permesso di stimare, con il grado di approssimazione consentito dal modello, le concentrazioni degli inquinanti presso i ricettori e di realizzare carte tematiche per gli inquinanti principali.

Il traffico veicolare totale generato per le vie di accesso dell'interporto è stato stimato dal Proponente compreso tra 601 e 1.180 veicoli giornalieri (entrata + uscita). Le simulazioni sono state effettuate dal Proponente considerando il carico massimo giornaliero.

Per quanto riguarda lo stato ante-operam, il Proponente riporta i rilevamenti eseguiti in un periodo di 5 giorni dell'ARPA Campania (15-20 maggio 2002). Il monitoraggio è stato effettuato nel piazzale antistante il cinema Garofalo nel Comune di Battipaglia.

Secondo la valutazione riportata dal Proponente, nel breve periodo in cui è stato eseguito il monitoraggio, gli inquinanti rilevati risultano tutti al di sotto dei limiti normativi.

Anche i risultati delle simulazioni effettuate dal Proponente mostrano che i valori di concentrazione per tutti gli inquinanti sono abbondantemente al di sotto dei limiti normativi.

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni di dispersione degli inquinanti, il Proponente stabilisce che l'esercizio dell'interporto non porta a situazioni critiche per quanto riguarda la qualità dell'aria. Inoltre utilizzando il nuovo tracciato della SP 195, marginale rispetto agli insediamenti urbani e ricettori sensibili, si ha uno spostamento di flussi considerevoli di traffico da una zona fortemente urbanizzata ad una zona produttiva e artigianale, determinando una riduzione degli impatti sulla componente in esame.

Non risultano pienamente chiarite dal Proponente le condizioni di input del modello riguardanti i ratei di emissione, strettamente legati alle assunzioni relative ai flussi orari e settimanali di traffico e i loro incrementi nelle varie arterie stradali considerate. Non è definita la modalità con cui sono stati ottenuti i dati relativi al biossido di azoto. Per il particolare non è chiaro se la simulazione ha compreso o meno le quote derivanti da risospensione stradale, usura di freni e pneumatici. Inoltre, il monitoraggio effettuato nell'abitato di Battipaglia sembra scarsamente rappresentativo della situazione presso il sito di intervento.

D'altro canto si rileva un positivo impegno da parte del Proponente per l'attuazione di un esteso piano di monitoraggio ambientale nelle varie fasi dell'opera.

### 3.2. Componente ambiente idrico

Il comprensorio entro cui ricade l'area in esame, dal punto di vista idrografico è caratterizzato dalla presenza di un'unica asta fluviale costituente il corso del Fiume Tusciano e da una rete di canali artificiali. L'area in studio è dotata di un'efficace rete di raccolta e sgrondo delle acque meteoriche che trovano recapito in idonei collettori facenti capo alla gestione del Consorzio di Bonifica ed Irrigazione in Destra del Fiume Sele. Attualmente il deflusso idrico risulta ben regimato non potendosi riscontrare nessun episodio di alluvionamento.

Dal punto di vista idrogeologico l'area è parte della Piana del Sele il cui schema generale di circolazione profonda mostra una direzione prevalente N-S che interessa anche l'area in esame. Nella parte relativa all'area di insediamento dell'interporto la falda è situata intorno ai 25-30 metri di profondità dal p.c., con oscillazioni molto contenute, e sovrastata da formazioni fini che la isolano quasi completamente dalla superficie riducendone drasticamente la vulnerabilità.

L'assenza di corpi idrici superficiali esclude qualsiasi effetto in fase di costruzione ed a maggior ragione, data la profondità delle falde idriche presenti nella zona, esclude ogni possibile interferenze fra queste e le operazioni connesse alla realizzazione dell'interporto.

Il progetto prevede che le acque reflue da scarichi civili saranno convogliate in apposita rete fognante e le acque di prima pioggia e le occasionali acque di lavaggio dei piazzali saranno convogliate anch'esse in apposita rete fognante previo idoneo trattamento.

Il Consorzio A.S.I. (Area di sviluppo industriale), tramite il CGS (Consorzio Gestione Servizi) ha espresso favorevole per l'allaccio in fogna della rete Acque Bianche e Nere ai collettori esistenti del Consorzio.

Per quanto riguarda le fonti di approvvigionamento, è prevista la realizzazione di due pozzi in prossimità dei corpi di fabbrica MS1 e MR, da ciascuno dei quali il Proponente prevede di prelevare una portata di 3,5 l/s, che soddisferà le richieste sia nella fase di realizzazione sia in quella di esercizio dell'interporto.

### 3.3. Componente ambientale suolo e sottosuolo

La porzione di territorio in esame è caratterizzata da una formazione fluvio-lacustre, talvolta marina, costituita da alternanze di pacchi di tipi litologici a potenza e granulometria molto variabile, passanti dalle frazioni più sottili, quali limi ed argille terrose e torbose, a quelle via via più grossolane, quali sabbie e ghiaie spesso frammiste a materiale di origine piroclastica, e confinata a N e NW dalle alluvioni terrazzate di deposizione fluviale e ad E dalla formazione delle Breccie di Fholi. Si è pertanto in presenza di una tipica successione stratigrafica alluvionale la cui morfologia è riferibile ad un modello semplificato di piana alluvionale costiera ormai stabilizzatasi.

Il Proponente sostiene la non suscettibilità dell'area in esame a qualsivoglia insorgenza di problematiche di tipo geomeccanico, per cui la zona d'intervento può essere classificata quale area non sensibile.

In fase di costruzione, non si prevedono modifiche alle proprietà geotecniche dei terreni in quanto tutti gli interventi previsti risultano pienamente compatibili con le caratteristiche di resistenza geomeccanica sia dei terreni accettori delle opere di fondazione, sia di quelli sottostanti costituenti il volume geotecnico significativo.

In riferimento agli aspetti pedologici, la porzione di Piana del Sele più direttamente interessata dall'area in esame, è caratterizzata dalla presenza di terreni agrari sui quali l'azione dell'uomo è stata ed è predominante essendo essi interessati da colture fondamentalmente di tipo intensivo ad indirizzo variabile negli anni a seconda delle esigenze di mercato.

La fase realizzativa delle infrastrutture e delle strutture previste per l'esercizio dell'interporto inciderà in maniera poco rilevante sotto questo profilo in quanto l'area in esame, parte del comprensorio A.S.I. del Comune di Battipaglia, ha subito interventi per l'urbanizzazione primaria, con conseguenti movimenti di terre che coinvolsero proprio lo strato più superficiale. In conseguenza di ciò il suolo risulta o parzialmente asportato o ricoperto con materiali di riporto.

### 3.4. Componente vegetazione, flora e fauna - Ecosistemi

L'area risulta essere fortemente antropizzata, portando ovunque i segni della presenza umana. Anche le superfici non direttamente utilizzate a scopo produttivo, come gli incolti, sono di fatto molto alterate e mostrano un basso livello di naturalità. Nel caso della valutazione degli impatti attesi sui ricettori vegetazionali, le azioni di progetto sono potenzialmente in grado di determinare interferenze dirette ed indirette, in un intorno circoscrivibile all'area di cantierizzazione dell'opera, mentre nel caso del disturbo potenzialmente inducibile sulla fauna, la trattazione deve essere estesa ad un areale maggiore, per poter tenere correttamente conto degli eventuali corridoi di spostamento faunistico e delle possibili interferenze ad essi provocate dalle diverse azioni di progetto, tanto in fase di costruzione, quanto di esercizio.

Nell'area di più stretto interesse progettuale, la fauna, così come la vegetazione, è strettamente legata alla presenza dell'uomo e, come per la vegetazione, si parla di fauna "sinantropica". L'area industriale, per la presenza di estese superfici incolte, inframmezzate ai capannoni e ospitanti consistenti masse di rifiuti, può essere definita come "area marginale" in cui si rinvenivano specie ad ampio spettro ecologico.

Nel complesso, l'opera realizzata, con gli interventi previsti sulla vegetazione, oltre a non costituire motivo di impatto, potrebbe rappresentare un elemento di riqualificazione. Durante la fase di esercizio dell'Interporto, le attività non risultano essere in grado di innescare interferenze dirette sui raggruppamenti vegetali presenti. Si tratta infatti di specie adatte a questo tipo di condizioni in quanto già circondate da altre attività produttive.

Relativamente alla fauna, il proponente rileva che, vista l'elevata infrastrutturazione dell'area interessata dall'opera, sia la fase di realizzazione sia quella di esercizio dell'interporto non risultano essere in grado di innescare significativi fenomeni di disturbo alla fauna ivi presente. Il Proponente evidenzia che un elemento da considerare durante la fase di progettazione dell'impianto è, comunque, il disturbo arrecato alla fauna dall'illuminazione notturna che può creare scompensi nei ritmi biologici degli animali, con problemi per le attività legate al fotoperiodo.

### 3.6. Componente "uomo" e salute pubblica

L'analisi della componente in esame non è stata svolta dal Proponente in un apposito capitolo ma gli argomenti di interesse sono stati trattati nella componenti atmosfera, rumore e vibrazioni.

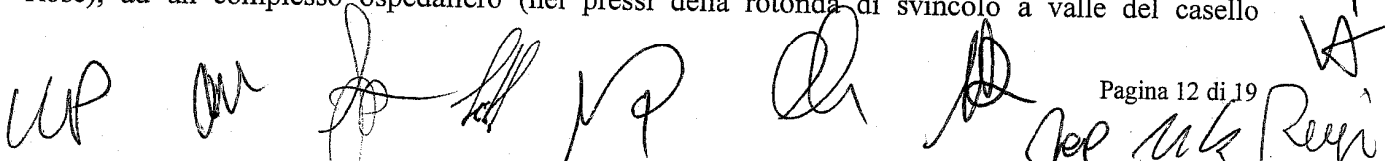
### 3.7. Rumore e vibrazioni

#### *Rumore*

Dei due comuni interessati dalla costruzione dell'area interportuale, Battipaglia ed Eboli, solo il primo ha provveduto alla zonizzazione acustica. L'area intorno all'interporto rientra in classe di zonizzazione acustica V, le zone abitate rientrano in classe III ad eccezione dei ricettori sensibili che sono classificati in classe I.

La principale sorgente di rumore attualmente presente nell'area è il traffico veicolare dovuto alla presenza della Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Altre sorgenti di rumore presenti sono le linee ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, che corre parallelamente all'autostrada a sud della stessa, e Battipaglia-Potenza che costeggia l'area dell'interporto con andamento Nord-Sud. Le emissioni sonore di tali sorgenti influenzano principalmente l'abitato di Battipaglia. Attualmente non sono presenti nel tratto in esame schermature o barriere acustiche, né artificiali, né naturali in grado di proteggere le abitazioni ed i ricettori sensibili presenti.

Non viene registrata alcuna sensibilità particolare nei luoghi destinati ad ospitare il futuro interporto. Diversa è la situazione per ciò che concerne le aree afferenti la viabilità di adduzione all'interporto stesso dove le principali sensibilità si registrano in corrispondenza dei nuclei di maggiore rilevanza, come nel caso dell'abitato di Battipaglia e delle frazioni di Taverna Maratea e Taverna delle Rose lungo la SS 18 Tirrena Inferiore. Altre aree sensibili sono individuabili in corrispondenza della zona di svincolo autostradale di Eboli e, con caratteristiche di maggiore rarefazione, localmente lungo il tracciato della SP.195, dove insistono alcuni ricettori a carattere residenziale. Sia lungo la SP 195, che lungo la SS Tirrena Inferiore, sono presenti alcuni ricettori sensibili riconducibili ad istituti scolastici (uno nei pressi di Eboli e l'altro in località Taverna delle Rose), ad un complesso ospedaliero (nei pressi della rotonda di svincolo a valle del casello



autostradale di Battipaglia) ed a edifici ospitanti strutture medico-sanitarie (nei pressi della ferrovia, sempre a Battipaglia).

Il proponente ha eseguito una serie di rilievi sperimentali per la caratterizzazione dello stato attuale in corrispondenza di 11 differenti postazioni di misura per una durata di 10 min / cad nella fascia oraria 11:00÷ 18:00 c.a. di un giorno feriale (19 marzo 2003). Contemporaneamente alle misure acustiche sono stati rilevati i valori del traffico sulla strada più prossima alla postazione di misura onde consentire l'analisi dei flussi di traffico.

Il calcolo previsionale dell'iterazione dell'opera è stato effettuato con il modello matematico SoundPlan. Le simulazioni effettuate hanno evidenziato che in assenza di mitigazioni alcuni edifici sensibili intorno all'area della S.S. 18 (ospedale di Battipaglia) e della S.P. 195 (Istituto Agrario di Eboli) potranno essere soggette ad immissioni rumorose oltre i limiti di legge come già attualmente accade.

Le mitigazioni previste in fase di cantiere dal Proponente riguardano l'allestimento di una perimetrazione provvisoria con buone caratteristiche acustiche, che dovrà successivamente essere smantellata a fine lavori. In fase di esercizio le mitigazioni previste dal Proponente fanno riferimento alla modifica della viabilità di accesso.

Anche a seguito delle integrazioni fornite permangono alcuni elementi di carenza documentale, concernenti prevalentemente le modalità di applicazione del modello matematico e, di conseguenza, la valutazione dei risultati.

Per quanto attiene l'illustrazione dei dati di input al modello matematico si evidenziano le seguenti carenze documentali principali:

- individuazione in planimetria delle singole sorgenti modellate (tratti stradali e ferroviari) relativamente alla situazione attuale e futura, specificando quali siano quelle di nuova realizzazione e quelle per le quali è previsto un incremento di emissione dovuto al variare del volume di traffico;
- indicazione degli elementi principali utilizzati nel calcolo del livello di emissione delle sorgenti, le caratteristiche dimensionali (lunghezza), nonché i criteri adottati per la taratura del modello.

Per i risultati non vengono effettuate valutazioni di tipo puntuale sui singoli ricettori delle variazioni attese relativamente ai tempi di riferimento diurno e notturno e agli assetti post operam e post operam modificato. Manca anche un confronto con i limiti ammissibili: anche nelle integrazioni non vengono dati chiari riferimenti in relazione alla zonizzazione ipotizzata dal Proponente. Le misurazioni, ancorché complete dal punto di vista dei parametri acustici determinati, sono carenti per quanto attiene ad una adeguata caratterizzazione del rumore ambientale. Si tratta di misure della durata di 10 minuti per punto. Il rumore ambientale dovuto al traffico è invece fortemente variabile nell'arco della giornata e della settimana, anche in funzione delle diverse tipologie di arteria stradale.

D'altro canto si rileva un impegno da parte del Proponente per l'attuazione di un esauriente piano di monitoraggio ambientale nelle varie fasi dell'opera, tale da consentire già dalle prime fasi di costruzione un'adeguata caratterizzazione del clima acustico con possibilità di attuare tempestivamente gli interventi mitigativi eventualmente necessari.

### *Vibrazioni*

La caratterizzazione dello stato di fatto, effettuata dal Proponente attraverso un esame dell'area oggetto dell'intervento, rivela la sostanziale assenza di potenziali sorgenti di vibrazioni e ricettori sensibili.

Attualmente le uniche sorgenti di vibrazioni si possono riscontrare in corrispondenza degli assi viari, interessati dal transito di mezzi pesanti, anche se la distanza a cui si situano le abitazioni è tale da favorire una consistente attenuazione dell'eccitazione vibratoria.

Lo studio del clima vibrazionale indotto dall'opera, così come descritto dal Proponente, viene confinato ad una fascia di territorio ampia circa 50 m rispetto al margine della sorgente energizzante.

Il Proponente afferma che l'andamento dei principali assi stradali di importanza e significatività progettuale si presenta favorevole ad un'intrinseca riduzione del fenomeno vibrazionale, presentando pendenze praticamente nulle e lunghi tratti rettilinei.

Inoltre i terreni presenti nell'area di intervento presentano un comportamento in grado di determinare un maggior assorbimento delle onde elastiche, e quindi un effetto smorzante. La schematizzazione risulta coerente anche con le metodiche messe a punto dal C.N.R. in tema di comportamento sismico dei terreni.

Relativamente agli effetti previsti il proponente afferma che le attività di cantiere legate alla realizzazione delle diverse strutture dell'interporto non determineranno alcun impatto per assoluta mancanza di ricettori a distanze inferiori a 50 m. Per la fase di esercizio il Proponente dichiara che, in virtù della favorevole natura del substrato, della prevista realizzazione di pavimentazioni atte a dissipare correttamente i carichi e le sollecitazioni su di esse indotti e dell'assenza di ricettori a distanze significative, l'opera in questione non comporterà modifiche rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda l'impatto da vibrazioni nello stretto intorno dell'interporto.

È invece atteso un modesto aumento dei livelli vibratori nelle zone afferenti, a seguito dell'incremento dei transiti dei mezzi pesanti sugli assi di adduzione all'interporto stesso.

Il Proponente quindi conclude giudicando la situazione come intrinsecamente favorevole, sostanzialmente caratterizzata da buone capacità di smorzamento ed attenuazione, al punto da poter considerare trascurabile l'intensità degli impatti vibrazionali attesi.

### 3.8. Radiazioni

Il proposto intervento non comprende la realizzazione di opere (elettrodotti, sottostazioni di trasformazione, et.) tali da indurre impatti relativamente alla componente in oggetto.

### 3.9. Componente paesaggio

L'area in esame è caratterizzata dalla presenza di quattro diversi ambiti paesaggistici, tre caratterizzati dal tipo di antropizzazione in essi prevalente (ambiti urbano, industriale ed agricolo) ed il quarto morfologico (costituito dalle colline poste a nord del tracciato autostradale). Il sedime del futuro interporto insiste nella porzione più centro-occidentale dell'ambito industriale: questo ambito presenta un aspetto peculiare rispetto agli altri tre, in quanto è quello maggiormente in trasformazione, essendo costituito ancora in parte da ampie superfici incolte progressivamente interessate da lavori di costruzione di impianti e strutture prefabbricate ad uso produttivo (tra le

UP AW

Pagina 14 di 19

quali rientrano anche tutte quelle relative all'interporto stesso) e dalle relative opere di urbanizzazione (con la viabilità ed i piazzali su tutte). Nel territorio circostante la zona di progetto non sono presenti aree sottoposte a vincolo archeologico. Nonostante notizie storiche testimonino la presenza di insediamenti già consolidati a partire dalla fine del '400, il territorio risulta sostanzialmente privo della presenza di elementi intrinsecamente dotati di un'elevata valenza storico-testimoniale, ad eccezione della presenza dell'antica masseria della Torre dei Ray che assume, nel progetto, funzione di elemento cardine su cui ruota l'intera idea progettuale.

Secondo il Proponente, le interferenze indotte dalle opere in progetto possono manifestarsi sul paesaggio principalmente sotto l'aspetto dell'intrusione visiva e dell'alterazione dei bacini visuali. I lavori di costruzione dell'interporto sono previsti interamente all'interno del comparto industriale, nell'ambito di un'area già oggi interessata da aree di lavorazione in maniera discontinua sul territorio. In fase di esercizio le soluzioni progettuali adottate prevedono la realizzazione di capannoni industriali prefabbricati del tutto analoghi rispetto a quelli delle aree limitrofe, anche se all'interno di alcuni settori funzionali, questi presenteranno uno sviluppo in altezza leggermente maggiore della media del comparto industriale (attestata sui 6 m). Tale maggiore altezza renderà pertanto i capannoni dell'Interporto mediamente più visibili rispetto alle analoghe strutture preesistenti nel comparto industriale.

### 3.10. Interazione fra fattori di cui ai precedenti paragrafi

La relazione istruttoria ha riferito che si possono creare interazioni tra le componenti:

- atmosfera e ambiente idrico;
- ambiente idrico e suolo e sottosuolo;
- atmosfera, vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi;
- vegetazione e paesaggio;
- rumore e fauna;
- salute pubblica, rumore e vibrazioni e radiazioni non ionizzanti;

durante la fase di esercizio ma, soprattutto, durante la fase di realizzazione. Le misure di mitigazione dovranno essere, pertanto, finalizzate alla eliminazione o almeno alla minimizzazione degli impatti indotti su ciascuna componente ambientale e in riferimento alle interazioni tra le stesse.

Ciascuna misura di mitigazione dovrà dunque essere scelta coordinando la tutela della componente ambientale cui essa è prioritariamente destinata con la tutela delle altre componenti ambientali che dovessero rischiare di subire danni dalle caratteristiche della misura di mitigazione considerata (es. gli interventi di mitigazione del rumore e gli interventi di ripristino ambientale dovranno essere scelti e realizzati considerando anche le componenti "paesaggio" e "fauna").

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

**POSITIVO**

sul progetto "Interporto di Battipaglia", fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni:

Si **prescrive** che il progetto definitivo, al fine della migliore tutela ambientale, dovrà contenere e sviluppare i seguenti punti :

- 1) dovranno essere recepiti e sviluppati gli interventi di mitigazione, puntuali e di carattere generale, nonché le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale ed integrati alla luce degli esiti della progettazione definitiva e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliando la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
- 2) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione, ed ai conseguenti condizionamenti delle attività di cantiere, dovranno trovare esplicita ed esaustiva menzione nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore della costruzione dell'opera (capitolato d'oneri, capitolato speciale d'appalto, etc.);
- 3) per la rimozione e lo smaltimento del capannone da demolire le cui coperture contengono fibre asbestose, si dovrà procedere alla redazione di un apposito progetto da presentare alle Autorità competenti secondo i disposti normativi;
- 4) per lo smaltimento dei materiali di esubero dagli scavi, il progetto definitivo dovrà dettagliarne i quantitativi e le caratteristiche e definire un Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo;
- 5) dovrà essere concordata con le Autorità competenti la realizzazione di una campagna di indagine finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli, con particolare riferimento alla possibile presenza di terreni inquinati riconducibili ad operazioni di stoccaggio abusivo di rifiuti operati negli anni passati. Nel caso di esito positivo della campagna, il proponente dovrà attivare le procedure per la caratterizzazione e la bonifica dell'area di cui al DM 471/99;
- 6) qualora, in futuro, nell'interporto dovessero movimentarsi sostanze e rifiuti pericolosi, il progetto dovrà adeguarsi ai disposti della normativa vigente in materia;
- 7) per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri e degli altri principali inquinanti (nelle fasi di cantiere e di esercizio) dovranno svilupparsi stime previsionali supportate dall'acquisizione/elaborazione dei dati meteorologici significativamente utilizzabili, ricavabili dalla/e stazioni meteorologica/che e dall'applicazione di criteri di calcolo in grado di rappresentare i più significativi fattori per la stima delle concentrazioni al suolo ed in atmosfera con riferimento alla normativa applicabile;
- 8) i pozzi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'interporto, debitamente autorizzati e monitorati, dovranno essere realizzati prevedendo l'isolamento della testata al fine di impedire qualsiasi infiltrazione in falda anche in caso d'incidente di cantiere o di esercizio;
- 9) definire le opere destinate alla raccolta, convogliamento, stoccaggio e depurazione delle acque defluenti da strade, piazzali, coperture o comunque superfici impermeabilizzate, nonché delle acque nere provenienti dagli edifici, attrezzature ed impianti;
- 10) dovrà esplicitarsi l'esame del rischio sismico, tenendo presente che, in base alla Deliberazione di Giunta Regionale n° 5447 del 07 novembre 2002 e s.m.i. il comune di Battipaglia in cui ricade l'opera è stato spostato dalla classe 3 alla classe 2, apportando le opportune/necessarie modifiche/integrazioni al progetto;
- 11) prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per



la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);

- 12) dovrà completarsi la valutazione del clima acustico ante operam con l'individuazione e la caratterizzazione delle sorgenti presenti (strade, ferrovia, attività industriali, etc.) ed integrare le attività di rilevamento fonometrico già svolte, in ossequio alla normativa vigente;
- 13) le risultanze dello studio d'impatto relativamente alle componenti rumore e vibrazioni dovranno essere aggiornate in base all'effettivo modello di esercizio dell'interporto, dettagliatamente individuato, per definire compiutamente lo scenario delle emissioni sonore e di vibrazioni;
- 14) il progetto illuminotecnico degli esterni dovrà conseguire il massimo contenimento possibile delle emissioni luminose, in particolare attraverso l'impiego di tecnologie e dispositivi di massima efficienza energetica e la scelta di soluzioni di schermatura atte ad evitare al massimo le dispersioni verso l'alto e verso l'intorno territoriale;
- 15) dovrà essere perseguita una elevata qualità architettonica dei manufatti edilizi e tecnologici curandone il disegno delle strutture, i rivestimenti, le cromie in modo da ottenere per l'intero complesso dell'impianto, specie per le parti visibili dall'esterno, un inserimento visuale unitario curato e composto. Analoga cura dovrà essere posta nel progetto per la riqualificazione e l'ammodernamento della Torre dei Ray, che dovrà essere volto alla massima valorizzazione del manufatto senza alterarne le peculiarità architettoniche e l'inserimento visuale, comprese le pavimentazioni in un intorno idoneo;
- 16) adottare sistemi di alimentazione elettrica esterna per i veicoli-frigoriferi in sosta e privilegiare l'impiego di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, utilizzare mezzi che rispondano alla normativa vigente per i veicoli "nuovi di fabbrica", al momento dell'entrata in esercizio dell'interporto; prevedere inoltre l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari).

Il Proponente **deve** inoltre:

- 17) predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- 18) predisporre ed allegare al Progetto Definitivo un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA;
- 19) prevedere e dettagliare, nel progetto definitivo, le opere e i dispositivi necessari per l'integrazione fisico-funzionale tra le due zone dell'interporto, in particolare per garantire una piena funzionalità e la circolazione interna dei mezzi, evitando peraltro in tal modo inutili interessamenti della viabilità esterna all'impianto;
- 20) realizzare una serie di indagini preliminari che comprendano ricognizioni di superficie, analisi di foto aeree, carotaggi e trincee di verifica al cui esito dovranno essere subordinati l'eventuale esecuzione di saggi e/o scavi stratigrafici conformemente alle prescrizioni della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Si raccomanda infine di:

- A) assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);
- B) avvalersi del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'Opera che all'ampliamento delle conoscenze scientifiche ed alla creazione di nuove professionalità nel settore;
- C) adoperarsi con diligenza per accelerare l'iter approvativo e la realizzazione del progetto esecutivo di adeguamento della SP 195 in modo di garantire l'entrata in esercizio di detta viabilità prima o al più tardi contestualmente all'esercizio delle nuove opere interportuali;
- D) adoperarsi con diligenza per migliorare ed ottimizzare il previsto innesto della SP 195 sulla SP 30 (svincolo denominato "08" nel Progetto definitivo predisposto dal Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti, bonifiche e tutela delle acque della Regione Campania) e per la realizzazione di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli onde evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile;
- E) favorire, in fase di esercizio dell'interporto, l'instradamento dei mezzi pesanti, tramite apposizione di opportuna segnaletica, lungo la SP 195 e verso lo svincolo autostradale di Eboli, evitando interferenze sul clima acustico presso l'abitato di Battipaglia;
- F) eliminare la frammentazione dell'opera inglobando la parte Sud di viale Spagna nell'ambito dell'interporto prevedendo la realizzazione di una nuova strada sul confine Est per realizzare l'accesso all'interporto e servire gli opifici esistenti, come da planimetria allegata alla risposta alle integrazioni.

Roma, 23.09.2003

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)  
Ing. Francesco LA CAMERA  
Ing. Claudio LAMBERTI  
Dott. Vittorio AMADIO  
Ing. Pietro BERNA  
Arch. Eduardo BRUNO  
Dott. Massimo BUONERBA  
Ing. Giuseppe CARLINO  
Prof. Ing. Alberto FANTINI  
Avv. Flavio FASANO  
Arch. Franco LUCCICHENTI  
Prof. Antonio MANTOVANI  
Avv. Stefano MARGIOTTA  
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI  
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

*Bruno Agricola e*  
*Francesco La Camera*  
*Claudio Lamberti*  
*Vittorio Amadio*  
*Pietro Berna*  
*Eduardo Bruno*  
*Massimo Buonerba*  
*Giuseppe Carlino*  
*Alberto Fantini*  
*Flavio Fasano*  
*Franco Luccichenti*  
*Antonio Mantovani*  
*Stefano Margiotta*  
*Rodolfo M.A. Napoli*  
*Maurizio Onofrio*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten mark]*

*Ing. Alberto PACIFICO*  
*Prof. Ing. Monica PASCA*  
*Ing. Giovanni PIZZO*  
*Ing. Pier Lodovico RUPI*  
*Prof. Ing. Nunzio SCIBILIA*

*Tacchini*  
*Monica Pasca*  
*Giovanni Pizzo*  
*Pier Lodovico Rupi*  
*Scibilia*