



SALERNO

INTERPORTO SpA

Presidente Cavaliere del Lavoro Giuseppe AMATO

Uffici Amministrativi : Via Madonna di Fatima, 194 - 84129 SALERNO - tel. 089 5223288 fax 089 3867138 - email: direzione@salernointerporto.it
Ufficio Tecnico: Viale Barassi 19/20 - 84091 Battipaglia (SA) tel. 0828 372008 fax 0828 679704 - email: info@salernointerporto.it

AMMINISTRATORE DELEGATO	RESPONSABILE del PROCEDIMENTO	COORDINATORE della PROGETTAZIONE
Dott. Pierluigi PASTORE	Ing. Carmine AVAGLIANO	Arch. Orlando CAPRINO CAPRINO
UFFICIO TECNICO	CONSULENZE	
Responsabile Arch. Fausto FARINA	Economico Finanziaria Gruppo CLAS Prof. Roberto ZUCCHETTI	Progettazione Impianti Termotecnici Idrico/Sanitari - Antincendio P.I. Domenico AMENDOLA
Ing. Stefano RIGGIO	Geologia - Idrogeologia - Geotecnica Dott. Luigi LANDI Dott. Salvatore MESSINEO	Progettazione Impianti Elettrici Ing. Rosario LANDI
Geom. Mario ANNUNZIATA	Responsabile ambientale Dott. Salvatore MESSINEO	Progettazione Impianti Telematici ed Antintrusione Ing. Carmine DE DONATO
Geom. Franco MARTINO		
Geom. Nunzio MELCHIONDA		
Geom. Giuliano SBORDONE	Piano di Monitoraggio Ambientale ITAN s.r.l.	Progettazione Strutture Ing. Domenico BENINCASA
Dott. ^{ssa} Adele LIMODIO		
Spazio per gli ENTI		

INTERPORTO DI BATTIPAGLIA

Progetto DEFINITIVO

Secondo Lotto Funzionale

OGGETTO:

PRESCRIZIONI C.I.P.E.

Relazione ai sensi dell'art. 166, c. 1 d.lgs 163/06, attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle sue prescrizioni con riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera

REV.	MODIFICHE	DATA	COMMESSA	ELENCO GENERALE	ELABORATO
0	EMISSIONE	Luglio 2007	002/SLF	129	PR RE 01
1					
2					
3					
4					
5					PR RE 01.doc

Inizio Progettazione 02/04/02

Diritti Tutelati a Termini di Legge

4.1 RELAZIONE di Attestazione ex art.166 comma1 D.Lgs. n°163/06

Premessa

Con l'accordo di programma sottoscritto il 23.9.2002 è stata approvata la localizzazione dell'Interporto di Salerno di rilevanza nazionale, ricadente nel territorio del Comune di Battipaglia, come specificatamente individuata negli elaborati allegati all'accordo e per l'effetto:

- è stata approvata la localizzazione in Battipaglia, nell'area ricadente nel perimetro del Piano Regolatore Territoriale Consortile A.S.I. di Salerno - Agglomerato di Battipaglia, dell'infrastruttura Interporto di Salerno, scalo intermodale a completamento del sistema interportuale di Nola-Marcianise, ai fini della Pianificazione dei Trasporti, quale definitiva localizzazione a stralcio del Piano di Settore in itinere ex art. 15 - co. 3 - L.R.C. 28.03.2002 n. 3 e proposta stralcio da recepire nel nuovo Piano Regionale dei Trasporti, ex art. 15 - co. 2 - L.R.C. 28.03.2002 n. 3;

- è stata contestualmente approvata la variante al Piano Regolatore Territoriale Consortile dell'A.S.I. di Salerno - Agglomerato di Battipaglia, ed al Piano Regolatore Generale del Comune di Battipaglia dell'area di localizzazione dell'Interporto di Salerno, da zona destinata "ad insediamenti industriali di piccola, media e grande dimensione" - Zona "D" in attrezzature di interesse pubblico - insediamenti logistici e strutture interportuali - Zona "IP", con conseguente vincolo a destinazioni di uso per insediamenti logistici - infrastrutture ed attività interportuali.

In seguito alle delibere di approvazione e ratifica dell'Accordo di Programma, del Consiglio Provinciale di Salerno n. 101 del 30 settembre 2002, del Consiglio Comunale di Battipaglia n. 80 del 14.10.2002, del Consiglio Generale del Consorzio ASI, n. 22 del 16.10.2002, in data 31.12.2002 il predetto Accordo di Programma è

stato approvato, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, e per gli effetti di cui al comma 4.

La delibera CIPE del 21/12/2001 n°121 all'art.2 , ha inserito fra le infrastrutture strategiche e di interesse nazionale, di cui all'art.1 della Legge 21 dicembre 2001, n°443, per la Regione Campania, l'Interporto di Battipaglia: potenziamento e collegamenti con A3 e rete ferroviaria.

La Salerno Interporto s.p.a., pertanto, ha avviato l'attività di progettazione nel rispetto del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n°190, di attuazione della legge 21 dicembre 2001, n°443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.

In data 7 marzo 2003 è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture il progetto preliminare dell'Interporto di Battipaglia per la competente approvazione; in pari data il progetto è stato rimesso ai sensi del combinato disposto degli artt. 3, comma 4 e 5 del D.Lgs. 20.8.2002 n°190 agli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili.

Il progetto preliminare dell'intero intervento prevede una spesa complessiva pari ad € 99.877.064,70 I.V.A. compresa.

Con nota in data 7/3/03 e successive lo Studio di Impatto ambientale dell'intero Interporto è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e alle competenti Soprintendenze.

La Commissione Speciale di Valutazione Impatto Ambientale ha richiesto elementi integrativi, inviati con nota del 13.08.03 .

La Commissione Speciale di Valutazione Impatto Ambientale in data 23.09.03 ha espresso, ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera, parere positivo sul progetto " Interporto di Battipaglia", fatte salve tutte

le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è condizionato dall'ottemperanza di alcune prescrizioni ed è integrato da raccomandazioni.

Conseguentemente il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota del 9 ottobre 2003, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture il parere positivo espresso, ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo n. 190/2002, dalla Commissione speciale di valutazione dell'impatto ambientale, che ha formulato prescrizioni e raccomandazioni da recepire nella fase di progettazione definitiva o in fasi successive.

Parallelamente il Ministro per i beni e le attività culturali con nota del 3 Novembre 2003 ha espresso analogo parere favorevole, con raccomandazioni e prescrizioni.

Il C.I.P.E. con delibera del 5/12/2003 n° 112 ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002 con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare del "primo stralcio funzionale dell'Interporto di Battipaglia", riconoscendo la compatibilità ambientale dell'opera.

Essendo il parere positivo della Commissione Speciale VIA espresso sull'intera opera, conseguentemente la compatibilità ambientale è riferita all'intero intervento.

In data 31/05/2004 è stato presentato il progetto definitivo del primo lotto funzionale dell' Interporto di Battipaglia, approvato dal C.I.P.E. con delibera n° 67 del 25/05/2005 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana

Nelle more della conclusione della Conferenza di Servizi, il 13 Agosto 2004 il progetto definitivo dell'intera opera è stato inviato al Ministero dell'Ambiente – Commissione Speciale VIA, per verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle

prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale (delibera CIPE n°112/03), ed effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale, nel rispetto dell'art.20 comma 4 del D.Lgs. n.190 del 2002.

La Commissione Speciale V.I.A. , nella seduta plenaria del 14/12/04, ha reso gli esiti della verifica di ottemperanza ai sensi dell'art.20, comma 4 del D.Lgs 190/02, esprimendo parere positivo e ha trasmesso il documento al Ministero dell'Ambiente.

Il Ministero dell'Ambiente con nota del 16/2/05 prot. n°DSA/2005/003742 (Allegato n 10) ha espresso le valutazioni di cui all'art.4, comma 3 del D.Lgvo 190/02 e le verifiche, ai sensi dell'art.20 del medesimo, circa il rispetto, nel progetto definitivo, delle prescrizioni contenute nel provvedimento di accertamento della compatibilità ambientale. Pur essendo il progetto definitivo oggetto di verifica di ottemperanza da parte della Commissione VIA relativo all'intero Interporto, il Ministero riferisce le approvazioni al progetto preliminare approvato dal CIPE e quindi limitatamente al primo stralcio funzionale dell'opera.

Il secondo lotto è pertanto uno stralcio funzionale del progetto definitivo dell'intero Interporto sul quale la Commissione Speciale VIA, nella seduta del 14/12/04, ha reso gli esiti della verifica di ottemperanza ai sensi dell'art.20, comma 4 del D Lgvo 190/02, esprimendo parere positivo.

Di seguito si riportano gli accorgimenti adottati e da adottare nel recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni nella fase di redazione del progetto definitivo dell'intervento.

Parte 1° - PRESCRIZIONI

- *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;*

Le opere a verde che verranno realizzate all'interno delle aree complessive di intervento, interesseranno aree in gran parte comprese all'interno del perimetro dell'Interporto nel II lotto (per una superficie pari a mq 15.942) ed in misura minore all'esterno dello stesso (per una superficie di mq 12.251) con funzioni di intervento di compensazione ambientale, rivestendo, tra l'altro una fruizione pubblica che si aggiungono a quelle previste per il I Lotto.

Nella redazione del progetto delle opere a verde, direttamente derivata dalle opere di mitigazione messe a punto nel SIA, si è, chiaramente, tenuto conto di quanto previsto e regolamentato nell'ambito delle norme urbanistiche che regolano la zona ASI, queste, in particolare, prevedono che per il verde venga adottata la regola di inserire 100 piante per ettaro. Rispetto a questo standard urbanistico, il progetto messo a punto risulta non solo rispondente, ma addirittura prevede una percentuale di piante/ha di gran lunga superiore rispetto a tale valore, attestandosi su 393 piante per ettaro di cui 203 (per ettaro) a portamento arboreo.

Per i dettagli tecnici e computistici, si rimanda agli allegati descrittivi delle opere a verde e della progettazione specifica dell'area di compensazione dove sono descritti la tipologia delle essenze utilizzate, l'impegno temporale per la realizzazione dei lavori ed i costi analitici degli interventi (rif.: elenco generale n° 009 AR RE01, n°10 AR CST, n°61 AR45).

- *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 DM471/99;*

In data 07 Aprile 2004 si è proceduto ad un sopralluogo in corrispondenza dell'area del futuro Interporto a seguito del quale è stato redatto uno specifico verbale. (All. 1), concordato con il responsabile dell'ufficio Ambiente del Comune di Battipaglia.

Nel corso di tale sopralluogo si è proceduto ad un'analisi visiva di superficie di tutta l'area di sedime dell'Interporto, individuando, come risulta dalla cartografia allegata al verbale di sopralluogo, le aree risultate affette da problematiche.

A seguito di tale visita e del reperimento di alcuni casi di inquinamento con nota del 2/7/04 prot. n. 227-EE/3-04 (All. 2) si richiedeva al Comune di Battipaglia gli eventuali procedimenti attivati dall'Amministrazione verso i proprietari delle aree come responsabili dei terreni stessi.

I probabili "inquinamenti" esplicitati nel verbale e nella cartografia allegata sono tipologicamente assimilabili a "abbandoni di materiale vario e incontrollato". Come prima enunciato, di concerto con l'autorità competente si è proceduto all'individuazione delle aree con la loro perimetrazione. Circa i due punti indicati nell'allegato 1 con le lettere A e B, trattandosi di abbandoni di materiale vario e superficiale la Salerno Interporto interverrà nella rimozione di tali abbandoni differenziando i materiali e conferendo in discarica autorizzata tali prodotti. Circa il punto C dell'allegato 1, ovvero il rilascio diffuso di materiale asbestosi (amianto) l'ufficio ambiente del Comune ha trasmesso con nota del 06/08/2004 prot. n.37132 (All. 3) l'ordinanza sindacale n. 301 del 23.04.2003 in forza della quale impone, al proprietario, la rimozione in sicurezza dei manufatti in amianto. Il proprietario

SO.GE.MO. Spa con nota del 17/6/2004 acquisita al protocollo dell'ente il 22/6/2004 n. 2248 (All. 4) si è dichiarato disponibile alla rimozione e riconduzione in sicurezza dell'area. Comunque, la Salerno Interporto Spa, qualora il proprietario non abbia bonificato l'area, provvederà a propria cura e spese all'intervento nell'area interessata prima che la stessa sia interessata dai lavori si rimarca in questa sede che i luoghi di cui trattasi fanno parte o comunque ricadono in zone oggetto di progettazione di lotti successivi al presente II Lotto Funzionale.

- *qualora, in futuro, nell'Interporto dovessero movimentarsi sostanze e rifiuti pericolosi il progetto dovrà adeguarsi ai disposti della normativa vigente in materia;*

Per ciò che concerne le sostanze e/o rifiuti pericolosi, l'attuale progettazione definitiva dei luoghi del II Lotto non prevede la movimentazione di esplosivi e/o prodotti altamente infiammabili (benzine, oli, gas, esplosivi etc.) in quanto le attuali normative vigenti prevedono una serie di accorgimenti speciali non applicabili all'Interporto; ci si riferisce, in particolare, ad accorgimenti quali distanze tra i magazzini, caratteristiche strutturali.

Inoltre si precisa che l'attuale configurazione planimetrica dell'intero Interporto, non presenta alcuna area che abbia idonee distanze di sicurezza da edifici posti oltre i limiti dell'Interporto stesso, aspetto che chiude la questione relativa all'eventuale movimentazione di tali sostanze.

- *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;

Ad integrazione delle richieste relative agli impatti sulla componente atmosfera, si riportano i dati meteorologici relativi alle stazioni di Battipaglia, di Baronissi e di Pontecagnano. I dati meteorologici relativi a Battipaglia sono stati desunti dai dati UCEA per quanto riguarda gli anni 1994-1998 e dalla rete agrometeorologica regionale per quanto riguarda gli anni 1999-2001. I dati relativi a Baronissi si limitano all'anno 2000 e derivano dalla rete agrometeorologica regionale. Relativamente alla Stazione di Pontecagnano si è fatto riferimento ai dati delle statistiche meteorologiche – Anno 1997 edite dall'ISTAT.



Caratterizzazione meteorologica dell'area di intervento

Sebbene sia nota per il clima mite, la Campania presenta in realtà delle differenze notevoli tra le condizioni meteorologiche riscontrabili lungo la costa e quelle tipiche delle zone più interne. Queste zone, infatti, essendo caratterizzate da catene montuose molto alte, risentono di un clima invernale spesso assai rigido e umido. Le coste, al contrario, essendo protette dai venti gelidi settentrionali, vedono un clima molto più mite con temperature che difficilmente scendono sotto ai 5- 6°C.

Si registrano così temperature massime nel mese di Gennaio di circa 11-13°C lungo la fascia costiera e di 5-8 °C nelle zone interne. L'aspetto interessante sono le escursioni termiche notturne, anche dell'ordine di 7-8 °C, tra il litorale e le prime vallate interne, dove frequenti sono le gelate. Su alcune vette ad altipiani molto spesso la colonnina di mercurio non riesce a superare lo zero termico per molti giorni; la causa è da attribuire alla spessa coltre nevosa che favorisce il riflesso dei raggi solari.

L'altopiano del Matese e il Partenio (1000 mt.) sono le zone più piovose della regione con più di 2000 mm di precipitazioni annui, spesso nevosi. Nella zona interna del beneventano e del salernitano al confine con Puglia e Basilicata si riscontrano invece, le zone meno piovose con 500-600 mm annui. Lungo la costa le medie si aggirano sui 1000-1200 mm con frequenti temporali autunnali e primaverili. Frequenti temporali estivi pomeridiani interessano le zone montuose. Le nevicate quasi mai raggiungono le coste a causa dell'effetto "Stau" generato dall'Appennino.



Unica condizione per avere precipitazioni nevose su queste zone è la formazione sul medio Tirreno di una depressione che “pompa” aria umida su di un cuscinetto di aria gelida.

Durante l'estate le temperature massime oscillano tra i 28-31°C della costa ai 25-28°C delle località interne, ma non mancano zone dai microclimi particolari come la pianura casertana, il vallo di Diano, l'agro nocerino e l'alta Valle dell'Irno, caratterizzate da un clima più torrido con temperature che spesso sfiorano i 31°C, raggiungendo punte di 36-38°C.

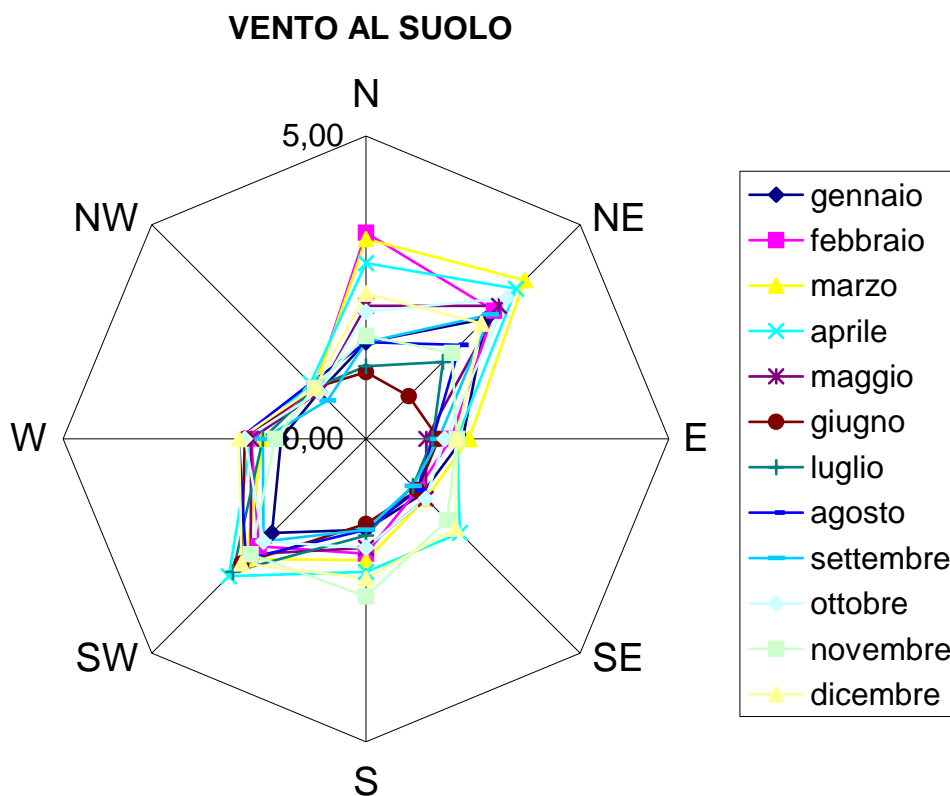
Dati meteo relativi a Pontecagnano

L'analisi dei dati relativi alla velocità e alla direzione dei venti evidenziano che:

la distribuzione delle frequenze annuali delle classi di velocità del vento indica una attività anemologica caratterizzata dalla predominanza di venti con direzione predominante SW (21% delle frequenze annuali con velocità giornaliera media nell'anno pari a 2,7 m/s) e subordinatamente N – NE (con il 18% e 12% - rispettivamente- delle frequenze annuali con velocità giornaliera media nell'anno pari a 2,2 – 2,6 m/s) e fenomeni di calma di vento con frequenze annuali solamente del 9%.

Per quanto riguarda l'andamento stagionale dei venti si evidenzia una distribuzione delle frequenze analoga a quella annuale con il prevalere dei venti con direzione N nei periodi autunno-inverno con massima velocità giornaliera in media di 13,4 m/s; mentre periodi primaverili ed estivi la direzione prevalente è SW e la velocità massima giornaliera è di 11 m/s.

Grafico: vento al suolo. Direzione di provenienza e velocità giornaliera media nel mese in m/s.



Le variazioni del livello termico dell'aria, che si verificano nel corso della giornata e delle stagioni, inducono una serie di fenomeni convettivi locali che contribuiscono a definire il grado di stabilità atmosferica e quindi la potenziale dispersione degli inquinanti.

La temperatura media mensile delle minime e massime giornaliere, riportata nella tabella subito seguente, indica rispettivamente una variazione stagionale compresa tra 4,3°C (Gennaio) e 16,2°C (Agosto) per le temperature minime e tra 15,5°C (Gennaio) e 27,7°C (Agosto), per le temperature massime.

Tabella delle Temperature medie mensili massime e minime

Mese	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Sett	Ott	Nov	Dic
T medie massime	15.5	14.8	16.6	16.4	23.7	28.2	28.6	29.6	27.7	22.6	18.9	15.2

T medie minime	4.3	3	3.9	3.9	10.1	14.7	15	16.2	14.5	10.8	8.6	4.8
----------------	-----	---	-----	-----	------	------	----	------	------	------	-----	-----

Tabella riepilogativa delle temperature giornaliere nell'anno

STAZIONE	Massimo	Minimo	Media massima	Media minima	Escursione massima	Escursione minima
Pontecagnano	35,7	-2,5	21,5	9,2	20,3	4,2

Il valore di umidità relativa raggiunge un picco stagionale in inverno attestandosi alle ore 6 a.m. all'89% e restando compresa tra valori compresi tra l'80% ed il 90%. Mentre in primavera si ha il valore mediamente più basso che si aggira sull'82%.

Inverno			Primavera				Estate			Autunno		
Umidità relativa		Pressione atmosferica media (hPa)	Umidità relativa		Pressione atmosferica media (hPa)	Umidità relativa		Pressione atmosferica media (hPa)	Umidità relativa		Pressione atmosferica media (hPa)	
h 6	h 12		h 6	h 12		h 6	h 12		h 6	h 12		
89	67	1.013	82	53	1.012	86	51	1.009	87	64	1.009	

Per quanto concerne le precipitazioni, la quantità massima si registra in inverno con 189,6 mm di pioggia e con 25 giorni in cui la quantità di acqua meteorica è superiore ad 1 mm.

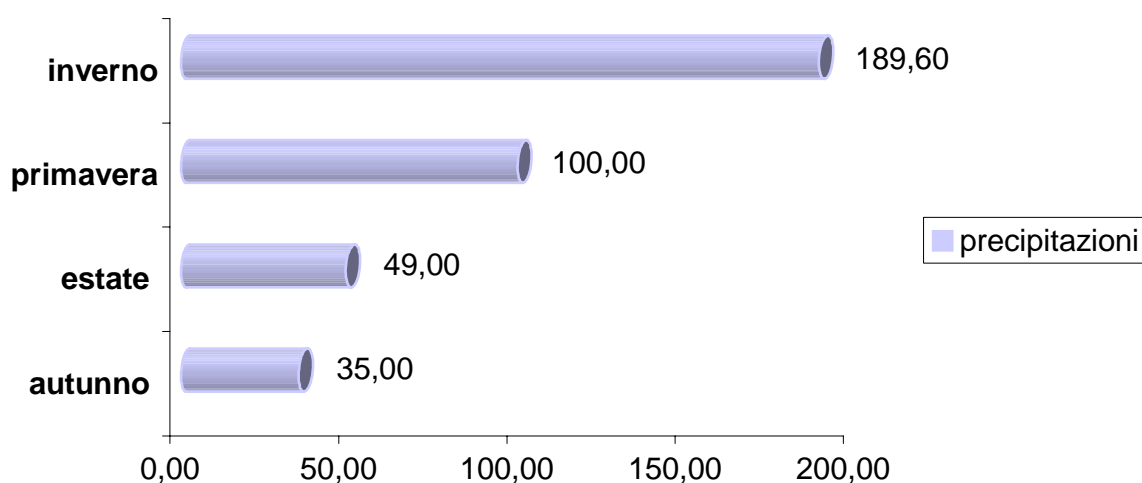
Ma anche in primavera la quantità di pioggia è ragguardevole, attestandosi in media sui 100 mm di precipitazione, con circa 14 giorni in cui l'acqua precipitata raggiunge e supera 1 mm di spessore.

I valori più bassi, invece, si registrano in autunno ed in primavera, ove la quantità di pioggia oscilla tra i 35 ed i 49 mm circa.

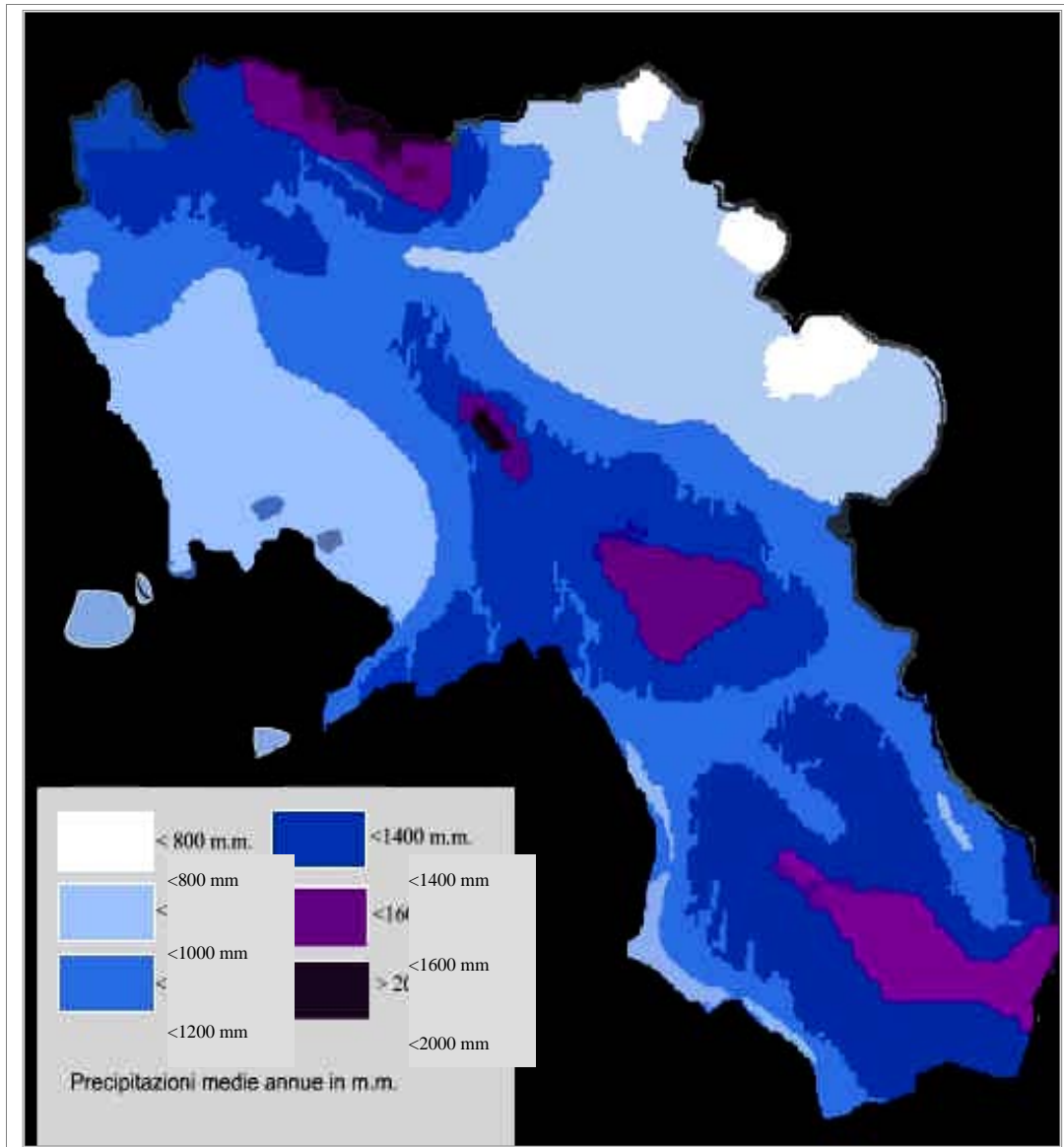
PRECIPITAZIONI			FENOMENI VARI			
STAZIONI	Quantità totale	Quantità massima giornaliera	Giorni con quantità ≥ 1 mm	Temporal e	Neve	Nebbia
Pontecagnano						

			55		
	373.6 mm	19.6 mm		-	-

Precipitazioni

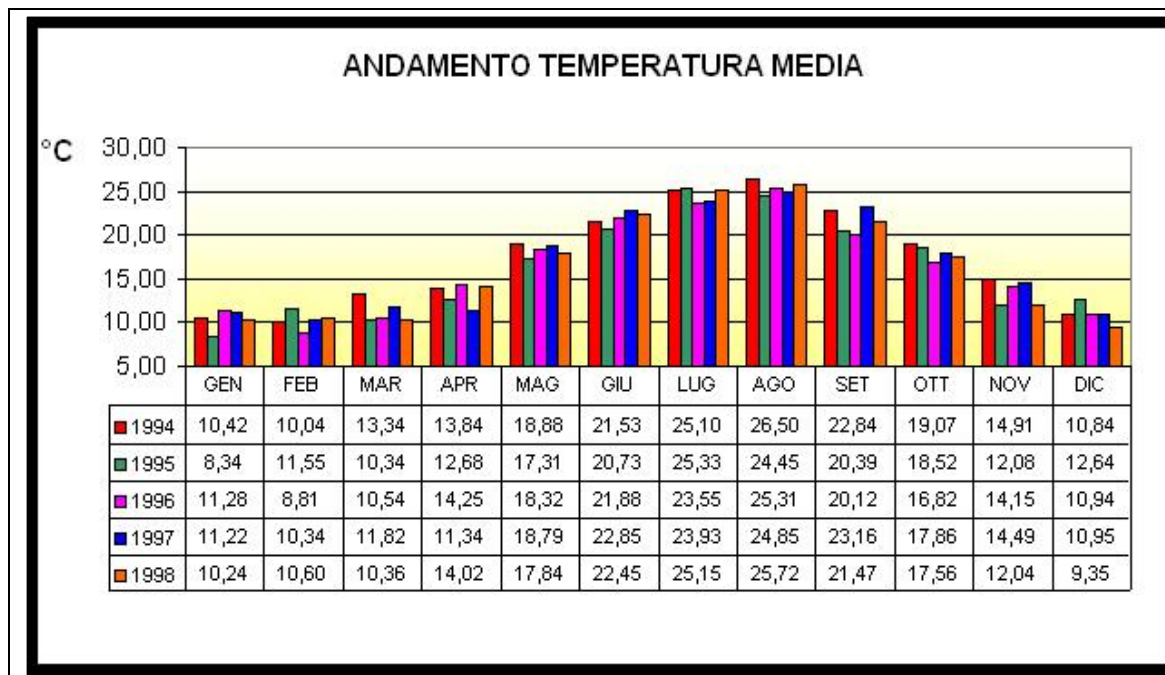


Di seguito si riporta una carta delle precipitazioni del territorio campano, dalla quale si evince, che le aree montuose dei M.ti Lattari (nella penisola sorrentina), i rilievi di Salerno ed i Picentini sono soggette a precipitazioni più elevate (tra i 1200 ed i 1400 mm annui).

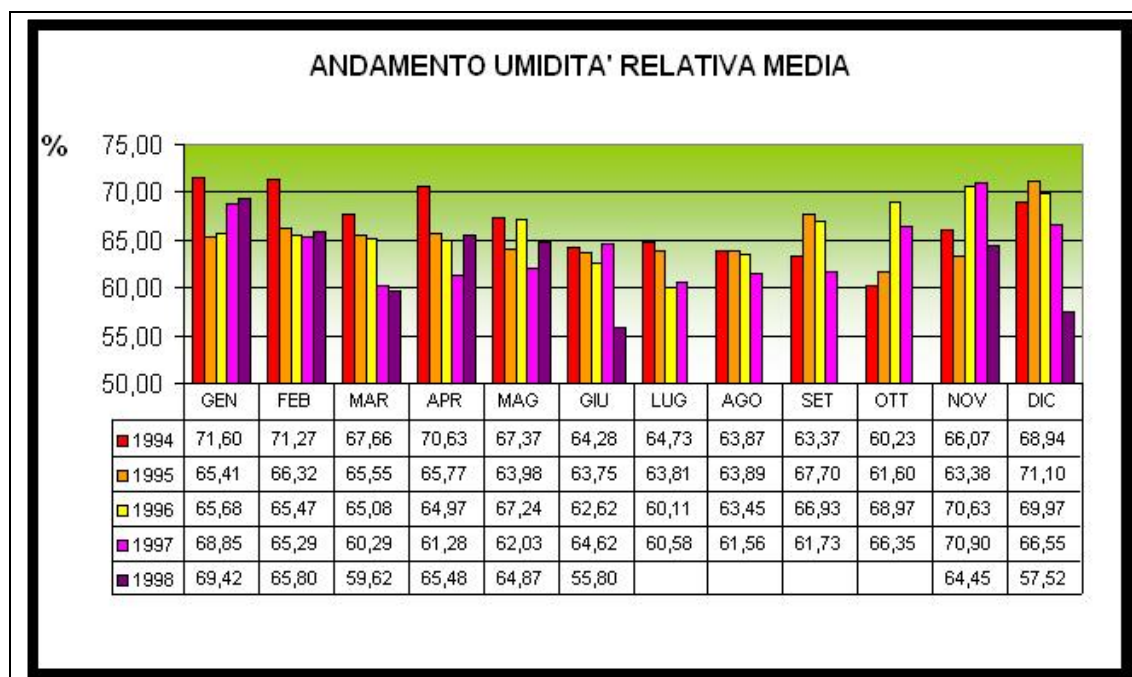
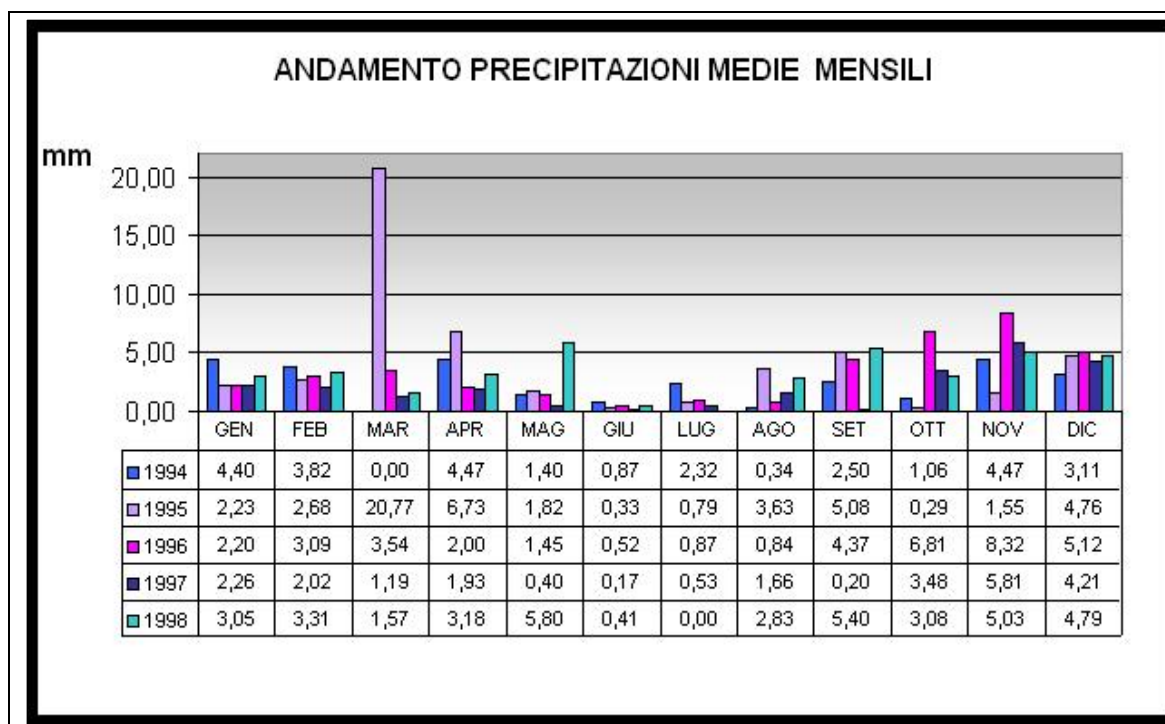


Dati meteo relativi alla stazione di Battipaglia

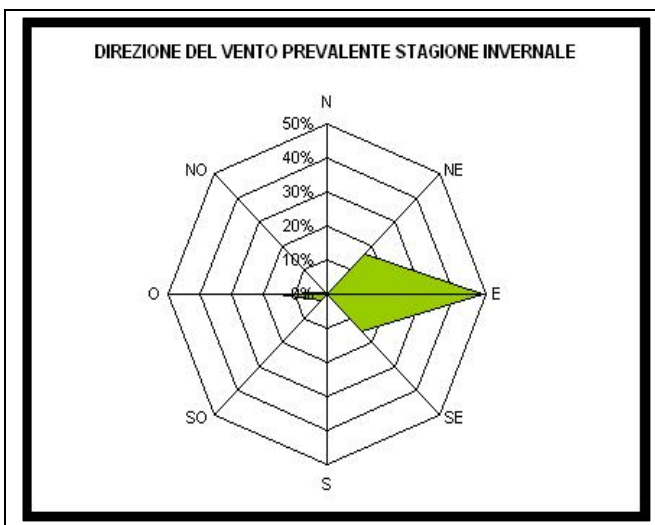
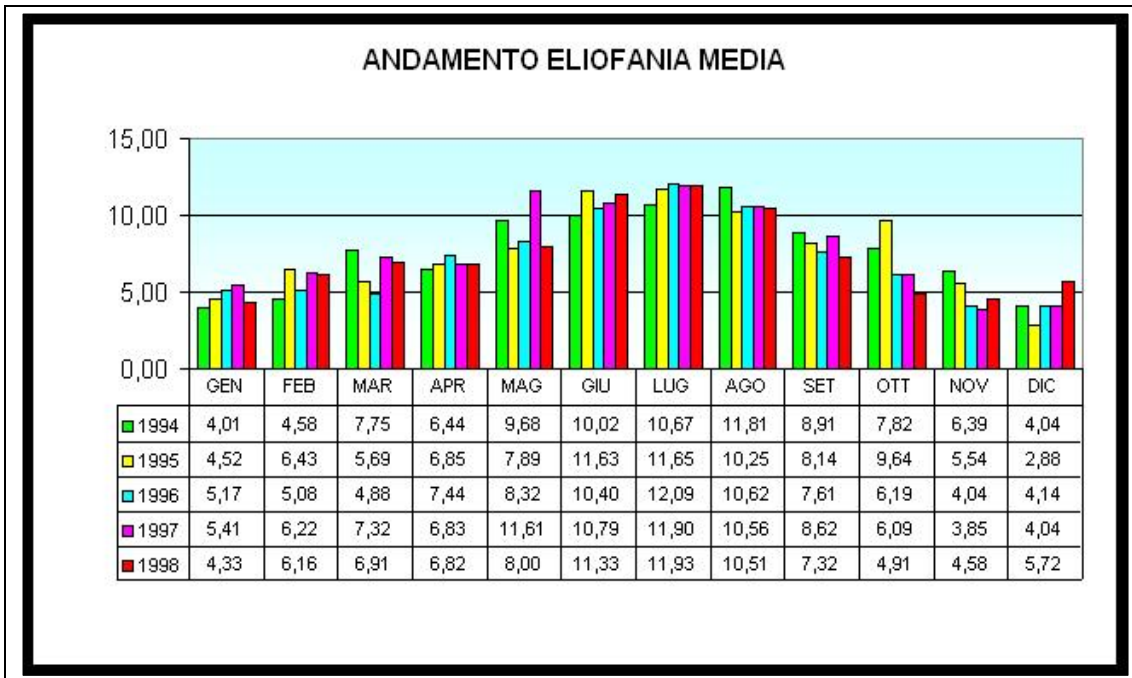
– Fonte UCEA anni 1994-1998

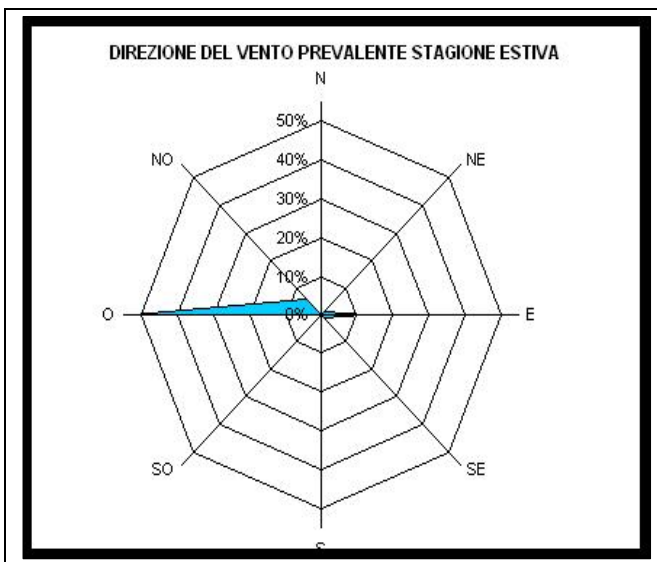
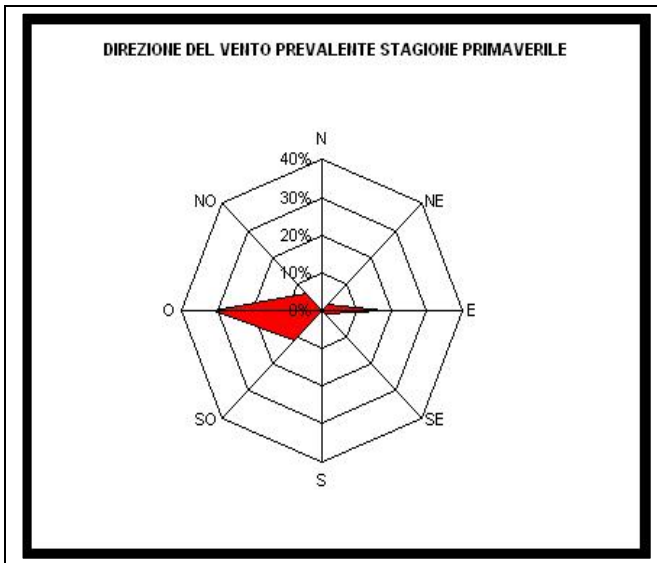


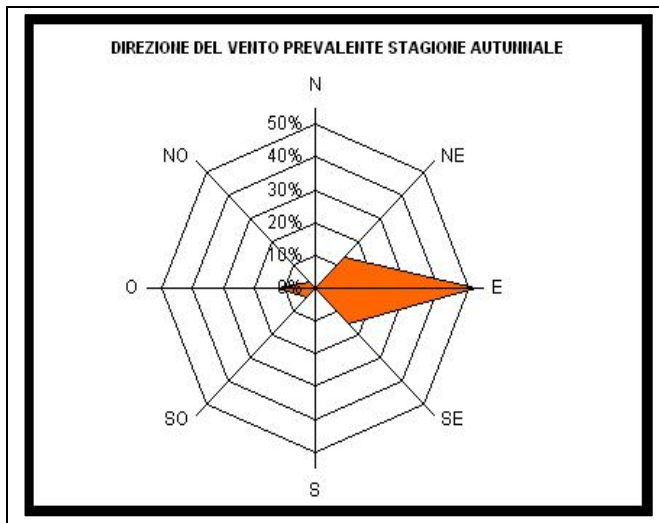
La temperatura media mensile, riportata nella tabella sopra riportata, indica rispettivamente una variazione stagionale compresa tra 10°C (Gennaio) e 25°C (Agosto).



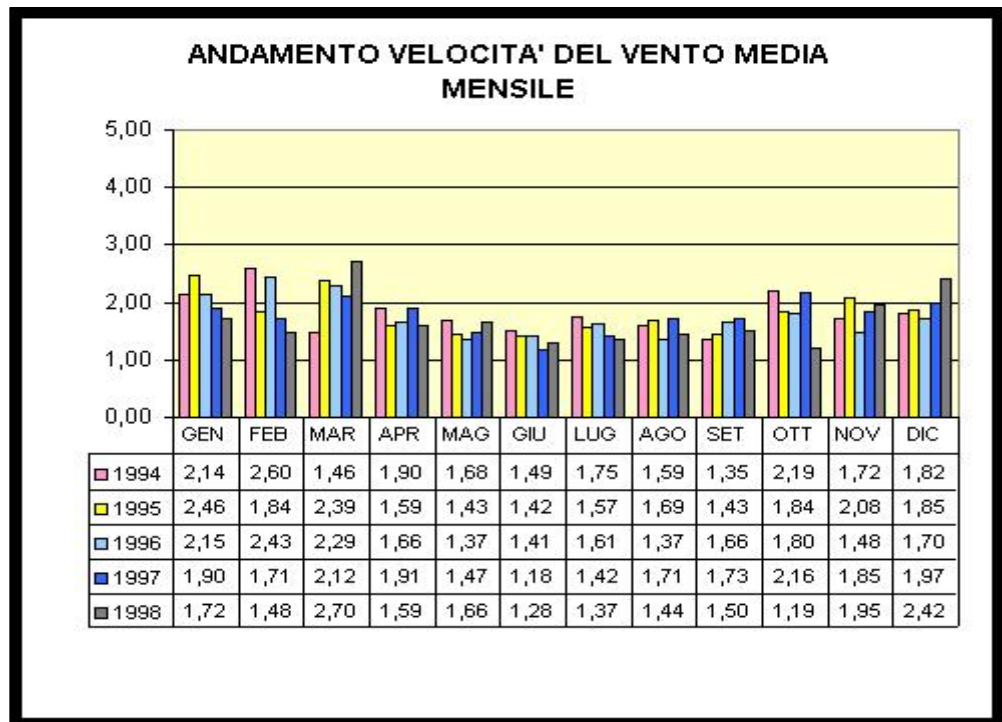
Il valore di umidità relativa raggiunge un picco stagionale in inverno restando compresa tra valori compresi tra il 70% e l'80%. Mentre in primavera si ha il valore mediamente più basso che si aggira sull'65%.





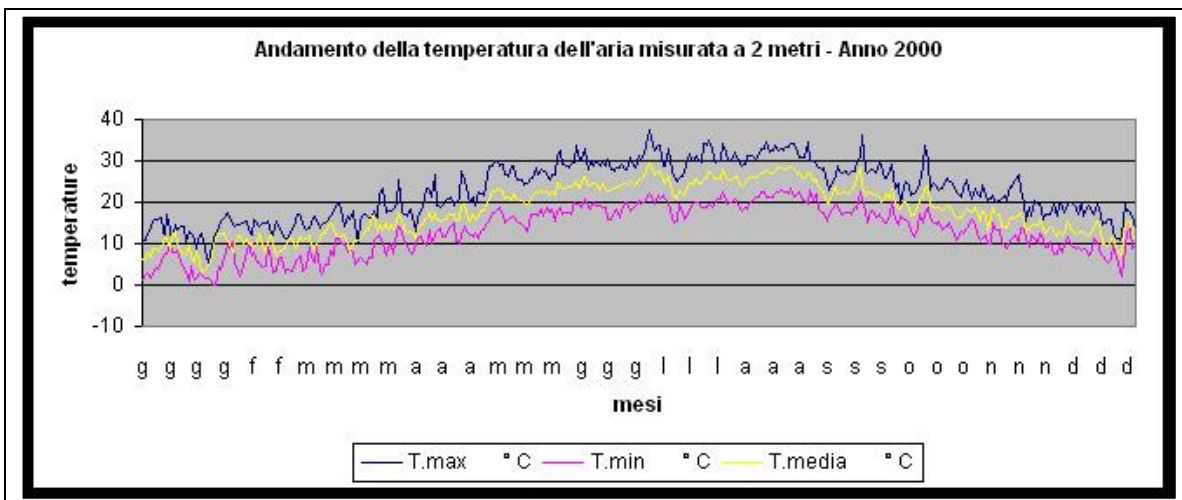
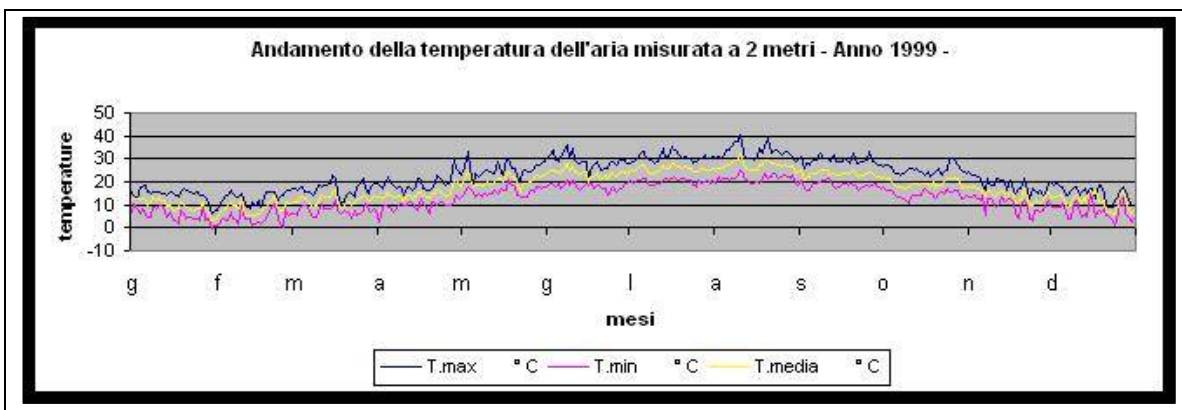


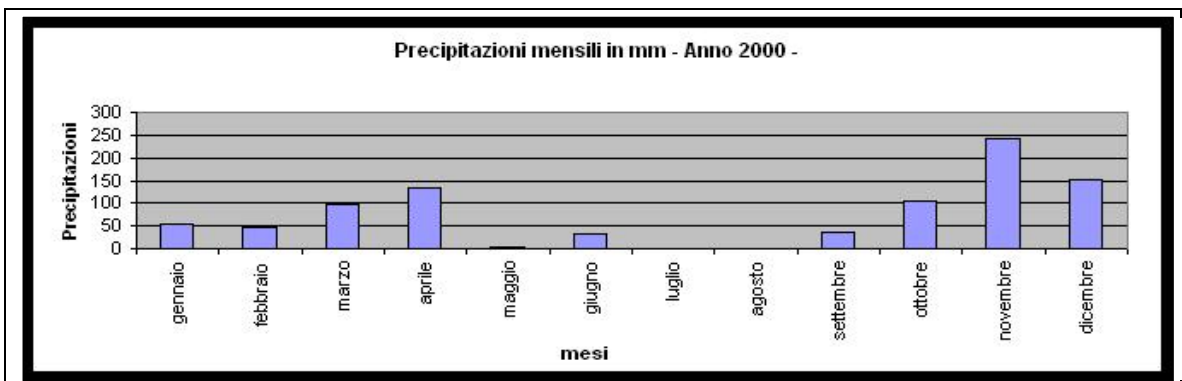
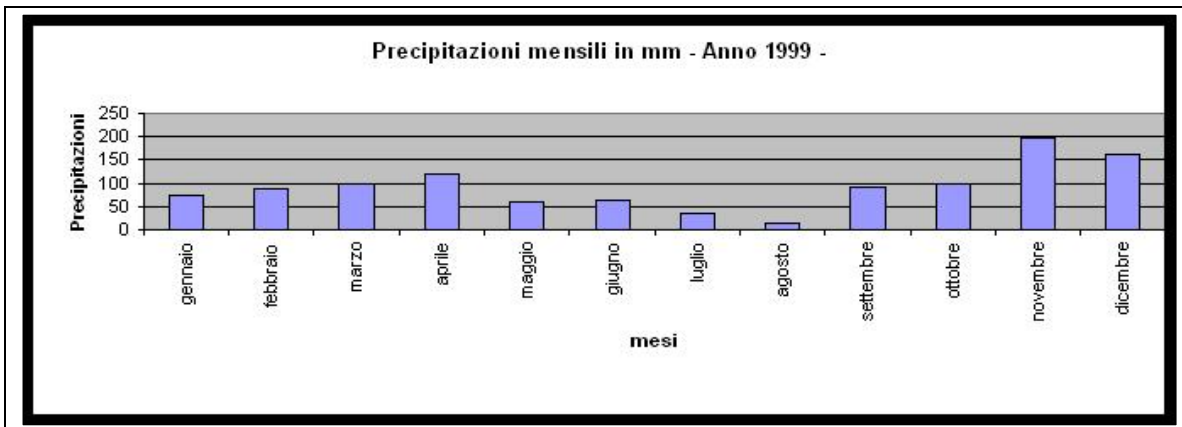
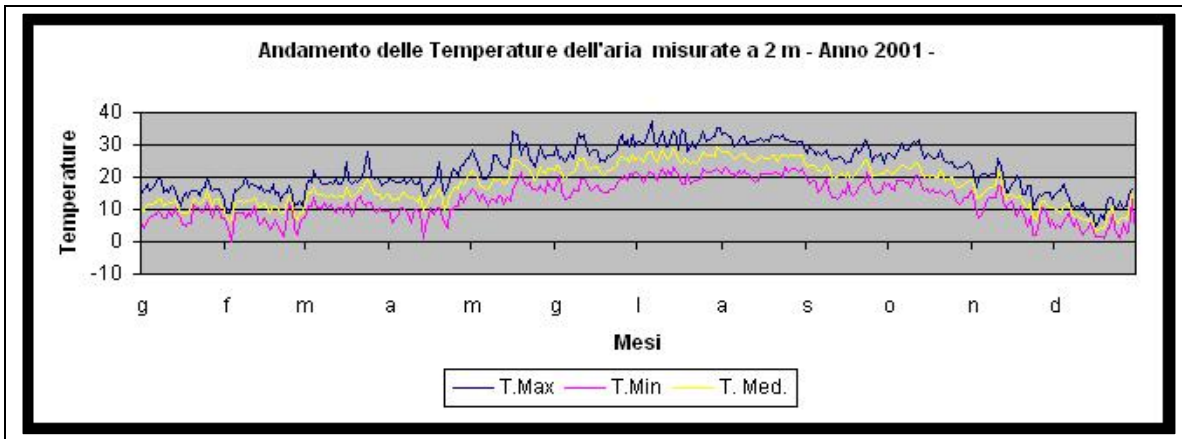
Come si può osservare dai dati stagionali, in primavera ed estate si osserva un'attività anemologica caratterizzata dalla predominanza di venti con direzione predominante Ovest mentre nelle stagioni invernali e autunnali tale tendenza si inverte e i venti hanno direzione predominante Est.

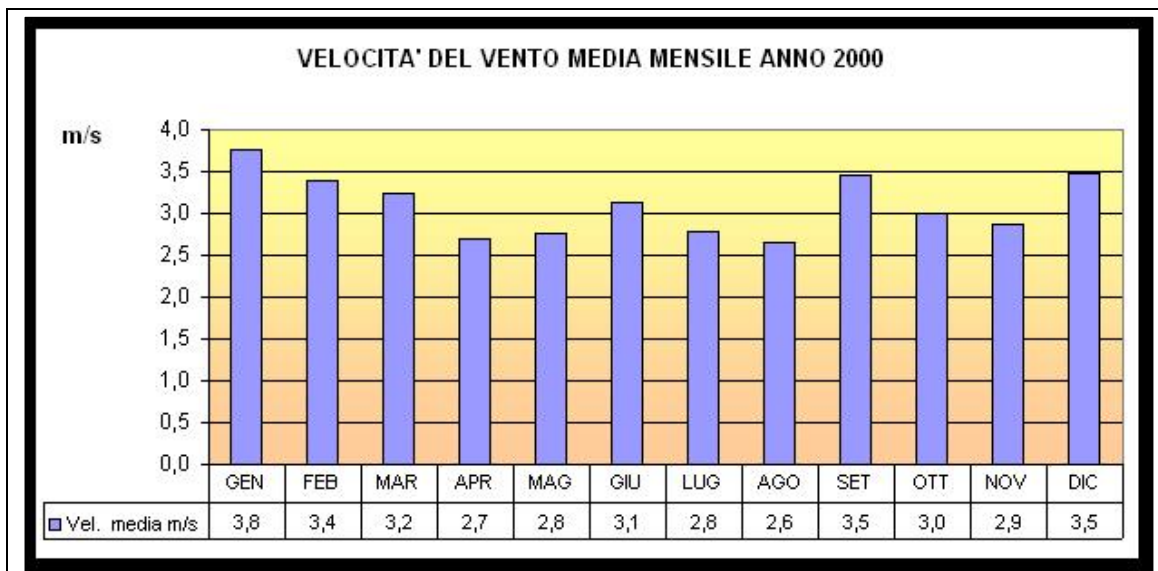
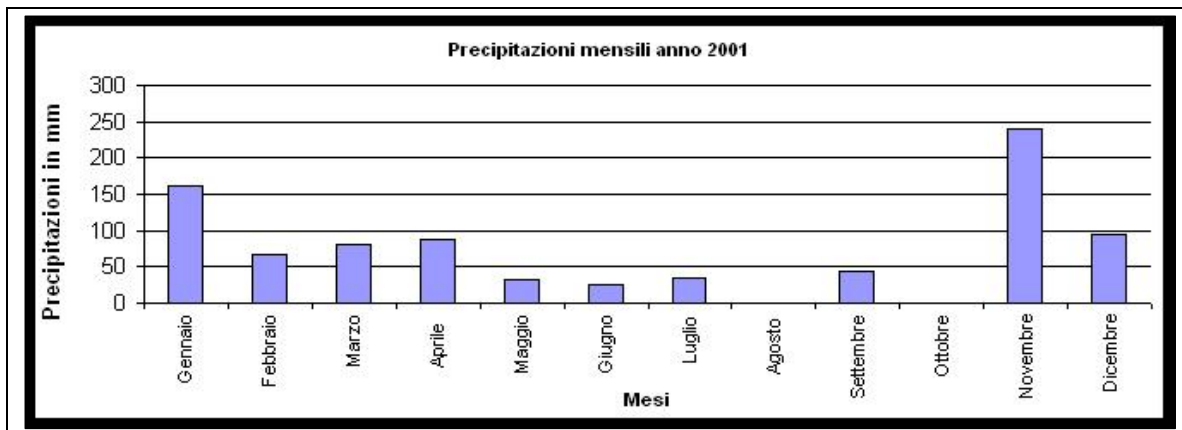


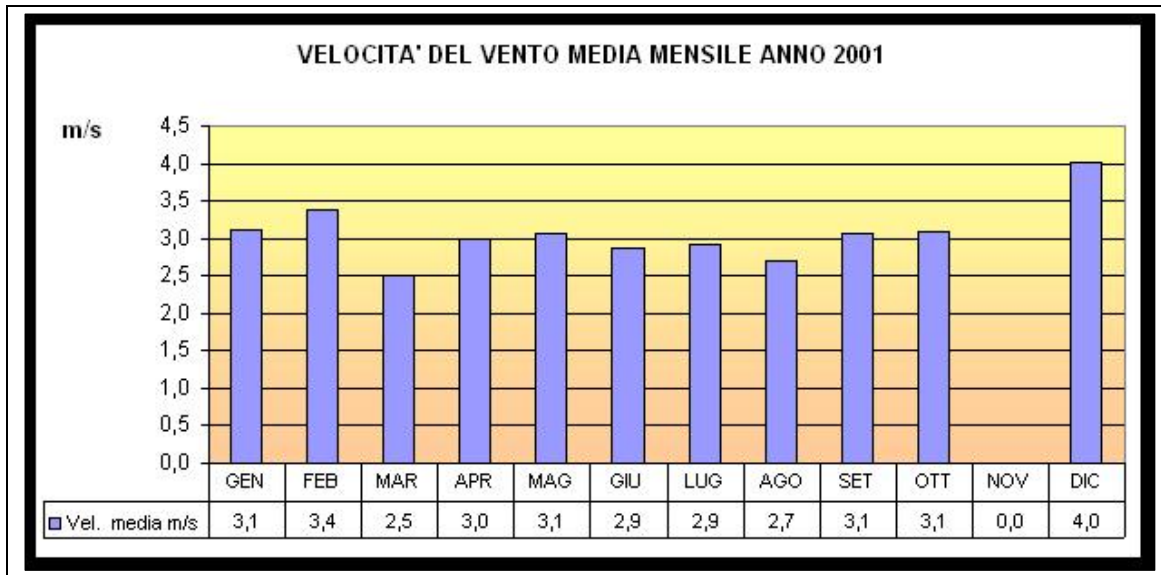
Per quanto riguarda la velocità media del vento i valori si attestano al di sotto dei 3 m/s, come si può osservare dai dati sottoriportati, con un incremento nei mesi autunnali ed invernali e una leggera diminuzione nei mesi estivi e primaverili.

Fonte rete agrometeorologica regionale anni 1999-2001

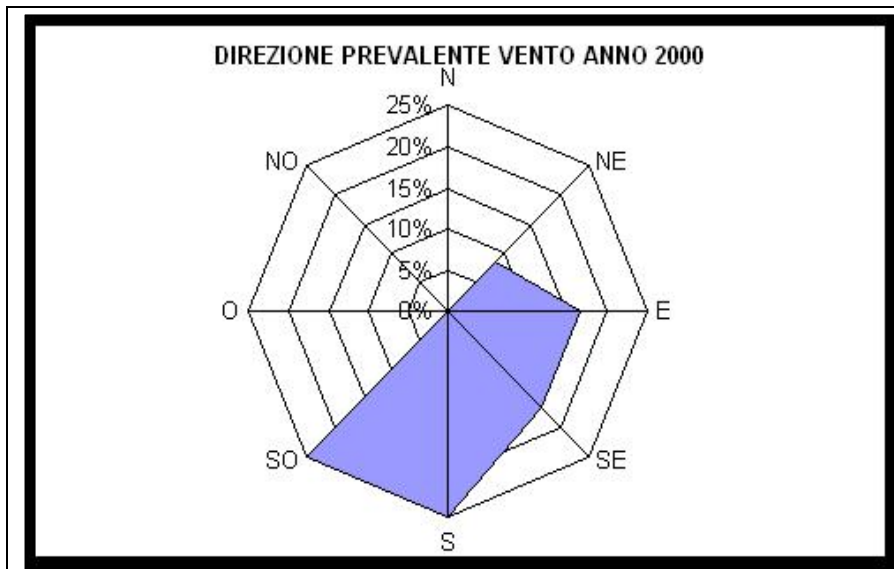


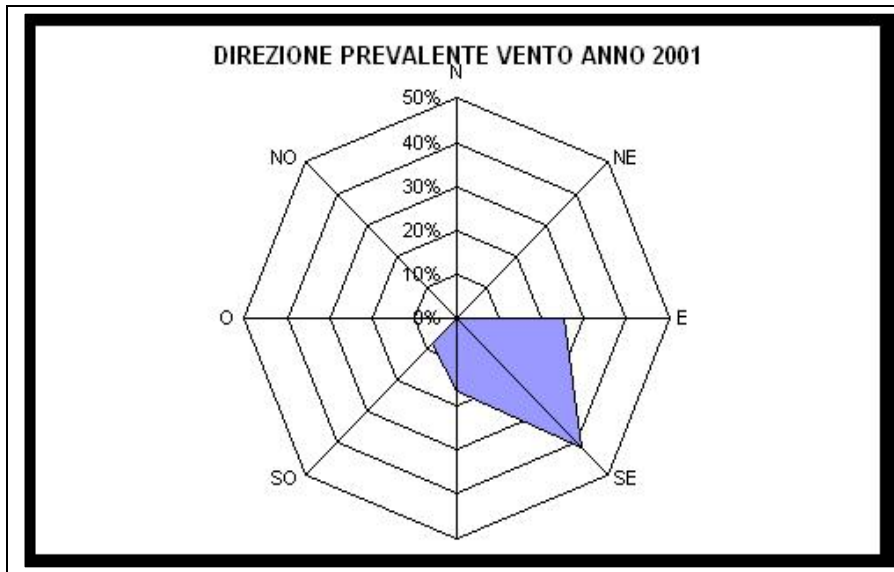






Per quanto riguarda la velocità media del vento si osserva un andamento abbastanza costante durante l'anno con intensificazioni della ventosità nei mesi invernali ed autunnali rispetto a quelli primaverili ed estivi. Tali valori non superano comunque i 4 m/s.

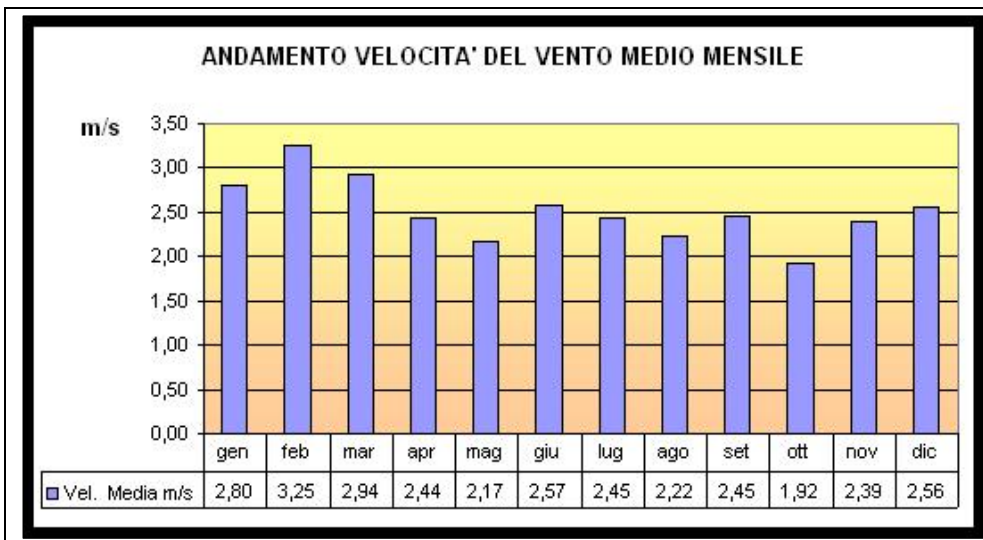
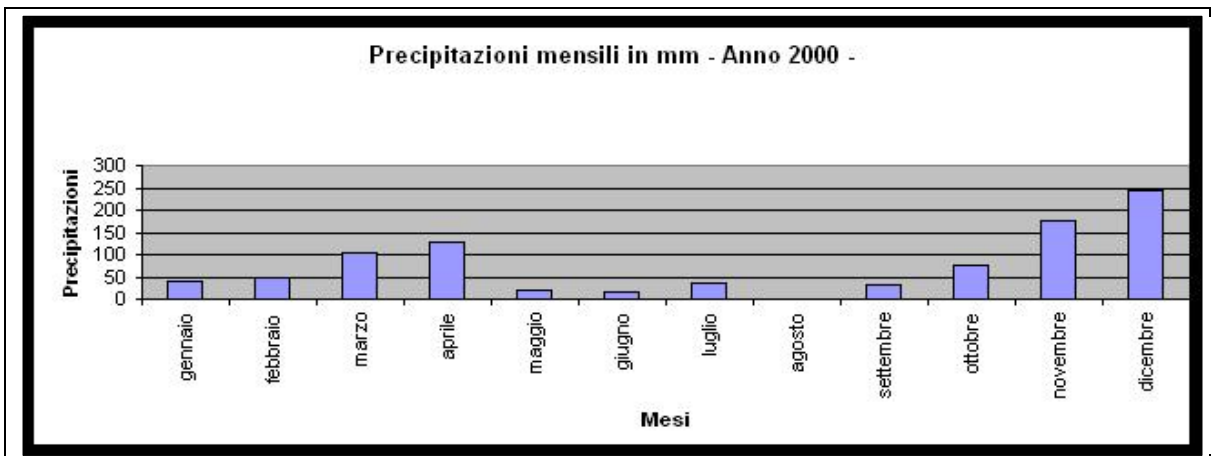
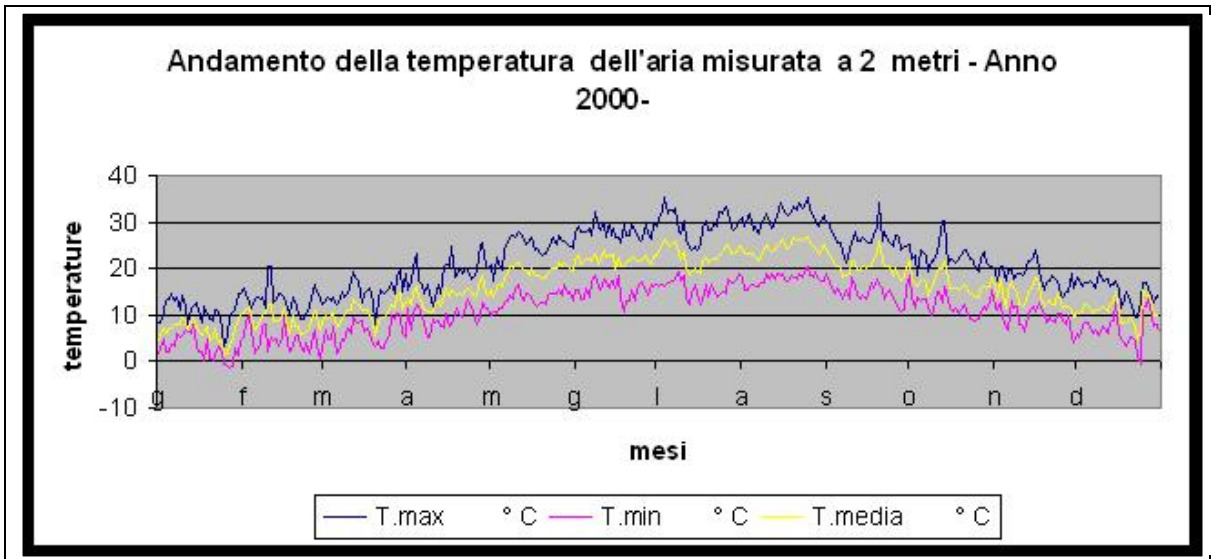




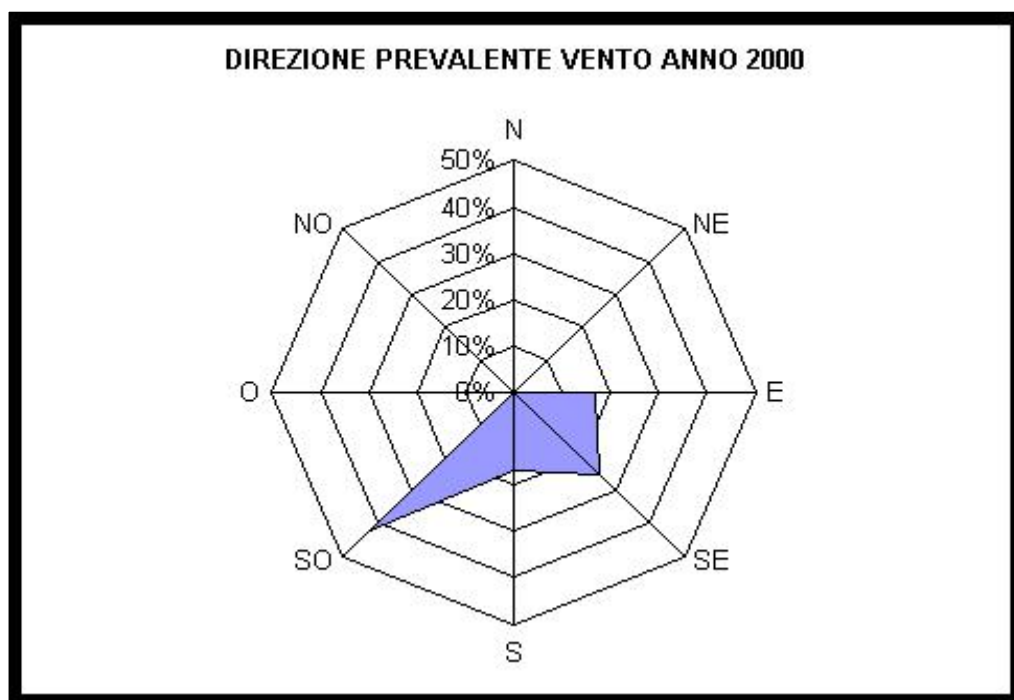
Per quanto riguarda la distribuzione di provenienza dei venti annuale si osserva una attività anemologica caratterizzata dalla predominanza di venti con direzione predominante SE.

Dati meteo relativi alla stazione di Baronissi

Fonte rete agrometeorologica regionale anno 2000



Dai dati
sopra
riportati
si
evidenzi
a una
sostanza
le
omogene
ità nelle



caratteristiche meteorologiche della vasta area di studio con precipitazioni maggiori nel periodo autunnale-invernale e temperature massime nel periodo estivo; relativamente ai venti le massime velocità del vento si registrano in corrispondenza dei mesi invernali mentre le direzioni prevalenti si differenziano tra Battipaglia e Baronissi: nel primo caso si hanno direzioni prevalenti da ovest nel periodo primaverile-estivo e prevalenti da est nel periodo autunnale-invernale; nel secondo caso si ha invece una prevalenza dei quadranti meridionali. In questo secondo caso notevole influenza ha l'orografia dell'area che presenta una lunga stretta e profonda valle allineata con direzione nord-sud.

La simulazione relativa alla componente atmosfera, già allegata allo Studio di impatto Ambientale presentato, è stata effettuata volutamente in condizioni meteo di stabilità atmosferica con vento pari a 0,5 m/s in quanto rappresenta il caso peggiore poiché non vi è dispersione degli inquinanti. Tale condizione meteo non è, come si può vedere da quanto sopra riportato, la situazione più rappresentativa ma sicuramente è quella più conservativa, considerando anche che la simulazione

riportata all'interno dello studio ha interessato un'area vasta intorno all'Interporto compresa tra le principali arterie di comunicazione: la SS 18 Tirrenia inferiore, la SP 195 e l'autostrada, pertanto data la vastità dell'area simulata risultava difficile e poco rappresentativo definire condizioni meteo prevalenti.

E' stata effettuata una seconda simulazione limitata alla sola area dell'Interporto utilizzando invece i dati reali derivanti dalle serie storiche, in cui le direzioni del campo di vento predominante sono O, caratteristica nelle stagioni primaverili ed estive, E nelle stagioni invernali e autunnali e con percentuale inferiore SE. (rif.: elenco generale n° 147 PMA 01).

La velocità del vento utilizzata nelle simulazioni è pari a 2 m/s.

Si riportano anche le mappe dei campi di vento relativi alle due situazioni più frequenti direzione Ovest ed Est. (rif.: elenco generale n° 147 PMA 01).

- *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.) ai 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.);*

L'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone era già un input a livello di SIA e poiché lo sviluppo progettuale qui messo a punto non si discosta dal SIA stesso, ma ne rappresenta la trasposizione ad una scala di dettaglio maggiore, tale aspetto è pienamente rispettato.

A maggiore garanzia, nel corso delle fasi di sviluppo del progetto è intercorso un interscambio con realtà, quali i vari istituti di ricerca contattati per il reperimento di dati meteo (istituti principalmente agrari), che ha permesso di attivare

un'interazione con gli stessi che si sono dichiarati disponibili a seguire la società Interporto proprio nella fase di impianto della nuova vegetazione e nel miglioramento dei terreni di imposta della vegetazione con lo studio *ad hoc* dei migliori sistemi colturali.

In sintesi, gli interventi a verde si concretizzano nelle seguenti tipologie :

- Inerbimenti
- Boschetto mediterraneo
- Roseto
- Siepe frangivento
- Aiuole con arbusti fioriti

Nel complesso, l'intero intervento di sistemazione a verde si pone come elemento riqualificante del paesaggio e di richiamo verso una condizione di naturalità ormai perduta. Per questo motivo la scelta delle specie è ricaduta su elementi tassativamente autoctoni. Questi ultimi infatti, come primo vantaggio, assicurano la riuscita dell'intervento, in quanto adatti alle condizioni ecologiche e geneticamente più resistenti agli agenti patogeni locali, inoltre il loro costo è minore rispetto alle specie esotiche e da ultimo svolgono anche una funzione "didattica", quasi "storica", nel rammentare, con i loro colori e odori, il volto originario del luogo in cui si inseriscono.

Le specie scelte per la sistemazione a verde dell'Interporto di Salerno sono le seguenti :

- LECCIO
- LENTISCO
- CORBEZZOLO
- MIRTO
- ILATRO SOTTILE
- VIBURNO TINO
- ROSA

- OLEANDRO
- TAMERICE

Si rimanda alla relazione ed al capitolato delle opere a verde del progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione interventi (rif.: elenco generale n° 009 AR RE01, n°10 AR CST, n°61 AR45).

- *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;*

E' stata condotta una nuova campagna di misura, integrativa rispetto a quella già eseguita per la redazione del SIA, che è stata articolata su misure di 24 ore per la caratterizzazione del rumore da traffico sia ferroviario che stradale, e su misure da 10 minuti a spot per caratterizzare alcune attività industriali rumorose e per incrementare la caratterizzazione del clima acustico locale in fasce orarie differenti da quelle già investigate. Per i dettagli tecnici delle misure si rimanda all'allegato specifico di valutazione (rif.: elenco generale n. n° 147 PMA 01).

- Le misure da 24 ore sono state eseguite a ridosso delle infrastrutture di trasporto principali che avranno interazione con l'Interporto e rispettivamente.
- Le misure da 10 minuti, due serie da 15 misure per un totale di 30 misure, sono state rilevate secondo un criterio di caratterizzazione dello stato di fatto, distribuite nelle diverse fasce orarie.

Durante le misure si è anche provveduto a rilevare i flussi di traffico, per potere correttamente correlare i dati acustici.

Dalla campagna di misure eseguita lungo il perimetro del sedime interportuale si evince una situazione nella quale il clima acustico attuale risulta caratterizzato da

elevati livelli. Le sorgenti di rumore principali risultano essere le strade presenti nell'area di studio (SS 18 Tirrena Interiore, SP 195, SS 19 Delle Calabrie, via Brodoloni, via Delle Industrie e via Germania) per le quali si sono rilevati, in particolare, intensi flussi veicolari in corrispondenza delle ore diurne, che si sommano alla presenza di insediamenti industriali attivi 24 su 24 (a ciclo continuo) ed all'infrastruttura ferroviaria.

Dal punto di vista dei ricettori acustici, la presenza di edifici residenziali è in corrispondenza dell'area di studio risulta limitata; i nuclei urbani più vicini all'area di progetto appartengono all'area urbana di Battipaglia e si trovano ai margini della SS 18 e della SS 19 strade già caratterizzate da elevati livelli di rumore.

- *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;*

Si è proceduto alla reiterazione delle simulazioni acustiche dell'Interporto inserendo i dati relativi ai traffici interni dedotti dalla relazione trasportistica appositamente redatta.

Da tali simulazioni emerge la mancanza di significative influenze delle movimentazioni interne al sedime interportuale sul clima acustico esterno; per i relativi dettagli tecnici si rimanda, anche in questo caso, all'allegato specifico di valutazione, redatto per tenere conto delle risultanze delle nuove misure e simulazioni (rif. : elenco generale n. n° 147 PMA 01)

Per quanto riguarda la componente vibrazioni, la riduzione dei traffici rispetto al modello precedente rende possibile confermare la mancanza di impatti.

- *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);*

La società Interporto ha incaricato la società 3Q Servizi Srl per l'implementazione di un sistema ISO 14001 così come disposto dalla normativa (All. 5) ed è in fase avanzata la procedura di certificazione anche nel rispetto della scadenza della consegna dei lavori alla ditta aggiudicataria della progettazione e realizzazione del Primo Lotto Funzionale.

Nelle fasi di avanzamento e nell'ambito dell'implementazione del sistema qualità ISO 14001 è stato redatto ed in fase di approvazione il relativo manuale di gestione.

- *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.);*

Si rimanda ai documenti progettuali ed esattamente al capitolato d'appalto per le opere edili (rif. : elenco generale n° 010 AR CST) nel quale è prescritto che i lavori che danno luogo normalmente alla formazione di polveri di qualunque specie, il datore di lavoro è tenuto ad adottare i provvedimenti atti ad impedirne o a ridurne per quanto è possibile, lo sviluppo e la diffusione nell'ambiente di lavoro, così come sancito dall'art. 21 del D.P.R. 19 marzo 1956 n° 303.

Oltre all'aspetto legato alla prevenzione sui luoghi di lavoro e dei lavoratori, la ditta appaltatrice dovrà eseguire il rilevamento ed il monitoraggio delle polveri nelle varie fasi di cantiere (totali, PM10), così come indicato nel documento Piano di

Monitoraggio Ambientale (PMA), redatto dalla Salerno Interporto Spa. (rif. : elenco generale n° 146 PMA RE)

Si precisa inoltre che sarà eseguita la fase di monitoraggio delle polveri e degli inquinanti in fase di cantiere con campagne di misure secondo il programma e le modalità stabilite dal PMA e sotto il controllo della Salerno Interporto SpA.

I dati validati delle campagne di misura saranno consegnati alla società Interporto secondo i modi e gli schemi stabiliti dal già citato PMA (rif. : elenco generale n° 146 PMA RE).

- *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;*

La campagna di indagine sull'area ha evidenziato, come in precedenza, la presenza nell'intorno e all'interno di un capannone abbandonato (già evidenziato nel SIA) una serie di manufatti in amianto che dovranno essere rimossi. L'attuale proprietario con nota del 17/6/04 n. LIQ/GB/894/MA(All. 4) rispondendo all'Ordinanza n.301 del 23.04.2003 (All. 3) si è reso disponibile a mettere in sicurezza i luoghi di sua proprietà.

In assenza di tale attivazione la Salerno Interporto provvederà a rimuovere le situazioni di inquinamento, nei modi di legge, nella fase in cui i lavori interesseranno l'area occupata dal capannone da demolire.

Va inoltre segnalato che tale situazione non ricade in aree oggetto dell'attuale lotto in progettazione.

- *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;

Dal computo eseguito deriva un volume di terreno movimentato pari a mc. 139.000. L'analisi approfondita dei materiali presenti sull'area dell'Interporto e la volontà di minimizzare gli impatti inerenti la costruzione dell'Interporto sull'ambiente circostante, hanno suggerito il riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, che saranno oggetto di addizioni di calce/cemento (a seconda dei casi) per conseguire il relativo miglioramento geotecnico (rif. : elenco generale n° 130 PR RE02). Sarà pertanto possibile riutilizzare, previo trattamento, 39.000 mc.

Il trattamento geotecnico a calce/cemento dei terreni persegue nel caso dell'Interporto di Battipaglia, numerosi risultati di miglioramento d'impatto ambientale globale:

- ✓ Riduce il materiale da portare a rifiuto da 139.000 mc a 64.000 mc nello spazio temporale della realizzazione del II Lotto (rif. : elenco generale n° 130 PR RE02);
- ✓ Riduce il traffico di mezzi pesanti da/per il cantiere durante le fasi di costruzione come terzo fattore di mitigazione d'impatto ambientale.

Inoltre, le aree assegnate all'Interporto saranno utilizzate come stoccaggio temporaneo. Tale strategia riveste, nello svolgersi del progetto, un ruolo centrale. La scelta di inglobare nel cantiere dei singoli lotti di realizzazione le aree di stoccaggio temporaneo implica ancora una volta il non interessamento di viabilità esterna, in tutte le fasi di svolgimento del progetto, così come è evidenziato negli allegati progettuali alla presente relazione.

In merito al deposito definitivo dei materiali in esubero, con nota del 02.08.2004 prot. n. 258-EE/3-04 PMA (rif. : elenco generale n° 130 PR RE02) si è interessato l'ufficio ambiente del Comune di Battipaglia, come ente interessato alla gestione del territorio, a fornire una prima valutazione sulla presenza della necessità di bonifica

e/o riduzione in sicurezza di cave dismesse nel comune di Battipaglia. Il Comune, che con nota del 06.08.04 prot. n. 37131 (rif. : elenco generale n° 130 PR RE02) ha fornito una prima valutazione, basata su dati progettuali in suo possesso, di circa 175.000 mc di terreno necessario immediatamente per il tombamento di cave già con progetto approvato.

L'ufficio ambiente del comune indica, inoltre, una serie di cave dismesse in toto o in parte che avranno necessità di terreni per la loro risagomatura di sicurezza, ma che al momento non sono stati comunicati all'Ente.

Le cave risultano comprese nel territorio del comune di Battipaglia e le modalità di conferimento dei quantitativi e le strade di movimentazione nonché i tempi saranno definiti con le effettive necessità dettate dallo svolgimento dei lavori e dalle condizioni ambientali di dettaglio.

Tale attività ricade negli ambiti di monitoraggio in corso d'opera come descritte nel PMA dell'Interporto.

Le modalità attuative predisposte consentiranno di smaltire i materiali di esubero degli scavi quasi integralmente, riutilizzandoli nelle cave dismesse site nel Comune di Battipaglia.

- *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;*

Si premette che per la realizzazione del II Lotto funzionale non saranno previsti pozzi in aggiunta a quello già realizzato nel I Lotto. L'approvvigionamento per il II Lotto funzionale, avverrà anche tramite una rete pubblica di distribuzione gestita dall'ASIS, nell'area Sud, che assicurerà, a regime, una portata giornaliera media di 2,3 l/s così come prescritto dall'Autorità di Bacino Regionale Destra Sele nel parere

Favorevole espresso del 01.10.2004 (prot. n.895/1830) sul progetto definitivo del I Lotto funzionale. L'intero sistema idraulico è stato progettato in modo che qualora una delle due alimentazioni (sistema pozzo-serbatoio-gruppo di pressurizzazione UNI 9490) si interrompesse, l'altra potrà sopperire temporaneamente alla richiesta idrica dell'intero sistema al servizio dell'Interporto e viceversa; si prevede una rete generale del tipo a maglia chiusa, realizzata con tubazioni in polietilene interrato.

L'emungimento dai pozzi avverrà esclusivamente per l'alimentazione dei serbatoi, quindi non vi sarà un utilizzo costante nel tempo, ma avverrà prevalentemente nelle ore notturne e in quei periodi in cui la richiesta idrica sarà notevolmente inferiore rispetto a quella media giornaliera. Si è rilevato che il volume complessivo per il fabbisogno idrico giornaliero è pari a circa 350 mc, per cui è stato previsto un serbatoio con una capacità complessiva pari allo stesso volume, in modo che eventualmente le fonti di approvvigionamento fossero fuori uso per manutenzione od altro, vi è la possibilità di poter servire l'intera rete interportuale per un periodo di 24 h. Il serbatoio n.2 avrà una capacità inferiore essendo di riserva o comunque complementare ed è stato progettato per un volume pari ad 1/3 del fabbisogno giornaliero.

Si prevederà anche un accumulo idrico antincendio per ogni vasca pari a quello previsto dalla Norma vigente, ovvero n°4 idranti da 300 l/min (idranti protezione esterna contemporaneamente in funzione) = 1.200 l/min per una durata di 60 min., risulterà un accumulo ad esclusivo uso antincendio di 1.200 l/min x 60 min. = 72.000 lt pari a 72 mc, per cui si prevederà nei 2 serbatoi un accumulo dedicato di 100 mc cadauno per ogni alimentazione alle maglie idrauliche antincendio.

Per il pozzo n.1, realizzato nel I lotto funzionale collegato al serbatoio di 350 mc, si è stimata una portata media giornaliera di 0,5 l/s che a regime per l'intero Interporto diventeranno $\bar{Q}_s \cong 4,0 l/s$ per cui è ragionevole ipotizzare una portata di emungimento non costante nel tempo che varierà tra 0.5 ÷ 4.0 l/s (portata media

complessiva massima). Si precisa che a regime avendo tre fonti di approvvigionamento si avrà il funzionamento in contemporanea dei due serbatoi per cui l'approvvigionamento dai pozzi sarà sensibilmente minore rispetto a quanto indicato precedentemente a seconda delle esigenze idrico-sanitarie richieste.

Per quanto riguarda la richiesta idrica per le aree a verde si precisa che a regime i due impianti di prima pioggia previsti e descritti nei paragrafi successivi, presentano vasche di raccolta aventi ognuna, una capacità di 1063 mc, dimensionate per un possibile riutilizzo, sia per le esigenze idriche delle essenze vegetali e sia, eventualmente, per l'antincendio in casi estremi. Per cui, avendo il II lotto una superficie a verde di circa 28.193 mq ed il I lotto una superficie di circa 21.167 mq con un fabbisogno idrico complessivo giornaliero di 350 mc per il periodo 15 maggio- 15 settembre (120 gg.), può essere sicuramente utilizzato una parte del volume della vasca di raccolta.

- *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;*

Si premette che le reti di smaltimento delle acque bianche e nere saranno di tipo, separato.

Dallo studio dell'andamento planimetrico dell'area di sedime è emerso che nonostante il sito sia praticamente pianeggiante, vi è comunque una pendenza principale del terreno in direzione Nord-Sud ed Ovest-Est, per cui la rete di smaltimento seguirà tale andamento nei limiti del possibile, compatibilmente con il posizionamento degli immobili e della viabilità previsti in progetto.

A monte dell'area intermodale sono previsti dei binari di collegamento tra la stazione di Battipaglia e l'area stessa; per il convogliamento delle acque meteoriche che cadranno sulla massicciata ferroviaria sono previsti dei canali a sezione trapezia

in cemento prefabbricato (ved. Disegni Particolari costruttivi) i quali saranno posizionati parallelamente i binari fino all'ingresso dell'area intermodale lato Nord, da qui saranno convogliati in un collettore interrato del diametro Ø 500 al di sotto del piano intermodale che sverserà nel canale di competenza di RFI a servizio della linea SALERNO-REGGIO CALABRIA. Si precisa che da contatti avuti con i tecnici di RFI non vi è stata preclusione in tal senso, a condizione che la verifica idraulica del canale sia soddisfatta con tale incremento di portata, e che le acque siano solo e soltanto quelle provenienti dalla massicciata ferroviaria.

Per quanto riguarda la raccolta delle acque meteoriche sull'area intermodale sono stati previsti dei canali grigliati a raso per il drenaggio lineare realizzati in calcestruzzo armato autoportante, conformi alle norme DIN 19580 ed al Tipo "I" del progetto di norma prEN 1433, prodotti con calcestruzzo dalla resistenza allo schiacciamento di 60 N/mm² provvisti di profili in acciaio zincato saldati all'armatura metallica e posti a protezione dei bordi ed alle sedi delle griglie, con pareti lisce e coefficiente di scabrezza nella formula di Manning-Strickler pari a 0,95, senza pendenza incorporata essendo il piano delle pendenze dell'area intermodale pari 0.1 %, in elementi di 2,25 m di lunghezza con giunti maschio-femmina, spinotti antidissassamento in acciaio inox e cavetti in acciaio per la movimentazione in cantiere, provvisti di griglia in ghisa sferoidale di classe F 900 kN conforme alle norme UNI EN 124, con fessure a banana e rilievi antiscivolamento, in elementi di 0.75 m di lunghezza fissati alla sede con bulloni di acciaio inox (n.4 per ogni griglia).

I suddetti canali sverseranno nei collettori posti a valle dell'area intermodale.

I collettori per le acque bianche provenienti dai piazzali, confluiranno in un collettore di progetto realizzato a cura e spese dalla Società Interporto S.p.A. lungo la strada Provinciale N.195 ø 1000 – PEAD, di seguito si collegherà ad uno scatolare in cemento armato di dimensioni 2.30 m x 1.55 m posto sempre lungo la S.P. N°195, tale collettore termina in prossimità dell'impianto di depurazione ASI e, tramite uno scolmatore, sversa in un canale di scarico denominato S. Chiarella.

Il collettore ø 1000, prima di giungere sulla S.P. 195, sarà collegato a monte con un impianto di pre-trattamento, ai sensi del D.Legs. n.152/99, per la depurazione delle acque di prima pioggia. I collettori presenti nel primo lotto funzionale sono stati progettati tenendo presente lo studio idrologico presentato nel paragrafo precedente e l'orografia di progetto dell'area; i calcoli idraulici sono consultabili nella relazione di calcolo specifica.

La verifica idraulica dei collettori dell'intera area è stata effettuata supponendo un grado di riempimento in fase di portata di punta, con ipotesi di periodo di ritorno T pari a 10 anni, non superiore all'80% - E' stato inoltre verificato che la velocità media in condotta fosse compresa tra i valori minimo $V_{min} = 0.5$ m/s e massimo $V_{max} = 5$ m/s. La verifica della portata smaltibile è stata effettuata, per collettori di diametro e pendenza assegnati tramite le scale di deflusso. La verifica idraulica di ciascun tronco, per tutte le fogne elementari, è stata eseguita ricorrendo all'ausilio di

un calcolatore elettronico dotato di software di tipo foglio elettronico, prefissando per ciascun tronco la pendenza ed il diametro e verificando la portata smaltibile, il grado di riempimento, la sezione liquida e la velocità media della corrente. I risultati sono riportati nella relazione di calcolo/verifica.

Metodo di calcolo

Per la verifica idraulica della rete è stato utilizzato il *metodo dell'invaso* (con precisione = 0,001). Tale metodo che sfrutta per il calcolo delle portate di pioggia le capacità invasanti della rete. Le ipotesi alla base del metodo sono stazionarietà e linearità che comportano la invarianza nel tempo delle trasformazioni che il bacino compie sugli input (afflussi) e la validità del principio di sovrapposizione degli effetti. In fase di calcolo si ipotizza che il riempimento dei canali avvenga in modo sincrono e che nessun canale determini fenomeni di rigurgito in tratti di canale a monte. Il metodo si fonda sulla equazione di continuità. Se si indica con w il volume invasato nel bacino, con q la portata transitante attraverso la sezione di chiusura z e con p la portata netta immessa in rete, per la continuità si ha:

$$p(t)dt - q(t)dt = dw$$

considerando costante l'intensità di pioggia e individuando un legame funzionale tra w e q , si perviene alla fine ad una relazione in cui si esprima q in funzione del tempo t .

In particolare si fa riferimento alla relazione (valida nel caso in cui il moto vario si possa definire come sovrapposizione di moti uniformi):

$$w = K\omega$$

La successiva integrazione della su indicata equazione di continuità tra gli istanti $T_1 = 0$ e $T_2 = T_r$ (tempo di riempimento del canale, cui corrisponde una portata Q) ci permette di individuare qual' è il tempo (tempo di riempimento T_r) necessario perchè il canale convogli la massima portata possibile:

$$T_r = W/Q \cdot \ln(p/(p-Q))$$

Se allora l'evento meteorico di intensità costante pari ad i ha una durata $T_p < T_r$ nel canale non si raggiungerà il massimo livello previsto, che invece viene raggiunto per $T_p = T_r$. Nel caso in cui, invece, dovesse risultare $T_p > T_r$, allora ci sarà un intervallo di tempo pari a $T_p - T_r$ in cui il canale esonderà non essendo in grado di convogliare la portata in arrivo.

Appare ovvio, quindi, che la condizione di corretto proporzionamento dello speco è quella che si realizza nel caso che $T_p = T_r$, cioè nel caso in cui il tempo di pioggia eguagli proprio il tempo di riempimento del canale. In questa ottica nasce il metodo dell'invaso non come metodo di verifica, ma come strumento di progetto: ed infatti, se si impone l'uguaglianza $T_p = T_r$ e si sostituiscono le espressioni analitiche ai due termini si perviene ad una relazione:

$$(1)$$

dove

u = coefficiente udometrico della sezione, rappresenta la portata per unità di superficie (Q/A)

K = costante che vale 2158 per sezioni ovoidali, 2518 per sezioni rettangolari o trapezie, 2878 per sezioni triangolari.

n = esponente della legge di pioggia

A = area colante

\square = coefficiente di afflusso

Si precisa che la Società Interporto in data 14/07/2003 (prot. 1886EE-2/03) ha richiesto l'allaccio della rete Acque Bianche e Nere ai collettori esistenti del Consorzio A.S.I. (Area di sviluppo industriale) che gestisce la rete esistente. In data 24/07/2003 (prot. 5502), l'ASI tramite il CGS (Consorzio Gestione Servizi) esprimeva parere favorevole per l'allaccio in fogna.

Inoltre, in data 27 aprile 2004 (prot. n.167-EE/3-04) codesta Società ha richiesto al Consorzio A.S.I. se i collettori esistenti dove si dovranno recapitare le proprie acque meteoriche (rif. PROG 553/1) ed il canale S. Chiarella sono conformi ai sensi del D. Legislativo n.152/99. L'ASI in data 5 maggio 2004 (prot. n.3883) attestava che erano conformi ai sensi del D.Legisl. n. 152/99 per ricevere le acque pluviali.

RETE SMALTIMENTO ACQUE NERE

Si premette che le reti di smaltimento delle acque bianche e nere saranno di tipo, separato. La rete sarà realizzata con condotte in PEAD UNI 7613 - PN3.2

E' stato previsto un collettore principale che corre dall'area intermodale sino alla S.P. 195, da qui tramite il collettore esistente ASI (prog F10 107/86) sverserà i reflui nell'impianto di depurazione gestito dal medesimo Consorzio.

Il collettore principale riceverà gli scarichi provenienti dal serbatoio di accumulo, dal capannone C3, dal Gate ed infine dall'impianto di prima pioggia.

Per la stima della portata delle acque nere si è considerato il numero di abitanti che scaricano a monte della sezione considerata e naturalmente, la dotazione d'acqua prevista per abitante. Si è stimato che la frazione d'acqua che giunge alla rete di fognatura è circa l'80÷90% di quella erogata, con un coefficiente di deflusso ϕ pari a 0.7÷0.9. La formula considerata per la portata di punta è:

$$Q = \frac{N \cdot d \cdot \rho_g \cdot \rho_o \cdot \phi}{86400} [l/s]$$

La rete sarà a gravità con pendenze tali da assicurare una velocità superiore a 0,5 m/s ed inferiore a 5 m/s. La verifica idraulica è riportata nelle relazione di calcolo e le prescrizioni tecniche sono riportate nel capitolato speciale d'appalto.

IMPIANTO PER IL TRATTAMENTO ACQUE DI PRIMA PIOGGIA

L'impianto di trattamento acque di prima pioggia raccoglierà le acque provenienti dalle aree scoperte a servizio del lotto funzionale ed a regime interesserà l'area interportuale, con scarico finale nel rispetto dei valori di cui al D.L. 152 del 11/05/1999 (limitatamente ai solidi sospesi e alle sostanze flottabili non emulsionate).

Dati alla base della progettazione.

- Superficie scoperta (piazzali e strade) mq 186.000
- **Superficie totale** mq **186.000**
- Tempo di trattenimento acque : 10-15 minuti di prima pioggia

Premessa e relazione dell'impianto.

E' richiesta la depurazione delle acque di prima pioggia che interessano le aree di transito e sosta degli automezzi; tali acque possono essere contaminate da sostanze inquinanti, quali terriccio, oli minerali, carburante, ecc. derivanti da perdite accidentali dei veicoli.

E' opportuno pertanto che tali acque subiscano un trattamento per la separazione di tali residui inquinanti prima del loro smaltimento nel recettore finale, in ottemperanza al Decreto Legislativo 11 Maggio 1999 n. 152 e sue integrazioni. L'impianto è stato progettato per trattare, sia le acque provenienti dai piazzali e sia, quelle delle coperture.

Le acque bianche provenienti dalla fogna dell'area interportuale verranno convogliate in un pozzetto in cui sarà alloggiata una griglia a maglie larghe, a pulizia manuale, in grado di trattenere i corpi grossolani eventualmente presenti (bottiglie, lattine, carta, foglie, ecc).

Successivamente le acque meteoriche giungeranno in un pozzo di sollevamento suddiviso in due vani, il primo con funzione di sedimentazione ed il secondo vano dedicato all'accumulo, nel quale verranno alloggiati n.04 pompe di sollevamento atte a raccogliere nei primi 10/15 minuti le acque provenienti dai piazzali.

Tali acque verranno stoccate in una vasca della capacità di 1063 mc.

Adiacente al pozzo di sollevamento vi è un locale da cm 180x140 nel quale è alloggiato il PC completo di stampante e di software per la gestione automatica dell'impianto.

L'avvio dell'impianto è comandato da un lettore pluviometro di prima pioggia, che opera la partenza delle pompe posizionate nel pozzo di sollevamento per lo stoccaggio dei 1063 mc calcolati.

Terminata questa prima fase di pompaggio, le acque stoccate nella vasca di accumulo tramite idonee pompe di sollevamento vengono condotte all'impianto di disoleazione; l'impianto ripartirà dopo 48 ore, come previsto dalle norme vigenti.

L'impianto di disoleazione è composto da due vasche monoblocco ermetiche prefabbricate in c.a.v., con all'interno filtri a coalescenza e pacchi lamellari a cellule chiuse per il filtraggio degli oli minerali.

Lateralmente ai due monoblocchi è posizionata un'altra vasca monoblocco ermetica al cui interno sono collocati fusti per la raccolta degli oli minerali muniti di un allarme che segnala l'avvenuto riempimento degli stessi.

Le acque in eccesso verranno scaricate in un collettore da realizzare a spese dell'Interporto che si collegherà sulla S.P.195 alla condotta ASI.

(La descrizione precedente riguarda parti dell'impianto oggetto dell'appalto I Lotto funzionale).

Completamento dell'impianto (Appalto II Lotto funzionale).

Le acque depurate dall'impianto di disoleazione, tramite una condotta Ø 200 mm a scorrimento, giungono ad una vasca di aerazione prolungata per la rigenerazione delle stesse.

Dopo la rigenerazione nella vasca aerata le acque giungono tramite condotta ad un laghetto artificiale nel quale sono ubicate piante sempreverdi. Sfruttando il

potere di evapotraspirazione delle piante, che producono ossigeno, vengono trattenute le altre sostanze inquinanti ancora presenti nelle acque; consentendo una neutralizzazione del pH e la sedimentazione delle polveri presenti.

Le acque infatti, oltre che dai piazzali, provengono anche dalle coperture dei capannoni a servizio dell'area interessata, ed essendo a contatto con la troposfera, contengono aerosol; polveri; gas nocivi quali CO, SO₂, NO_x; idrocarburi volatili e fumi provenienti da processi di combustione incompleta.

Le acque, dopo aver attraversato il laghetto, pervengono ad una vasca di stoccaggio ermetica atta al servizio antincendio e all'irrigazione delle aiuole eventualmente realizzate.

Nell'eventualità in cui non avvenga scorrimento a pelo libero di acque provenienti dalla disoleazione dell'impianto di prima pioggia, e le acque nel laghetto cominceranno a stagnare, il PC comanderà l'avvio di apposita pompa di ricircolo che provvederà a prelevare le acque dal laghetto facendole transitare nuovamente nella vasca di ossidazione per rigenerarle e consentire lo sviluppo della flora e della fauna presenti nel laghetto.

FASI DELL'IMPIANTO

- Grigliatura (*I lotto funzionale*).
- Gestione automatica impianto tramite PC (*I lotto funzionale*).
- Sollevamento (*I lotto funzionale*).
- Accumulo acque di prima pioggia e dissabbiatura (*I lotto funzionale*).
- Disoleazione (*I lotto funzionale*).
- Prima rigenerazione in vasca aerata (*II lotto funzionale*).
- Seconda rigenerazione con piante sempreverdi in laghetto artificiale (*II lotto funzionale*).
- Accumulo vasca antincendio (*II lotto funzionale*).

DESCRIZIONE STRUTTURE E COMPONENTI IMPIANTO RELATIVE AL II LOTTO

FUNZIONALE.

Vasca di ossigenazione.

N.01 vasca realizzata con elementi autostabili prefabbricati in c.a.v., delle dimensioni di mt 4,00 x 10,00 x 5,00H – completa di setti all'interno come da disegni

compreso trasporto, scarico, montaggio e sigillatura dei giunti

Copertura vasca aerazione.

- carrabile, realizzata con tegoli a doppio T prefabbricati in c.a.p. – sviluppo mt 4,30 x 10,30 = mq 44,3 compreso trasporto, scarico e montaggio.

Seconda vasca raccolta oli

N.01 vasca monoblocco delle dimensioni di mt 1,40 x 1,80 x 2,20H – contenente n.01 serbatoio per raccolta oli galleggianti aventi caratteristiche tecniche conformi alla Legge 152/99

Laghetto artificiale.

Fornitura e posa in opera di **Geomembrana GSE in HPDE** – spessore 2,0 mm tipo nera da una parte (quella a contatto con il terreno) e verde dall'altra parte (quella a vista). La geomembrana dovrà essere conforme alle norme UNI 8898/6; la posa

in opera, compreso saldature e collaudi dovrà essere eseguita in conformità alle norme UNI 10567.

Previsti mq 520 circa

Fornitura e posa a dimora di piante sempreverdi (ibrido di papiro o canne INDI, n.03 piante per mq)

Vasca antincendio da mc 1063.

N.01 vasca realizzata con elementi autostabili prefabbricati in c.a.v., delle dimensioni di mt 14,00 x 22,00 x 3,70H

compreso trasporto, scarico, montaggio e sigillatura dei giunti

Copertura vasca antincendio.

- carrabile, realizzata con tegoli a doppio T prefabbricati in c.a.p. – sviluppo mt 14,30 x 22,30 = mq 319 compreso trasporto, scarico e montaggio.

Impianto ricircolo acque laghetto.

N.02 pompe di sollevamento tipo Rovatti – ognuna avente le seguenti caratteristiche:

- potenza nominale 2,2 kW;
- alimentazione trifase;
- tensione 400V \pm 10%;
- frequenza 50 Hz;
- portata circa 13 litri/secondo;
- piede di sostegno in ghisa con curva di mandata DN80, flangia per accoppiamento automatico e staffa superiore per due tubi guida diam. 2”;
- n.02 regolatori di livello;
- argano per il sollevamento;
- N.01 quadro elettrico per comando pompe e regolatori di livello.

Descrizione opere civili a servizio dell’impianto

Scavo di splateamento per vasca di accumulo - previsti mt 20,00x28,00x4,70H = mc 2632

Opere di fondazione per vasca di accumulo - realizzazione di cordolo di fondazione in cls armato - sviluppo mt 1,50 x 80,00 x 0,30H = mc 36

Pavimento interno in cls armato per vasca di accumulo – sviluppo mq 308 x 0,30H = mc 92,4

Opere civili, compreso scavi, rinterrati, fondazioni, per il montaggio delle vasche monoblocco di disoleazione e vasche monoblocco raccolta oli (n.02+02)

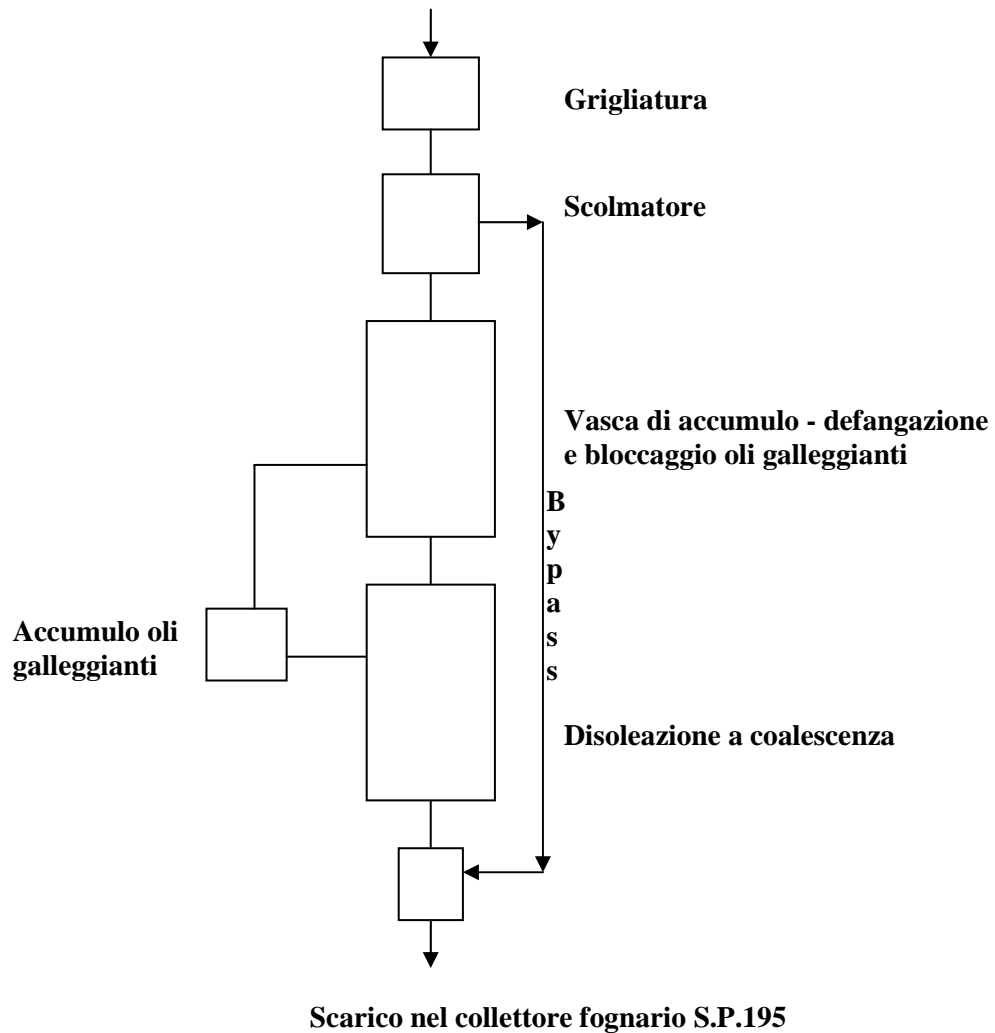
Certificazione tenuta termetica vasche

La perfetta tenuta ermetica degli elementi prefabbricati costituenti le vasche sarà garantita, oltre che dalla perfetta esecuzione a regola d'arte sia delle pareti prefabbricate, che delle fondazioni e del pavimento interno gettati in opera, anche da una opportuna sigillatura successiva al montaggio.

Sul bordo interno a contatto dell'acqua, nel punto di unione degli elementi, una scanalatura a tutta altezza consente infatti la realizzazione di giunti di tipo elastico ottenuti mediante l'utilizzo di elastomeri al silicone a base neutra (e relativo primer), che garantiscono la perfetta tenuta e durata nel tempo, assorbendo le deformazioni dovute alle dilatazioni termiche o ad eventuali cedimenti differenziali.

Le vasche monoblocco invece saranno corredate da certificazione attestante la perfetta tenuta rilasciate dalla Ditta Fornitrice.

Di seguito si riporta il lay-out funzionale dell'impianto.

Lay-out – Depurazione acque di prima pioggia aree scoperte

- *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;*

Si rimanda all'allegato "Relazione Geologica" al paragrafo "Sismica" dove viene esplicitato l'appartenenza alla classe II del Comune di Battipaglia (rif. : elenco generale n° 11 AR RE02). Comunque tutti i calcoli e dimensionamenti del progetto sono stati effettuati tenendo presente la norma specificata e le successive emanate dal Servizio Sismico Nazionale e dal Dipartimento della Protezione Civile in materia nello stesso paragrafo viene analizzata L'Ordinanza 3519 del PCM del maggio 2006 e simulata l'appartenenza dei luoghi ad una classe sismica. Si rimanda alla Relazione Calcoli Preliminari (rif. : elenco generale n° 13 AR RE03).

- *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;*

In riferimento alla **Norma UNI 10819** "*Requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso*" e in riferimento alla **Legge Regionale della Campania n° 12 del 25 Luglio 2002** "*Norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico da illuminazione esterna pubblica e privata a tutela dell'ambiente, per la tutela dell'attività svolta dagli osservatori astronomici professionali e non professionali e per la corretta valorizzazione dei centri storici*" si precisa quanto segue:

- a) Nella fase progettuale dell'impianto di illuminazione dei piazzali esterni della Società Interporto S.p.A. di Battipaglia è stato fatto riferimento ad un impianto di illuminazione di tipo "B" [**art. 4.1 norma UNI 10189**] (impianti sportivi, impianti di centro commerciali e ricreativi impianti di giardino e parchi privati).

b) Per quanto riguarda il rispetto dell'impianto di illuminazione realizzato in conformità alle norme **UNI 10819**, va precisato che il Comune di Battipaglia non ha ancora adottato il **Piano Regolatore dell'illuminazione Comunale (PRIC)**; pertanto, in assenza del **PRIC**, nella progettazione del nuovo impianto di illuminazione esterna dell'Interporto di Battipaglia ci si è attenuti al prospetto "C1" della Norma **UNI 10819**, considerando la zona di riferimento la **Zona 3** (territorio nazionale non classificato nella **Zona 1 e 2**) e il tipo di impianto **non stradale**, dove **Rn %** è pari a **23 %**.

In particolare per quanto riguarda la scelta dei proiettori da installare sulle torri faro sono stati utilizzati proiettori con ottica asimmetrica con emissione massima di **5 cd/klm a 90°**, inoltre le torri faro a corona mobile presentano un cappello in vetroresina che elimina qualsiasi emissione verso l'alto della luce.

Per quanto riguarda le armature stradali, da installare su pali di altezza 10 mt, sono state scelte armature tipo **Cut off schermate** le quali rispondono ampiamente ai requisiti imposti dalle norme sull'inquinamento luminoso.

Le lampade utilizzate sono lampade al sodio ad alta pressione con efficienza luminosa di 125 lumen/watt e un consumo inferiore al **40%** rispetto alle vecchie lampade a vapore di mercurio. Inoltre l'emissione delle lampade al sodio intorno ai **560 Armstrong** (in corrispondenza dei colori verde e giallo) fanno sì che l'occhio umano è molto più sensibile a detta luce.

Inoltre il sodio ad alta pressione disturba meno le osservazioni astronomiche perché, con l'utilizzo di opportuni filtri applicati ai telescopi si possono bloccare le lunghezze d'onda dove irradia maggiormente la lampada.

I corpi illuminanti scelti, quindi, ricadano ampiamente al disotto dei valori previsti dalla Norma. (All. 6). (rif. : elenco generale n° 72 – IE RE, n° 78 – IE01).

- *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;

L'intero intervento è stato condizionato, in termini di scelte progettuali, dalla presenza del complesso di Torre Raj. Infatti, tale edificio, in maniera particolare la torre, è diventato il riferimento formale che ha caratterizzato tutti i magazzini, in quanto si è previsto il collegamento verticale con delle torri in opera che racchiudono sia le scale che gli ascensori. Il risultato progettuale risulterà pregevole in quanto saranno applicati degli aspetti formali tali da non allontanarsi dalle funzioni primarie, trasporti e logistica, ma dando dignità all'opera nella sua interezza ed ai singoli manufatti. In particolare, la presenza di una masseria, la quale più volte è stata menzionata per le sue origini storiche, ha non poco condizionato l'intero intervento. Essa sarà caratterizzata da un rifacimento formale tale da restituirle l'antico splendore, oltre ad essere dotata di tutto quanto necessario per svolgere le funzioni connesse alla destinazione d'uso futura. La sua centralità consentirà una visione da diversi punti di vista; la pavimentazione, intorno ad essa, se pur è chiaro che alla sua origine non era presente, si realizzerà con elementi simili a quelli previsti nell'area intermodale (autobloccanti in cemento) ma con l'accorgimento cromatico tale da amalgamare la stessa all'edificio ristrutturato.

La qualità architettonica sarà assicurata anche nella progettazione dei magazzini. Elemento che ne caratterizza l'originalità, è costituito dalla realizzazione dei torrini scala, essi, oltre ad assolvere un aspetto funzionale, rendendo possibile il collegamento verticale per i vari livelli, determinano un aspetto anche formale

riconducendosi all'idea della torre del complesso di Torre Raj. I torrini scala, risulteranno adiacenti per un lato al magazzino, avranno due lati ciechi, ed il quarto lato con una facciata continua a tutta l' altezza.

La corretta funzionalità dei magazzini sarà assicurata, lungo i lati maggiori, da una serie di porte color blu royal. Da un punto di vista esteriore, i prospetti saranno visibili per mezzo di pannellature verticali ed orizzontali, in prefabbricato, realizzati in graniglia color terra di siena, mentre gli uffici potranno essere identificati tramite le finestre a nastro, realizzati in alluminio elettro colorato blu royal.

L'edificio dei Servizi all'Uomo (SU), per il suo aspetto formale, è l'elemento, insieme al complesso di Torre Raj, nodale di tutto l'intervento. Tale struttura, con un aspetto di grosso locomotore ferroviario "moderno" a doppia testata, sta quasi a simboleggiare i collegamenti veloci Nord/Sud delle merci, mentre, per quanto concerne l'aspetto funzionale, al suo interno vengono racchiusi i "servizi all'uomo". I materiali impiegati saranno: struttura portante in cemento armato; le pareti esterne saranno in struttura metallica con profili del tipo a facciata continua vetrata.

Con la diversificazione dei percorsi e delle zone di stoccaggio, utilizzando per l'uno i tappetini in binder, e per l'altro gli elementi in auto bloccante di colore terra, si definiscono in maniera quasi scontata le aree a verde, restituendo un impianto planimetrico di sicuro spessore qualitativo sotto il profilo architettonico, non perdendo di vista la natura dell'intervento in oggetto. Altro aspetto considerevole, tale da restituire una sicura qualità architettonica a tutto l'impianto interportuale, è dettato dalla progettazione del verde, sicuramente inusuale per questo tipo di struttura. Infatti si creeranno delle vere e proprie zone, impiegando anche specchi d'acqua, dove le piantumazioni e gli inerbimenti sono stati pensati al fine di creare quel microclima idoneo a porre un equilibrio ambientale in un luogo dove, per sua natura è deputato a far circolare autoarticolati e mezzi a combustione in genere.

- *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).*

In aree ben definite dell'Interporto, in corrispondenza di parcheggi automezzi, sono state previste delle torrette per l'alimentazione di celle frigorifere montate a bordo degli automezzi. Dette torrette realizzate in acciaio inox prevedono l'installazione di n° 02 prese interbloccate 220 V + T -16/32 A e n° 02 prese interbloccate 380 V + N+ T - 16/32 A.

Le torrette, predisposte almeno per capannone e tali da poter alimentare ciascuna n° 02 automezzi, saranno alimentate elettricamente dal quadro capannone più vicino.

Le prese installate sulle torrette saranno protette mediante interruttori differenziali ad alta sensibilità. ($I_{dn} = 30 \text{ mA}$).

Nelle fasi di gestione e utilizzo dello scalo, la Società avrà cura di utilizzare veicoli "nuovi di fabbrica" che rispettino i più recenti parametri relativamente all'immissione di gas di scarico e all'inquinamento da rumore quando non elettrici.

- *predisporre ed allegare al Progetto Definitivo un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA;*

Per la sorveglianza dei parametri ambientali e dell'impatto che l'opera avrà sul territorio la procedura di VIA prevede la realizzazione con oneri a carico dell'Ente di un progetto di monitoraggio ambientale (PMA). Il progetto è stato già predisposto nell'ambito del progetto definitivo generale trasmesso al Ministero dell'Ambiente – Commissione Speciale VIA, per verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale (delibera CIPE n°112/03), ed effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale, nel rispetto dell'art.20 comma 4 del D.Lgs. n.190 del 2002. Sullo stesso quindi risultano già espressi i pareri positivi della Commissione Speciale V.I.A., del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni Culturali.

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di archiviazione delle variabili ambientali da controllare (SIT). Nell'ambito del primo lotto è stato quantificato il primo nucleo di tale progetto, già funzionante in toto. Nell'ambito del secondo lotto sarà attuato il PMA corrispondente.

Il PMA sarà realizzato dall'Ente, tramite affidamento con gara ad evidenza pubblica a ditta specializzata. già nella fase di approvazione del progetto per accelerare la procedura ed essere in grado ad ottemperare agli obblighi di monitoraggio richiesti dal PMA. . (rif. : elenco generale n° 003 PMA – n° 146 PMA RE – n° 147 – PMA 01)

- *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;*

Una ottimale fruibilità interna sarà garantita dalla realizzazione di una nuova strada d'accesso, sul confine est dell'Interporto, alternativa all'ultimo tratto di viale Spagna.

Questa realizzazione, come si potrà verificare dalla documentazione tecnica, permetterà la fruibilità dell'intera area sud senza interessamento della viabilità esterna all'impianto. Inoltre con l'utilizzo della rampa e la viabilità sulla zona intermodale, si garantirà anche la comunicazione con la zona a nord. (rif.: elenco generale n° 028 AR12, n° 029 AR13).

- *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.*

Nelle fasi propedeutiche all'affidamento della progettazione e realizzazione del primo lotto funzionale dell'Interporto si sono tenuti incontri con i tecnici della Soprintendenza ai Beni Archeologici che hanno già evidenziato la loro particolare attenzione all'opera. Tutte le fasi di indagini sono state esperite sotto il controllo della Soprintendenza a mezzo di ditta specializzata scelta mediante gara di appalto. I risultati di questa campagna di scavi, estesa anche alle aree esterne al primo lotto funzionale, hanno dato esito nella completa rimozione da parte della Soprintendenza ai beni Archeologici del rischio archeologico per l'intera area (mq 395.758,00) dove dovrà essere realizzato l'Interporto. Resta ferma la necessità di verifiche puntuali nelle aree di cui ai lotti successivi. (All. 8)

1 - RACCOMANDAZIONI

1- Raccomandazioni generali

- *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;*

La Salerno Interporto SpA è socia dell'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del trasporto merci.

I soci sono l'Ente Autonomo Volturno in rappresentanza della Regione Campania, l'Interporto di Nola, le Autorità Portuali di Napoli e Salerno, la GESAC spa (Aeroporto di Capodichino), l'Unione Regionale delle Camere di Commercio della Campania, La Federazione Regionale degli Industriali della Campania.

L'Agenzia svolge la funzione di pianificazione e ottimizzazione della rete trasportistica regionale in integrazione con il sistema produttivo e distributivo alle diverse scale territoriali. Tende quindi a promuovere commercialmente il sistema campano della logistica.

La Salerno Interporto spa si è resa promotrice , nell'ambito di INTERREG III, della redazione del progetto transnazionale REMOMED.

Il progetto REMOMED si pone come obiettivo fondamentale la realizzazione di una rete intermodale euromediterranea che sia in grado di proporre l'integrazione e lo sviluppo dell'efficienza, della sicurezza e della qualità del servizio offerto nell'ambito del sistema distributivo intermodale. Tale rete si pone quindi, come scopo ultimo, l'aumento della competitività delle regioni del bacino mediterraneo attraverso l'elaborazione di metodologie e strategie unitarie di sviluppo.

Il progetto è stato approvato dalla comunità europea per un importo di € 1.497.000,00

I partners sono:

La Regione di Patras (Grecia - capofila)

Regione Sicilia

Società Interporto

Regione di Mursia (Spagna)

Malta

- *adoperarsi con diligenza per migliorare ed ottimizzare il previsto innesto della SP 195 sulla SP 30 (svincolo denominato "O8" 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;*

Con ordinanza del 30 Settembre 2003 del Commissario di Governo per l'Emergenza Rifiuti della Campania, è stato approvato il progetto esecutivo per gli interventi di miglioramento della strada provinciale n°195, di accesso al CDR e all'Interporto. L'intervento prevede già la realizzazione del by-pass per realizzare l'aggiramento dell'Istituto Agrario. Si sono avute formali assicurazioni che anche in corso d'opera si attueranno le misure necessarie a riguardo dello svincolo denominato "O8".

- *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 ;*

Sono in fase avanzata accordi e studi con il Comune e con l'ANAS, per gli eventuali interventi di segnaletica stradale per organizzare, in fase di esercizio dell'Interporto, l'instradamento dei mezzi da e per l'opera.

- *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;*

Un'ottimale fruibilità interna sarà garantita dalla realizzazione di una nuova strada d'accesso, sul confine est dell'Interporto, alternativa all'ultimo tratto di viale Spagna, opera prevista da realizzazione nel I lotto funzionale; in tal modo, l'area a sud sarà fruibile senza alcuna intersezione con la viabilità comunale. La realizzazione del II Lotto prevede appunto il superamento di tale limite e la rimozione della viabilità di Viale Spagna e la sua "inglobazione" all'interno del perimetro dell'Interporto, inoltre con l'utilizzo della rampa e la viabilità sulla zona intermodale, si garantirà anche la comunicazione fra la zona a sud e l'area a nord. (rif.: elenco generale n° 28 AR12, n°29 AR13)

- *di prestare particolare attenzione in ordine alla salvaguardia di alcune masserie (non vincolate) situate nell'area dell'Interporto che potrebbero essere recuperate ed utilizzate per i servizi complementari all'Interporto;*

Il recupero della masseria denominata Torre Raj costituisce elemento caratterizzante dell'intervento, e interessa un complesso di circa metri cubi 7.400.

Lo studio di dettaglio della "masseria" nella zona nord, peraltro di dimensioni minime, ha messo in evidenza una datazione dei manufatti sicuramente successiva all'ultimo conflitto bellico e lo stato di abbandono e precarietà strutturale che non permettono l'ipotesi di ristrutturazione e ripristino a funzione uffici dei manufatti che saranno demoliti secondo il cronoprogramma di esecuzione dell'opera.

2 - RACCOMANDAZIONI IN FASE DI COSTRUZIONE

- *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 ISO14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);*

E' stato espressamente previsto, anche per questo lotto funzionale, nel capitolato speciale d'appalto che il possesso di una certificazione EMAS o ISO 14001 costituisce requisito per l'esecuzione dei lavori. Inoltre, nell'invito a gara sarà espressamente richiesto, pena l'esclusione dalla gara, che la ditta abbia iniziato le implementazioni di un sistema EMAS o ISO 14001

- *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;*

Con ordinanza n°252 del 30 settembre 2003 il Commissario di Governo per l'Emergenza Rifiuti della Campania ha approvato il progetto esecutivo per gli interventi di miglioramento della strada provinciale n°195 di integrazione alle infrastrutture di collegamento con l'impianto di produzione CDR di Battipaglia. Da notizie assunte, è imminente l'appalto dei lavori. Gli stessi dovrebbero durare circa un anno e mezzo (All. 7).

Attestazione Attestazione ex art.166 comma1 D.Lgs. n°163/06

In conclusione il sottoscritto Arch. Orlando Caprino Caprino, nella qualità di coordinatore della Progettazione, dichiara che il presente progetto definitivo è rispondente al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Arch. Orlando Caprino Caprino

Allegato 1

**VERBALE DI CAMPAGNA DI INDAGINE FINALIZZATA ALLA DETERMINAZIONE DELLA
QUALITA' DEI SUOLI (EX LEGE DM 471/99)**

PREMESSO

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando al CIPE di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 – S.O.), con la quale il CIPE, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che include – nell'ambito degli Hub interportuali – gli Interporti di Nola-Battipaglia-Marcianise;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che riporta in apposito allegato l'elenco delle opere strategiche potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è incluso l'Interporto di Battipaglia;

DATO ATTO che la Salerno Interporto S.p.A. ha trasmesso – con nota del 7 marzo 2003, integrata con altra nota del 9 aprile successivo – il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale ai Ministeri interessati, alla Regione Campania ed alla Provincia di Salerno

VISTO che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota del 9 ottobre 2003, ha trasmesso il parere positivo espresso, ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo n. 190/2002, dalla Commissione speciale di valutazione dell'impatto ambientale, che ha formulato prescrizioni e raccomandazioni da recepire nella fase di progettazione definitiva o in fasi successive;

VISTO che il CIPE con delibera del 5 Dicembre 2003, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002 ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare del "primo stralcio funzionale dell'interporto di Battipaglia", ed ha riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera.

- Che fra le prescrizioni da rispettare nella fase di redazione del progetto definitivo è compresa la "realizzazione di una campagna di indagine finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli" che deve "essere concordata con le Autorità competenti"
- che è stata individuata quale prima autorità coinvolta il Comune di Battipaglia settore Ambiente;
- previo concordamento con il responsabile dell'ufficio



si è proceduto

ad un sopralluogo di verifica in data 07/04/2004 ad una visita nell'area in parola per una prima analisi conoscitiva dell'area e per il rilevamento di eventuali agenti inquinanti.

Presenti per il Comune di Battipaglia l'Ing. Paraggio e per la Salerno Interporto il dott. Messineo delegato dal RUP Interporto Ing. Avagliano.

Viene allagata al presente verbale una planimetria indicativa dell'estensione del futuro nodo logistico di Battipaglia della Salerno Interporto Spa e una raccolta di foto scattate contestualmente al sopralluogo.

La campagna ha visitato l'intera area di sedime e le risultanze vengono riassunte nel presente.

Nella zona SUD-OVEST (in cartografia "A") è stato individuato un accumulo di materiali, rilevato dal piano campagna originario, provenienti con buona probabilità da precedenti sbancamenti per la realizzazione di fondazioni. Le dimensioni dell'accumulo sono di circa 20m x 20m per una altezza di 2m (foto 1) perfettamente vegetato con evidenza a luoghi di materiali plastici (rottami di tapparelle in plastica) e ferrosi (tubi di adduzione liquidi). Si è potuto risalire all'età dell'accumulo sicuramente successiva al giugno 2002 da ricordi dei presenti.

In zona EST (in cartografia "B") è stato individuato un accumulo di materiali vari provenienti da deposito abbandonato di rifiuti assimilabili a RSU anche se classati per tipologia (si nota una netta provenienza da attività di ciabattino per esempio in particolare accumulo o da falegname in un altro). Dal ricordo dei presenti l'area per la sua particolare semplicità di accesso da V.le Spagna è sempre stata oggetto di ricettacolo di abbandono di materiali vari quando non area di occupazione abusiva di popolazioni nomadi. L'area è stata di recente confinata con una recinzione che al momento del sopralluogo risulta divelta nella zona del cancello d'ingresso (foto cancello).

Nella zona NORD-OVEST (in cartografia "C") è presente in avanzato stato di abbandono un opificio industriale al cui interno risultano accatastati alla rinfusa manufatti con la probabile presenza di amianto (tubi delle discese pluviali e coperture ondulate) pneumatici e la carcassa di un'automobile.

All'esterno del capannone stesso sono presenti altri accumuli dei materiali sopra descritti, ma confusi nella vegetazione spontanea, rilasci di demolizioni edili e materiali dell'aspetto di fanghi provenienti da spurgo di pozzi neri. Poco distante l'accumulo di rotoli di tessuto non tessuto che qui viene comunque elencato per la caratterizzazione dei rifiuti presenti non certo perché materiale pericoloso in prima analisi.

Di quanto sopra è stato redatto il presente verbale che, letto e confermato, è sottoscritto dai convenuti nelle rispettive qualità.

Luigi Paraggio



[Signature]
Spa
INTERPORTO
SALERNO



J. H.

Peroffi



JL

Paraffi



SP

Paraffi



[Handwritten signature]

Peroffio



SA

Perotti



A stylized signature or logo consisting of several overlapping, curved lines.

Paraffio



[Handwritten signature]

Paraffis



SP

Paraffio



[Handwritten signature]

Paraffio



0 50 100 m



Alfredo Paredini

Allegato 2



Salerno, 02 luglio 2004

Prot. n° 227-EE/3-04

Al Comune di Battipaglia
Direzione settore Ambiente
Ing. Gerardo Paraggio
84091 Battipaglia

Oggetto: provvedimenti ambientali su area di sedime del futuro Interporto.

A seguito della conclusione positiva della procedura VIA esperita dalla Commissione Speciale VIA del il Ministero dell'Ambiente, la Salerno Interporto di Salerno S.p.A., per ottemperare ad alcune prescrizioni ambientali nella fase realizzativa e di gestione della struttura interportuale, ha la necessità di monitorare le aree individuate come sedime del futuro interporto.

In merito a quanto sopra e facendo riferimento ai colloqui intercorsi tra il Vostro ing. Gerardo Paraggio e il nostro dott. Salvatore Messineo, incaricato della Salerno Interporto S.p.A. e anche a seguito di opportuno sopralluogo, si informa che sono emerse, in particolari aree, alcuni episodi di inquinamento dei terreni. Per opportuna conoscenza, si allega, alla presente, copia del verbale di sopralluogo da dove si evincono le aree individuate come sede di possibili inquinamenti.

A tal riguardo, la Salerno Interporto SpA, ai fini della indagine prscritta, chiede a Codesta Spettabile Amministrazione di comunicare se ha adottato o ha in esecuzione procedimenti di carattere ambientale nell'area di sedime del futuro interporto.

In attesa di ricevere un cortese riscontro alla presente, si porgono distinti saluti.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Carmine Avagliano

Allegato 3



COMUNE DI BATTIPAGLIA

(Prov. di Salerno)

AREA OPERATIVA AMBIENTE E SICUREZZA UFFICIO AMBIENTE E SISMA

Via Barassi, 84091 - Battipaglia (SA) Tel. 0828/677243 - 677231 - 677235
Fax. 0828/677243

N°

di prot. 37132

li, 06 agosto 2004

SPETT.LE INTERPORTO
Via G. Vicinanza 11
84123 SALERNO

OGGETTO: Provvedimenti emessi per la tutela ambientale dell'area di sedime del realizzando Interporto

In riscontro alla Vs richiesta acquisita in data 09.07.2004 al n° 32167 di prot. relativa alla richiesta di informazioni circa i provvedimenti adottati da questa Amministrazione per la tutela ambientale dell'area interessata dal realizzando Interporto, si comunica che nel passato, a seguito accertamenti della Polizia Municipale e/o di esposti di cittadini, sono state emesse ordinanze sindacali o diffide a carico degli assegnatari dei suoli o del Consorzio ASI per la rimozione dei rifiuti depositati da ignoti sulle suddette aree e per la realizzazione di idonea recinzione per impedire tali inconvenienti di carattere igienico-sanitario. In particolare per quanto riguarda l'area gestita dalla SO.GE.MO S.p.A. è stata emessa ultimamente l'O.S. n° 301 del 28.04.2003, in corso di ottemperanza, come da documentazione allegata.

IL DIRIGENTE
DELL'A.O. AMBIENTE E SICUREZZA
Ing. Gerardo Paraggio





COMUNE DI BATTIPAGLIA

SERV. MESSI-MILANO

(Provincia di Salerno)



RI 111.193
DEL 29/05/2003
REP. 5
Z. 8.02

SETTORE TECNICO E AMBIENTE

Servizio Tecnico Territoriale

N° di prot. 20 752

li', 30-04-03

Ord. n. 301
del 28/04/03

IL SINDACO

PREMESSO che con nota n. 11338/P.M. del 24/01/2003, il Comando di Polizia Municipale Sezione Commerciale ha trasmesso verbale di controllo ispettivo presso la ditta SO.GE.MO. ubicata in Zona Industriale di Battipaglia ;

CHE dalla nota sopra indicata si evince che la ditta è in fase di liquidazione a cura del sig. Bertuzzi Giannino, nato a Mantova il 25/02/1923 e residente in Milano alla via Grazioli don Bartolomeo n. 33;

CHE nel corso del sopralluogo è stato riscontrato uno stato di notevole fatiscenza e conseguente pericolosità del capannone e dell'edificio adiacente allo stesso ricadenti nell'area di proprietà della ditta SO.GE.MO. spa, anch'essa in stato di degrado e fatto oggetto di abbandono incontrollato di rifiuti;

CHE a fronte di tali risultanze trasmesse dal Comando di Polizia Municipale - Sezione Commerciale, questo Ente è tenuto ad adottare tutti i provvedimenti necessari alla specifica legislazione di riferimento in materia ecologica ed ambientale e di pubblica incolumità conseguente alla pericolosità del capannone facilmente accessibile e ricadente nell'area di proprietà della ditta;

CONSIDERATO che la situazione accertata costituisce pericolo per la pubblica e privata incolumità igienico - sanitario ed ambientale;

CHE con precedente Ordinanza Sindacale n. 109 del 6/02/2003 con numero di protocollo 7134 dell'11/02/2003, notificata tramite i messi del Comune di Milano è stato ingiunto al sig. Bertuzzi Giannino, quale curatore della ditta SO.GE.MO. s.p.a., ubicata in Zona Industriale del Comune di Battipaglia, di provvedere alla bonifica del sito e all'adozione di misure atte ad evitare pericoli per la pubblica incolumità;

CHE questa Ordinanza notificata all'indirizzo via Grazioli don Bartolomeo n. 33 di Milano, è stata restituita dai Messi del Comune di Milano con la dizione " Trasferito ";

CHE da accertamenti espletati per le vie brevi il sig. Bertuzzi Giannino come sopra generalizzato è residente in Milano alla via Privata Chieti n. 3;

CONSIDERATO che per la rimozione dei suddetti materiali occorre un tempo di trenta giorni;
RITENUTO di provvedere al fine di evitare tale pericolo;

VISTO l'art.54 comma 5 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267 ;

VISTO l'art. 50 comma 5 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267;

VISTO il D.Lgs. del 5 febbraio 1997, n. 22 ;

VISTA l'Ordinanza Prefettizia n. 307 del 23/7/97 sul ripristino delle aree scoperte private non di uso pubblico;

VISTO l'art. 14 del D.Lgs. 05/02/1997, n. 22 comma 3 e 4;

ORDINA

al sig. Bertuzzi Giannino, nato a Mantova il 25/02/1923 e residente in Milano alla via Privata Chieti n. 3, quale curatore della ditta SO.GE.MO. s.p.a, ubicata in zona Industriale, di provvedere entro 30 giorni (trenta) giorni dalla notifica della presente Ordinanza, nel rispetto della normativa vigente in materia ambientale, alla rimozione dei rifiuti ivi depositati, a mantenere l'area in condizioni di costante nettezza ed alla bonifica della stessa con adeguati interventi di disinfestazione e derattizzazione ed all'apposizione di transenne atte ad evitare l'ingresso all'interno del capannone fatiscente ricadente nell'area di proprietà della ditta SO.GE.MO. e a tutelare la pubblica e privata incolumità in caso di crollo;

MANDA

all'ufficio MESSI COMUNALI per la notifica al sig. Bertuzzi Giannino " sopra generalizzato "residente in Milano alla via Privata Chieti n. 3, affinché ottemperi all'Ordinanza entro il termine assegnato, decorso infruttuosamente detto termine si procederà d'ufficio con rivalsa delle spese e senza pregiudizio dell'eventuale azione penale, al Comando VV.UU., all'A.S.L. SA/2 Distretto 102 Servizio U.O.P.C. ed al dirigente dell'Ufficio Tecnico Ambiente.

La Resp.le Amm.va Uff. Ambiente
dott.ssa A. Vuotto

Antonietta Vuotto

Dalla Residenza Municipale, li _____



Il Resp.le del Servizio T.T.
ing. G. Paraggio

Gerardo Paraggio

IL SINDACO
Alfredo Liguori

Alfredo Liguori

13 GIU, 2003

Bertuzzi Giannino avveduto SO.GE.MO
Chieti 3
Antonietta Vuotto
Addetto al servizio
Antonietta Vuotto



NOTIFICATORE
ACCERTATORE
MESSO CONCILIAZIONE

Allegato 4

SOCIETÀ GENERALE MOBILIARE S.p.A. in liquidazione

Capitale Sociale euro 102.000 i.v. - **Socio Unico** -
Sede Sociale: Via privata Chieti, 3 - 20154 Milano
Registro Imprese di Milano n. 224275
R.E.A. Milano 1131237
Cod. Fisc. 00966000010 - P. IVA 05078550158
Casella Postale: 10015 - 20110 Milano
Tel. 02 3180611 - Fax 02 318061335
e.mail: sirfi@tiscalinet.it

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento del Comitato per l'intervento nella SIR ai sensi, nei modi e per gli effetti delle leggi 784/80 e 25/82.

JTC

RACCOMANDATA

Al
COMUNE DI BATTIPAGLIA
Settore Tecnico e Ambiente
Servizio Tecnico Provinciale
c.a. Ing. GERARDO PARAGGIO
Via Barassi
84091 - BATTIPAGLIA - (SA)

fax n.0828/677243

Vs. Rif.
Ns. Rif. LIQ/GB/894/ma
li 17 giugno 2004

COMUNE DI BATTIPAGLIA
PROTOCOLLO GENERALE
22 GIU. 2004
N° _____
Cat. _____ Clas. _____

Con riferimento alla Vs. precedente ordinanza n.301 del 28/4/2003 ed in attesa del preannunciato aggiornamento, desideriamo informarVi che, verificata la situazione, abbiamo disposto l'esecuzione di lavori per la messa in sicurezza del ns. capannone e per impedire l'accesso di mezzi a tale area mediante posa di tre blocchi di calcestruzzo sulla derivazione stradale di ns. proprietà.

Con l'occasione porgiamo i migliori saluti.

SOCIETÀ GENERALE MOBILIARE S.p.A.
in liquidazione
(Ing. Giannino Bertuzzi)

Giannino Bertuzzi

COMUNE DI BATTIPAGLIA
PROTOCOLLO GENERALE
22 GIU. 2004
N° 29486
Cat. 4 Clas. 6

Prot. N° 572 /AOAS
del 26.06.04
Assegnato a _____
IL RESPONSABILE

COMUNE DI BATTIPAGLIA
PROTOCOLLO GENERALE
Prot. 4845 23 GIU. 2004
Visto da _____
Vigilante _____
Vigilante _____

Allegato 5



3Q Servizi S.r.l.

Sede legale: C.so V. Emanuele, 127 - 84122 Salerno

Sede amministrativa:

Via Milano, 13 - 84091 BATTIPAGLIA -SA-

P. IVA 03837350655

☐ www.3qs.it ☐ 3qs@libero.it

Uffici

BATTIPAGLIA -SA- 84091 Via Milano, 13

Tel (0828) 67.38.62 - Fax (0828) 67.91.05

PALERMO 90100 Piazza Leoni, 49

Tel/Fax (091) 637.41.44 - (339) 525.15.07

SASSARI 07100 Via E. Lussu, 9

Tel. (0339) 63.28.601

Consulenza Aziendale

Il sottoscritto Ruggiero Veniero, nato a Palese (BA) il 25 febbraio 1950, codice fiscale RGG VNR 50B25 A662L e residente in Battipaglia (SA) alla Via Adige n. 40, in qualità di legale rappresentante della Società **3Q Servizi S.r.l.**, P. IVA 03837350655, con sede legale nel Comune di Salerno, Corso Vittorio Emanuele n° 127

DICHIARA

che, relativamente alle attività interne ed esterne svolte dalla Società **SALERNO INTERPORTO S.p.A.** con sede a Salerno, si sta procedendo all'implementazione di un Sistema di Gestione Integrato per la Qualità e l'Ambiente, secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2000 e UNI EN ISO 14001:1996, con conseguente ottenimento della Certificazione da parte di un Ente riconosciuto, durante il corso dell'anno 2005.

Tutta la documentazione di evidenza (accordi, incarichi, rapporti d'intervento, ecc.) è presente presso la sede degli Uffici della 3Q Servizi S.r.l., Via Milano n° 13 - Battipaglia (SA), e disponibile, su richiesta, per consultazione.

Battipaglia, 30 luglio 2004

3Q Servizi S.r.l.
L'Amministratore
Veniero RUGGIERO



Allegato 6

UNIONE ASTROFILI ITALIANI

Accreditamenti



UNIONE ASTROFILI ITALIANI

c/o Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Astronomia

Vicolo dell'Osservatorio, 5 - 35122 PADOVA

Sito Internet: www.uai.it P.E.: info@uai.it

UNIONE ASTROFILI ITALIANI

Commissione Nazionale Inquinamento Luminoso

Via B. Medici 12 - 00053 Civitavecchia

P.E.: inqlum@uai.it

Telefono: 0766/542936 - 507371

Spett.FIVEP/Cariboni

Via della Tecnica 19

23875 Osnago (LC)

Alla egregia attenzione del Dottor Matteo Iuliani,

Spett.FIVEP/Cariboni,
con riferimento alle Vs. lettere del 29.1.2001 e del 2.3.2001, dopo un'attenta analisi dei corpi illuminanti da Voi proposti per la concessione gratuita a fini commerciali del Logo UAI e la dicitura: "secondo le raccomandazioni dell'Unione Astrofili Italiani", Vi comunichiamo che l'analisi ha dato ottimi risultati in quanto gran parte dei corpi esaminati possono definirsi antinquinamento luminoso, quindi Vi diamo parere favorevole per i seguenti apparecchi Fivep/Cariboni (Ottiche stradali, ottiche aperte e fari):

OTTICHE STRADALI

- Alcione 1 e 2: Stradale, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio) , montaggio ottica parallela al terreno (0°)
- Amoroma: Stradale, vetro piano trasparente, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio) , montaggio ottica parallela al terreno (0°)
- Noor/Saba: Stradale, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica

parallela al terreno (0°)

Sirio: Stradale, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio) , montaggio ottica parallela al terreno(0°)

- Genesis: Stradale, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

Tutti i corpi hanno Rs% a 0° <= 0,5

OTTICHE APERTE

- Caorle: circolare, vetro, tutte le potenze e tutte le lampade, montaggio ottica parallela al terreno (0°)

Tutti i corpi hanno Rs% a 0° <= 4

FARI

- Area 1 e 2: vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

- Tunnel (tutte le tipologie): vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

- Olimpia AS, ST: vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

ASF 1 e 3, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio) , montaggio ottica parallela al terreno (0°)

- STRATOS 400S, 400 AS, A 1000, 2000, vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

- SESTRI: vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

- GIOVE: vetro piano, tutte le potenze e tutte le lampade (si intende, anche in seguito, escluse le lampade al mercurio), montaggio ottica parallela al terreno (0°)

N.B. tutti i corpi "accreditati" , quindi con il logo e l'indicazione....., non debbono essere pubblicizzati né venduti con lampade al mercurio (questo non

toglie che voi vendiate anche i corpi con lampade al mercurio lasciandoli nel Vs. catalogo ma chiaramente senza logo ed indicazione) ed inoltre l'apparecchio deve essere pubblicizzato con l'ottica parallela al terreno e con il consiglio all'acquirente di montarlo parallelamente al terreno.

Tutti i corpi "concessi", quindi con il logo e l'indicazione....., non debbono essere pubblicizzati né venduti con le lampade agli alogenuri, salvo i corpi destinati all'illuminazione degli impianti sportivi e monumenti/soggetti di particolare valore artistico/storico.

La concessione per i globi luminosi si intende in sostituzione di globi a tutto campo non schermati

ed altre ottiche aperte non schermate. Chiaramente i globi "concessi", quindi con il logo e l'indicazione....., non debbono essere consigliati ed usati in sostituzione delle ottiche stradali ma per le normali destinazioni d'uso dei globi (giardini, viali pedonali, ecc.), altrimenti se si illumina con corpi al 4% di Rs% in sostituzione di corpi con Rs% <1, non ci siamo.

LE INDICAZIONI DI CUI SOPRA SONO VALIDE SALVO QUANTO PRESCRITTO DALLE LEGGI REGIONALI/REGOLAMENTI COMUNALI.

Nello spirito di collaborazione instaurato, Vi preghiamo di consigliare in special modo le ottiche stradali di cui sopra nelle aree di rispetto degli osservatori astronomici di cui al protocollo Sole/UAI.

Civitavecchia 16.3.2001

*Carlo Rossi

* responsabile CNIL/UAI

.....

[TORNA ALLA HOMEPAGE](#)

[TORNA AGLI ACCREDITAMENTI](#)

UNIONE ASTROFILI ITALIANI

Accreditamenti

FIVEP/Cariboni - R% apparecchi

Apparecchi di illuminazione Fivep con ridotta emissione verso l'alto									
ord	Apparecchio	Riflett	Rifratt	Potenza	Lamp	Cut	Rend	Rs%	
1	ALCIONE 1							0°	15°
2	ALCIONE 1	stradale	VP	70W	SE	cutoff	69	0,0	0,4
3	ALCIONE 1	stradale	VP	100W	ST	cutoff	69	0,0	0,4
4	ALCIONE 1	stradale	VP	150W	ST	cutoff	71	0,0	0,4
5	ALCIONE 2							0°	15°
6	ALCIONE 2	stradale	VP	250W	ST	cutoff	70	0,0	0,1
7	ALCIONE 2	stradale	VP	400W	MT	cutoff	71	0,0	0,1
8	ALCIONE 2	stradale	VP	400W	ST	cutoff	75	0,0	0,1
9	ALIS							7°	15°
10	ALIS		VP	80W	QE	cutoff	63	0,2	0,3
11	ALIS		VP	125W	QE	cutoff	76	0,3	0,4
12	ALIS		VP	250W	QE	cutoff	75	0,3	0,4
13	ALIS		VP	100W	ST	cutoff	62	0,3	0,4
14	ALIS		VP	150W	ST	cutoff	65	0,2	0,3
15	ALIS		VP	250W	ST	cutoff	60	0,2	0,3
16	AMOROMA SOSPENSIONE							0°	
17	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	80W	QE	cutoff	63	0,5	-
18	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	125W	QE	cutoff	63	0,5	-
19	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	250W	QE	cutoff	61	0,5	-
20	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	70W	SE	cutoff	63	0,5	-
21	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	100W	SE	cutoff	70	0,5	-
22	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	150W	SE	cutoff	79	0,5	-
23	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	250W	SE	cutoff	79	0,5	-
24	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	75W	ME	cutoff	71	0,5	-
25	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	100W	ME	cutoff	71	0,5	-
26	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	150W	ME	cutoff	71	0,5	-
27	AMOROMA	circolare	LENTE TRASP	250W	ME	cutoff	75	0,5	-
28	AMOROMA	circolare	VP TRASP	80W	QE	cutoff	68	0,5	-
29	AMOROMA	circolare	VP TRASP	125W	QE	cutoff	69	0,5	-
30	AMOROMA	circolare	VP TRASP	250W	QE	cutoff	68	0,5	-
31	AMOROMA	circolare	VP TRASP	70W	SE	cutoff	69	0,5	-
32	AMOROMA	circolare	VP TRASP	100W	SE	cutoff	70	0,5	-
33	AMOROMA	circolare	VP TRASP	150W	SE	cutoff	72	0,5	-
34	AMOROMA	circolare	VP TRASP	250W	SE	cutoff	72	0,5	-
35	AMOROMA	circolare	VP TRASP	75W	ME	cutoff	62	0,5	-

36	AMOROMA	circolare	VP TRASP	100W	ME	cutoff	62	0,5	-
37	AMOROMA	circolare	VP TRASP	150W	ME	cutoff	62	0,5	-
38	AMOROMA	circolare	VP TRASP	250W	ME	cutoff	66	0,5	-
39	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	80W	QE	cutoff	72	0,5	-
40	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	125W	QE	cutoff	72	0,5	-
41	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	70W	ST	cutoff	72	0,5	-
42	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	100W	ST	semicutoff	78	0,5	-
43	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	150W	ST	cutoff	69	0,5	-
44	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	75W	MC	semicutoff	90	0,5	-
45	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	100W	MC	semicutoff	90	0,5	-
46	AMOROMA	stradale	LENTE TRASP	150W	MC	semicutoff	90	0,5	-
47	AMOROMA	stradale	VP OPALE	80W	QE	cutoff	50	0,5	-
48	AMOROMA	stradale	VP OPALE	125W	QE	cutoff	50	0,5	-
49	AMOROMA	stradale	VP OPALE	70W	ST	cutoff	50	0,5	-
50	AMOROMA	stradale	VP OPALE	100W	ST	cutoff	54	0,5	-
51	AMOROMA	stradale	VP OPALE	150W	ST	cutoff	49	0,5	-
52	AMOROMA	stradale	VP OPALE	75W	MC	cutoff	59	0,5	-
53	AMOROMA	stradale	VP OPALE	100W	MC	cutoff	59	0,5	-
54	AMOROMA	stradale	VP OPALE	150W	MC	cutoff	59	0,5	-
55	AMOROMA	stradale	VP TRASP	70W	SE	cutoff	66	0,5	-
56	AMOROMA	stradale	VP TRASP	70W	ST	cutoff	69	0,5	-
57	AMOROMA	stradale	VP TRASP	70W	ST	cutoff	73	0,5	-
58	AMOROMA	stradale	VP TRASP	100W	ST	cutoff	63	0,5	-
59	AMOROMA	stradale	VP TRASP	100W	ST	cutoff	66	0,5	-
60	AMOROMA	stradale	VP TRASP	150W	ST	cutoff	58	0,5	-
61	AMOROMA	stradale	VP TRASP	150W	ST	cutoff	64	0,4	-
62	AREA VIALI							0°	20°
63	AREA VIALI	stradale	VP TRASP	100W	ST	cutoff	69	0,0	1,0
64	AREA VIALI	stradale	VP TRASP	150W	SE	cutoff	70	0,0	0,9
65	AREA VIALI	stradale	VP TRASP	150W	ST	cutoff	69	0,0	0,7
66	AREA VIALI	stradale	VP TRASP	250W	ST	cutoff	70	0,0	0,9
67	AREA VIALI	stradale	VP TRASP	400W	ST	cutoff	70	0,0	1,3
68	CAIRO 2							0°	
69	CAIRO 2	circolare	VETRO	125W	QE	noncutoff	79	20,5	-
70	CAORLE							0°	
71	CAORLE T P	circolare	VETRO	70W	SE	cutoff	66	3,9	-
72	CAORLE T P	circolare	VETRO	100W	SE	cutoff	67	3,8	-
73	CAORLE T P	circolare	VETRO	150W	SE	cutoff	62	4,0	-
74	CAORLE T P	circolare	VDA	70W	SE	cutoff	73	4,4	-
75	CAORLE T P	circolare	VDA	100W	SE	semicutoff	76	4,3	-
76	CAORLE T P	circolare	VDA	150W	SE	cutoff	68	4,5	-
77	IESOLO							0°	
78	IESOLO T P	circolare	VETRO	70W	SE	cutoff	55	4,8	-
79	IESOLO T P	circolare	VETRO	80W	QE	cutoff	56	4,1	-
80	IESOLO T P	circolare	VDA	70W	SE	cutoff	62	4,5	-
81	IESOLO T P	circolare	VDA	100W	SE	cutoff	59	4,2	-

82	NOOR/SABA							0°	15°	
83	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	80W	QE	cutoff		68	0,5	1,2
84	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	125W	QE	cutoff		68	0,5	1,4
85	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	250W	QE	cutoff		65	0,5	1,1
86	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	100W	ST	cutoff		77	0,6	0,9
87	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	150W	ST	cutoff		78	0,5	0,9
88	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	250W	ST	cutoff		80	0,6	0,9
89	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	400W	ST	cutoff		77	0,6	1,1
90	NOOR/SABA	stradale	COPPA PK	250W	MT	cutoff		55	0,3	0,6
91	NOOR/SABA	stradale	VP	80W	QE	cutoff		65	0,0	0,5
92	NOOR/SABA	stradale	VP	125W	QE	cutoff		66	0,0	0,4
93	NOOR/SABA	stradale	VP	250W	QE	cutoff		62	0,0	0,3
94	NOOR/SABA	stradale	VP	100W	ST	cutoff		72	0,0	0,3
95	NOOR/SABA	stradale	VP	150W	ST	cutoff		61	0,0	0,3
96	NOOR/SABA	stradale	VP	250W	ST	cutoff		74	0,0	0,4
97	NOOR/SABA	stradale	VP	400W	ST	cutoff		71	0,0	0,4
98	NOOR/SABA	stradale	VP	250W	MT	cutoff		53	0,0	0,3
99	NOVA							7°	15°	
100	NOVA 1	stradale	COPPA VETRO	125W	QE	cutoff		64	2,0	2,7
101	NOVA 2	stradale	COPPA VETRO	400W	QE	semicutoff		72	2,3	3,1
102	NOVA 1	stradale	COPPA VETRO	70W	SE	cutoff		64	2,1	2,6
103	NOVA 1	stradale	COPPA VETRO	100W	ST	semicutoff		67	2,7	2,9
104	NOVA 1	stradale	COPPA VETRO	150W	ST	cutoff		65	2,4	2,7
105	NOVA 2	stradale	COPPA VETRO	250W	ST	noncutoff		74	2,0	2,4
106	NOVA 2	stradale	COPPA VETRO	400W	ST	semicutoff		75	2,2	2,5
107	NOVA 2	stradale	COPPA VETRO	400W	MT	semicutoff		64	1,6	1,9
108	POLARIS							0°		
109	POLARIS	stradale	COPPA VETRO	125W	QE	semicutoff		73	3,8	-
110	POLARIS	stradale	COPPA VETRO	250W	QE	semicutoff		70	3,5	-
111	POLARIS	stradale	COPPA VETRO	70W	SE	semicutoff		73	3,3	-
112	POLARIS	stradale	COPPA VETRO	150W	SE	semicutoff		73	3,4	-
113	SFERA							0°		
114	SFERA	stradale	COPPA PK	125W	QE	cutoff		45	1,9	-
115	SIRIO							0°		
116	SIRIO	stradale	VP	125W	QE	cutoff		67	0,3	-
117	SIRIO	stradale	VP	70W	SE	cutoff		75	0,2	-
118	SIRIO	stradale	VP	100W	ST	cutoff		67	0,3	-

Allegato 7



IL COMMISSARIO DI GOVERNO

PER L'EMERGENZA RIFIUTI, BONIFICHE E TUTELA DELLE ACQUE NELLA REGIONE CAMPANIA
DELEGATO ES. OO.P.C. MI. N. 2425/96 F. S. C. P. S. S. S. S.

IL DIRIGENTE

Prot. n. *23505* /CD

Napoli, **06 OTT. 2003**

Al Sindaco del Comune di Eboli
84025 Eboli (SA)

Al Sindaco del Comune di Battipaglia
84091 Battipaglia (SA)

All'Autorità di Bacino Dx Sele
Centro Direzionale is. E/3
80143 Napoli

Al Consorzio ASI di Salerno
V.le G. Verdi, 23/G
P.co Arbustella
84131 Salerno

Al Consorzio Interporto di Battipaglia
Via Giacinto Vicinanza, 11
84123 Salerno

Al consorzio di Bonifica in destra del
Fiume Sele
C/so V. emanuele, 143
84100 Salerno

Alla Provincia di Salerno
84100 Salerno

Alla Direzione Compartimentale
Movimento FF.SS.
C/so Novara, 10
Napoli

POSTA RICEVUTA IL <i>10/10/03</i>	
PROF. N. <i>1965-FF/2-03</i>	
<input type="checkbox"/>	PRESIDENTE
<input checked="" type="checkbox"/>	AMMIRE DELEGATO
<input type="checkbox"/>	VICE PRESIDENTE
<input type="checkbox"/>	ODA
<input type="checkbox"/>	CONSULENTI
<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	SEGRETERIA <i>Studio</i>
<input type="checkbox"/>	COLLEGIO SINDACALE
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	ALTRO
<input checked="" type="checkbox"/>	<i>UT</i>
	<i>fax</i>



sh



IL COMMISSARIO DI GOVERNO

PER L'EMERGENZA RIFIUTI, BONIFICHE E TUTELA DELLE ACQUE NELLA REGIONE CAMPANIA
DELEGATO EX OO.P.C.M. NN. 2425/96 E SUCCESSIVE

All'ANAS
Viale Kennedy, 25
80125 Napoli

OGGETTO: notifica ordinanza n° 252 del 30/9/2003.

Si trasmette, in duplice copia, l'ordinanza in oggetto indicata del Vice Commissario all'emergenza rifiuti.

Si resta in attesa di copia dell'ordinanza debitamente datata e firmata per ricevuta.

Dr. Vincenzo Sibilio



IL COMMISSARIO DI GOVERNO

PER L'EMERGENZA RIFIUTI, BONIFICHE E TUTELA DELLE ACQUE NELLA REGIONE CAMPANIA
DELEGATO EX OO.P.C.M NN 2425/96 E SUCCESSIVE

ORDINANZA n. 252

VISTO il Decreto 11 febbraio 1994 del Presidente del Consiglio dei Ministri, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.35 del 12.02.94, con il quale, ai sensi e per gli effetti dell'art.5, comma 1, della legge 24 febbraio 1992, n.225 è stato dichiarato lo stato di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania;

VISTA l'Ordinanza n.2425 del 18 marzo 1996 del Presidente del Consiglio dei Ministri, con la quale il Presidente della Giunta Regionale della Campania è stato nominato Commissario di Governo delegato per l'approntamento, tra l'altro, del Piano Regionale per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani;

VISTE le Ordinanze n.2470 del 31 ottobre 1996 e n.2560 del 2 maggio 1997 del Ministro dell'Interno delegato al Coordinamento della Protezione Civile con le quali si è provveduto all'integrazione della predetta ordinanza 2425/96;

VISTO il D.P.C.M. del 20.12.2002 con il quale lo stato di emergenza determinatosi nella regione Campania è stato prorogato fino al 31.12.2003;

VISTA l'Ordinanza commissariale n.27 del 9 giugno 1997 con la quale è stata approvata la stesura finale del Piano Regionale per lo smaltimento dei rifiuti redatto secondo le indicazioni del Decreto legislativo 5 febbraio 1997 n.22 e dell'O.P.C.M. 2560 del 2 maggio 1997;

VISTA l'Ordinanza n. 2774 del 31.03.98 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile recante ulteriori disposizioni concernenti gli interventi intesi a fronteggiare le situazioni di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania;

VISTA l'Ordinanza n. 2948 del 25.02.99 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile recante ulteriori misure concernenti gli interventi intesi a fronteggiare le situazioni di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania;

VISTA l'Ordinanza Ministeriale n. 3011 del 21.10.99 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile ad oggetto Ulteriori disposizioni per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e per il collegato risanamento ambientale, idrogeologico e di regimazione idraulica;

VISTA l'Ordinanza Ministeriale n. 3031 del 21.12.99 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile ad oggetto Disposizioni urgenti per fronteggiare l'emergenza in materia di bonifica dei suoli, delle falde e dei sedimenti, di tutela delle acque



superficiali, di dissesto idrogeologico e del sottosuolo nella regione Campania con particolare riferimento al territorio del comune di Napoli;

VISTA l'Ordinanza Ministeriale n. 3032 del 21.12.99 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile ad oggetto Disposizioni urgenti per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti urbani, assimilati, speciali e pericolosi nella regione Campania;

VISTA l'Ordinanza n. 3060 del 02.06.2000 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile ad oggetto Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania;

VISTA l'Ordinanza n. 3100 del 22.12.2000 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione civile ad oggetto Ulteriori disposizioni per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania nonché in materia di bonifica dei suoli, delle falde e dei sedimenti, di tutela delle acque superficiali, di dissesto idrogeologico e del sottosuolo, con particolare riferimento al territorio del comune di Napoli;

VISTA l'Ordinanza n. 3104 del 26.01.2001 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione Civile ad oggetto Integrazioni all'ordinanza n. 3100 del 22 dicembre 2000 e ulteriori disposizioni di protezione civile;

VISTA l'Ordinanza 3111 del 12.03.2001 del Ministro dell'Interno – delegato al Coordinamento della Protezione Civile ad oggetto Ulteriori disposizioni per fronteggiare l'emergenza ambientale nella regione Campania;

VISTO il punto 7 dell'art. 1 dell'Ordinanza n. 3011/99 che prevede: “all'art.3 dell'Ordinanza n. 2948 del 25 febbraio 1999, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: comma 1-bis, il Commissario Delegato – Presidente della Regione Campania realizza, inoltre, avvalendosi delle risorse allo stesso assegnate, nonché dei poteri e delle deroghe previste dalle precedenti e dalla presente ordinanza, le infrastrutture di collegamento e di mitigazione ambientale degli impianti di produzione e di utilizzo del combustibile derivato dai rifiuti”;

VISTA l'Ordinanza Commissariale n. 502 del 17.10.01 con la quale è stato dato incarico congiunto ai prof. ing. Agostino Nuzzolo e prof. ing. Francesco Paolo Russo per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori relativi agli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con gli impianti di produzione del CdR di Battipaglia (Sa) e di Casalduni (BN) e dell'impianto di produzione di energia elettrica di S. Maria La Fossa (Ce);

VISTA l'Ordinanza Commissariale n. 600 del 14.12.2001 con la quale è stato approvato lo schema di convenzione tra il Commissario delegato ed i prof. ing. Agostino Nuzzolo e prof. ing. Francesco Paolo Russo e la Convenzione stipulata in data 11.01.2002 rep.n.97;

CONSIDERATO che:

- con le Ordinanze Commissariali n. 379 del 30.07.01 e n. 015 del 18.01.02 è stato approvato il progetto esecutivo presentato dall'Affidataria del Servizio Smaltimento dei Rifiuti per le

Province di Avellino, Benevento, Caserta e Salerno, relativo all'impianto di produzione del CdR nel Comune di Battipaglia (Sa);

- con Ordinanza Commissariale n. 361 del 08.11.2002 è stato approvato con prescrizioni il progetto preliminare per gli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di produzione CdR di Battipaglia (SA);
- con nota del 12.02.2003, acquisita in pari data dalla Struttura Commissariale al prot. 3291/CD è stato trasmesso il progetto definitivo relativo alle "Soluzioni migliorative per l'accessibilità alle aree di localizzazione dell'impianto di CdR di Battipaglia (SA)";
- con la nota prot. n. 3460/CD del 13.02.03 veniva trasmesso il suddetto progetto definitivo agli Enti interessati;
- con la medesima nota veniva convocata apposita riunione per il giorno 03.03.03, al fine di acquisire i relativi pareri, autorizzazioni e/o assensi in merito;
- nel corso della citata riunione i partecipanti esprimevano il proprio parere favorevole sul progetto definitivo con alcune prescrizioni e raccomandazioni, pertanto la stessa riunione veniva considerata chiusa positivamente;
- con successiva nota del 18.03.2003, acquisita in pari data dalla Struttura Commissariale al prot. 6236/CD, venivano trasmessi gli elaborati integrativi di quelli presentati con la precedente nota del 12.02.2003 e relativi alla parte economica ed espropriativa;
- con relazione istruttoria del 28.04.03 veniva espresso da parte della Struttura Commissariale parere favorevole con prescrizioni al progetto definitivo;
- con Ordinanza Commissariale n.139 del 12.05.03 veniva, tra l'altro, approvato il progetto definitivo con le prescrizioni riportate nella relazione tecnica istruttoria del 28.04.03;
- con nota prot.n. 18897 del 06.08.03 è stato trasmesso da parte dei progettisti il progetto esecutivo dell'intervento;
- che l'intervento di cui sopra è inserito nell'elenco di interventi urgenti di cui alla delibera di Giunta Regionale n.1790 del 16.05.2003 nel comparto di mobilità mediante ricorso ai fondi comunitari della misura 6.1 del POR Campania per un importo complessivo di €10.600.000,00;
- occorre provvedere alla nomina del Responsabile del Procedimento dell'opera in parola;

VISTO il parere favorevole con prescrizioni al progetto esecutivo espresso dalla Struttura Commissariale in data 29.09.03;

RAVVISATA l'urgenza di dover procedere all'approvazione del progetto esecutivo e delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di CdR di Battipaglia (SA);

VISTA l'ordinanza Commissariale n.178/2002;

AVVALENDOSI dei poteri conferiti con le Ordinanze Ministeriali avanti citate e delle deroghe ivi previste;

DISPONE

per le motivazioni di cui in premessa che si intendono di seguito integralmente riportate:

- A) di approvare il progetto esecutivo per gli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di produzione CdR di Battipaglia (Sa), - "Soluzioni migliorative per l'accessibilità alle aree di localizzazione dell'impianto di CdR di Battipaglia (SA)"-, per un importo complessivo di € 10.600.000,00 acquisito dalla



- Struttura Commissariale al prot.n. 18897 del 06.08.03, con le prescrizioni riportate nella relazione tecnica istruttoria del 29.09.03, allegata alla presente;
- B) di precisare che l'intervento di cui sopra è inserito nell'elenco di interventi urgenti di cui alla delibera di Giunta Regionale n.1790 del 16.05.2003 nel comparto di mobilità mediante ricorso ai fondi comunitari della misura 6.1 del POR Campania per un importo complessivo di € 10.600.000,00;
 - C) di incaricare Responsabile del Procedimento l'ing. Umberto Pisapia già Ingegnere Capo dei lavori dell'impianto CdR di Battipaglia, funzionario della Struttura Commissariale;
 - D) di notificare il presente provvedimento al Comune di Eboli, al Comune di Battipaglia, all'Autorità di Bacino Dx Sele, al Consorzio ASI di Salerno, al Consorzio Interporto di Battipaglia, al Consorzio di Bonifica in Destra del Fiume Sele, alla Provincia di Salerno, alla Direzione Compartimentale Movimento FF. SS., all'ANAS ed al Responsabile del Procedimento;
 - E) di inviare altresì il presente provvedimento alla Regione Campania ed al Ministero dell'Ambiente;

La Struttura Commissariale è incaricata dell'esecuzione del presente provvedimento.

Napoli, li **30 SET. 2003**

Vanoli

RELAZIONE DI ISTRUTTORIA TECNICA

**PROGETTO: SOLUZIONI MIGLIORATIVE PER L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE DI LOCALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO DI CDR DI BATTIPAGLIA (SA).
(Prot.n. 18897/CD del 06.08.03)**

Proponente: Commissariato di Governo per l'Emergenza Rifiuti in Campania

Progettisti: prof. ing. Agostino Nuzzolo e prof. ing. Francesco Paolo Russo

PREMESSO CHE:

- con la Convenzione stipulata in data 11.01.2002 rep. n. 97 è stato dato incarico congiunto ai prof. ing. Agostino Nuzzolo e prof. ing. Francesco Paolo Russo per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori relativi agli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con gli impianti di produzione del CdR di Battipaglia (Sa) e di Casalduni (Bn) nonché dell'impianto di produzione di energia elettrica di S. Maria La Fossa (Ce);

- con nota del 31.7.2002, acquisita in pari data dalla Struttura Commissariale al prot. 19266/CD è stato trasmesso il progetto preliminare relativo agli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di CdR di Battipaglia;

- con nota prot. n. 23980/CD del 02.10.02 tale progetto preliminare veniva integrato;

- con Ordinanza Commissariale n. 361 del 08.11.2002 è stato approvato il progetto preliminare relativo agli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di CdR di Battipaglia;

- con Ordinanza Commissariale n. 139 del 12.05.2003 è stato approvato il progetto definitivo relativo agli interventi di integrazione e miglioramento delle infrastrutture di collegamento con l'impianto di CdR di Battipaglia, con prescrizioni;

- che l'intervento di cui sopra è inserito nell'elenco di interventi urgenti di cui alla delibera di Giunta Regionale n.1790 del 16.05.2003 nel comparto di mobilità mediante ricorso ai fondi comunitari della misura 6.1 del POR Campania per un importo complessivo di €10.600.000,00;

- con nota del 06.08.03, acquisita in pari data dalla Struttura Commissariale, prot.n. 18897/CD è stato trasmesso il progetto esecutivo relativo alle "Soluzioni migliorative per l'accessibilità alle aree di localizzazione dell'impianto di CDR di battipaglia (SA)", composto dai seguenti elaborati:

1. ELENCO ELABORATI
2. RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA
3. RELAZIONE GEOLOGICA
4. RELAZIONE GEOTECNICA
5. RELAZIONE IDROGEOLOGICA ED IDRAULICA
6. RELAZIONE DI CALCOLO SULLE STRUTTURE
7. PROGETTO ILLUMINAZIONE STRADALE RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

8. CALCOLI ILLUMINOTECNICI
9. CRONOPROGRAMMA
10. COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
11. ELENCO PREZZI UNITARI
12. ANALISI NUOVI PREZZI
13. SOMMARIO DELLE QUANTITA'
14. QUADRO ECONOMICO
15. SCHEMA DI CONTRATTO E CAPITOLATO SPECIALE DI APPALTO: PARTE PRIMA, NORME GENERALI
16. CAPITOLATO SPECIALE DI APPALTO: PARTE SECONDA, NORME TECNICHE
17. PROGETTO ILLUMINAZIONE STRADALE CAPITOLATO TECNICO
18. QUADRO DELL'INCIDENZA PERCENTUALE DELLA MANODOPERA
19. PIANI DI AMNUTENZIONE DELL'OPERA E DELLE SUE PARTI
20. COROGRAFIA
21. PLANIMETRIA DI RILIEVO CON INDICAZIONE DEI SOTTOSERVIZI Fg.1/4
22. PLANIMETRIA DI RILIEVO CON INDICAZIONE DEI SOTTOSERVIZI Fg.2/4
23. PLANIMETRIA DI RILIEVO CON INDICAZIONE DEI SOTTOSERVIZI Fg.3/4
24. PLANIMETRIA DI RILIEVO CON INDICAZIONE DEI SOTTOSERVIZI Fg.4/4
25. PLANIMETRIA DI PROGETTO QUADRO DI UNIONE
26. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.1/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
27. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.2/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
28. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.3/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
29. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.4/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
30. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.5/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
31. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.6/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
32. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.7/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
33. PLANIMETRIA DI PROGETTO - Fg.8/8 CON RIFERIMENTO CARTIGRAFICO
34. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.1/8
35. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.2/8
36. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.3/8
37. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.4/8
38. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.5/8
39. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.6/8
40. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.7/8
41. PLANIMETRIA DI PIATTAFORMA STRADALE - Fg.8/8
42. PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE Fg.1/4
43. PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE Fg.2/4
44. PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE Fg.3/4
45. PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE Fg.4/4
46. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.1/8
47. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.2/8
48. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.3/8
49. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.4/8
50. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.5/8
51. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.6/8
52. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.7/8
53. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO Fg.8/8
54. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 01
55. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 02
56. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 03

57. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 04
 58. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 05
 59. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 06
 60. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 07
 61. PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO SVINCOLO 08
 62. PROFILO DI PROGETTO – Fg.1/2
 63. PROFILO DI PROGETTO – Fg.2/2
 64. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 01
 65. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 02
 66. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 03
 67. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 04
 68. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 05
 69. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 06
 70. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 07
 71. PLANIMETRIA DI DETTAGLIO SVINCOLO 08
 72. SEZIONI STRADALI TIPOLOGIE
 73. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.00 a sez.05 – Fg.1/21
 74. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.06 a sez.11 – Fg.2/21
 75. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.12 a sez.17 – Fg.3/21
 76. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.17a a sez.21 – Fg.4/21
 77. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.22 a sez.27 – Fg.5/21
 78. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.28 a sez.33 – Fg.6/21
 79. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.34 a sez.39 – Fg.7/21
 80. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.40 a sez.45 – Fg.8/21
 81. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.46 a sez.51 – Fg.9/21
 82. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.52 a sez.57 – Fg.10/21
 83. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.58 a sez.63 – Fg.11/21
 84. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.64 a sez.69 – Fg.12/21
 85. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.70 a sez.75 – Fg.13/21
 86. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.76 a sez.81 – Fg.14/21
 87. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.82 a sez.87 – Fg.15/21
 88. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.88 a sez.93 – Fg.16/21
 89. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.94 a sez.99 – Fg.17/21
 90. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.100 a sez.105 – Fg.18/21
 91. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.106 a sez.111 – Fg.19/21
 92. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.112 a sez.117 – Fg.20/21
 93. SEZIONI STRADALI CORRENTI da sez.88 a sez.93 – Fg.21/21
 94. SOVRAPPASSO FERROVIARIO: STATO DEI LUOGHI – PROGETTO Fg.1/2
 95. SOVRAPPASSO FERROVIARIO: STATO DEI LUOGHI – PROGETTO Fg.2/2
 96. SOVRAPPASSO FERROVIARIO: PARTICOLARI COSTRUTTIVI – Fg.1/2
 97. SOVRAPPASSO FERROVIARIO: PARTICOLARI COSTRUTTIVI – Fg.2/2
 98. MURI DI SOSTEGNO, DI SOTTOSCARPA E CONTENIMENTO – STRALCIO PLANIMETRICO, PROFILI E PARTICOLARI Fg.1/3
 99. MURI DI SOSTEGNO, DI SOTTOSCARPA E CONTENIMENTO – STRALCIO PLANIMETRICO, PROFILI E PARTICOLARI Fg.2/3
 100. MURI DI SOSTEGNO, DI SOTTOSCARPA E CONTENIMENTO – STRALCIO PLANIMETRICO, PROFILI E PARTICOLARI Fg.3/3
 101. ADEGUAMENTO MANUFATTI IDRAULICI
 102. PARTICOLARI COSTRUTTIVI: PAVIMENTAZIONE STRADALE SECURVIA
 103. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.0 AL PICCH.14

104. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.14 AL PICCH.30
 105. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.30 AL PICCH.43
 106. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.43 AL PICCH.60
 107. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.60 AL PICCH.76
 108. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.76 AL PICCH.94
 109. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.94 AL PICCH.112
 110. ILLUMINAZIONE STRADALE TRATTO DAL PICCH.112 AL PICCH.122
 111. ILLUMINAZIONE STRADALE PARTICOLARI COSTRUTTIVI
 112. ILLUMINAZIONE STRADALE SCHEMI UNIFILARI QUADRI ELETTRICI;

- che con nota del 23.09.03, acquisita dalla Struttura Commissariale al prot.n. 22309/CD del 24.09.03, è stato trasmesso il "PIANO DI SICUREZZA";

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Gli interventi in progetto riguardano l'adeguamento della strada S.P. N° 195 di collegamento tra i Comuni di Battipaglia ed Eboli e prevedono la risistemazione del tracciato e del profilo altimetrico nonché la sistemazione delle intersezioni con la viabilità esistente e si rendono necessari per garantire una adeguata funzionalità dell'asse viario in esame in funzione delle esigenze legate alla realizzazione dell'impianto di CdR e nel rispetto delle prescrizioni dei piani urbanistici e territoriali esistenti nonché della vigente normativa in materia di progettazione stradale.

Le opere previste in progetto garantiscono:

- la razionalizzazione dell'intersezione con la esistente S.S. 18;
- l'adeguamento dimensionale piano altimetrico del tracciato stradale esistente;
- la realizzazione di un nuovo svincolo canalizzato in corrispondenza dell'impianto di CdR;
- l'adeguamento delle intersezioni con la viabilità secondaria;
- la realizzazione di un tratto stradale "ex novo" nel territorio del Comune di Eboli per il completamento funzionale dell'asse viario in oggetto e del relativo innesto con la SP n. 30;
- l'ampliamento del ponticello di sovrappasso della ferrovia Salerno Reggio Calabria;
- la migliore fruibilità dell'asse viario destinato a diventare l'arteria di collegamento dell'area PIP di Eboli e della zona industriale di Battipaglia con il nuovo svincolo dell'autostrada Salerno Reggio Calabria previsto dall'ANAS;
- il minor congestionamento dell'area in prossimità dell'impianto di CdR di Battipaglia e la maggiore fluidità di traffico in relazione alla possibile futura utilizzazione della strada provinciale in oggetto quale alternativa alla percorrenza del tratto di SS 19 tra Battipaglia Eboli e Campagna che invece attraversa centri abitati.

Il riscontro degli elaborati progettuali ricevuti risulta congruente con l'elenco trasmesso con le richiamate note. L'esame dei suddetti elaborati ha permesso di effettuare le seguenti sommarie verifiche e conseguenti deduzioni:

- a) rispondenza della completezza e della qualità della documentazione alle indicazioni dell'art.35 del Regolamento LL.PP. (progetto esecutivo);

MP

4

- b) conformità del progetto al documento preliminare alla progettazione con particolare riferimento: - all'adeguamento della strada S.P. n° 195 di collegamento tra i Comuni di Battipaglia ed Eboli; - alla risistemazione del tracciato e del profilo altimetrico; - alla sistemazione delle intersezioni con la viabilità esistente resasi necessaria per garantire una adeguata funzionalità dell'asse viario in funzione delle esigenze legate all'esercizio dell'impianto di CdR;
- c) gli elaborati grafici e descrittivi degli interventi in progetto risultano redatti e definiti dai progettisti sulla base delle indicazioni e delle relative prescrizioni espresse sul progetto definitivo, approvato con Ordinanza Commissariale n. 139 del 12.05.2003;
- d) corrispondenza dei nominativi dei progettisti a quelli titolari dell'affidamento e sottoscrizione dei documenti per l'assunzione delle rispettive responsabilità;
- e) completezza della documentazione relativa agli intervenuti accertamenti di fattibilità tecnica, amministrativa ed economica dell'intervento;
- f) le relazioni redatte sulla base delle indagini geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche svolte dai progettisti nell'area di intervento si possono ritenere congruenti con le scelte progettuali e le ipotesi di calcolo;
- g) gli elaborati progettuali, grafici, descrittivi e tecnico-economici presentano la richiesta completezza, adeguatezza e chiarezza prevista dal Regolamento Generale, D.P.R. 554/99;
- h) il contenuto delle relazioni di calcolo delle strutture in cemento armato si può ritenere conforme all'idoneità dei criteri di calcolo adottati;
- i) il computo metrico-estimativo si può ritenere, a seguito di sommaria verifica a campione, corrispondente agli elaborati grafici, descrittivi ed alle prescrizioni capitolari;
- l) le scelte progettuali assunte si possono ritenere congruenti e rispondenti alle esigenze emerse durante le riunioni effettuate per l'acquisizione dei relativi pareri, assensi e autorizzazioni;
- m) si possono condividere le scelte, per quanto è stato possibile accertare, operate dai progettisti per l'effettuazione della mitigazione di impatto ambientale;
- n) le dichiarazioni dei progettisti in merito al rispetto delle prescrizioni normative, tecniche e legislative comunque applicabili al progetto si possono ritenere soddisfacenti;
- m) le scelte adottate e gli interventi prospettati, nel complesso, si possono ritenere rispettosi delle prescrizioni dei piani urbanistici e territoriali esistenti nonché della vigente normativa in materia di progettazione stradale.

Sulla base delle verifiche effettuate, il progetto esecutivo di che trattasi può ritenersi valido in rapporto alla tipologia, categoria, entità e importanza dell'intervento con le seguenti prescrizioni:

- prima della stipula del contratto e comunque prima della consegna dei lavori si prenderà atto dell'attivazione delle procedure di acquisizione di tutte le approvazioni ed autorizzazioni di legge, necessarie ad assicurare l'effettiva esecuzione delle opere in parola;
- prima dell'inizio dei lavori è necessario effettuare il deposito dei calcoli statici al competente Ufficio del Genio Civile ai sensi della L.R.n.9/83 e s.m.i.;
- è necessario osservare tutte le procedure previste per la utilizzazione delle risorse comunitarie di cui al POR Campania Misura 6.1 nonché a quanto previsto dalla delibera di Giunta Regionale n. 1790 del 16.05.2003;

Tutto ciò premesso e considerato questa Struttura Commissariale, esaminati tecnicamente gli elaborati di progetto presentati è del

PARERE

Che il progetto esecutivo relativo alle "Soluzioni migliorative per l'accessibilità alle aree di localizzazione dell'impianto di CDR di Battipaglia (SA)" sia approvabile con le prescrizioni di cui innanzi, come previsto dalle vigenti normative in materia di LL.PP.

Ritiene di dover proporre per l'approvazione il relativo seguente Quadro economico riepilogativo di spesa:

A) LAVORI

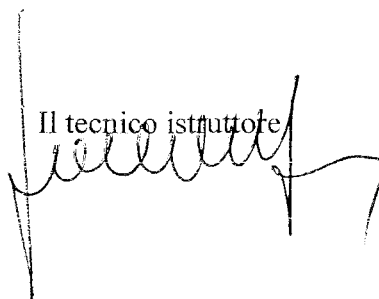
A.1) Importo a base d'asta al netto degli oneri per la sicurezza	€ 7.508.781,62	
A.2) Importo degli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€ 232.000,00	
A) Totale importo lavori	€	7.740.781,62

B) SOMME A DISPOSIZIONE

B.1) Lavori in economia, spostamento linee e sottoservizi, imprevisti e varie	€ 210.000,00	
B.2) Rilievi e indagini	€ 18.000,00	
B.3) Spese Tecniche per progettazione, direzione lavori, coordinamento per la sicurezza	€ 300.000,00	
Verifiche tecniche e collaudi	€ 50.000,00	
Spese per pubblicità e arrotondamenti	€ 10.866,85	
B.4) I.V.A. 10% su Totale A)+B.1+B.2	€ 795.078,16	
B.4) I.V.A. 20% su B)	€ 75.773,37	
Espropri	€ 1.399.500,00	
B) Totale somme a disposizione	€	2.859.218,38
TOTALE GENERALE	€	10.600.000,00

Napoli, 29.09.2003

Il tecnico istruitore




LA PRESENTE COPIA CONSTA
DI NR. *012* FOGLI ED E'
CONFORME ALL'ORIGINALE
DEPOSITATO C/O LA STRUT-
TURA EX DPCM 2425/96

[Signature]
30 SET. 2003



Allegato 8



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
 Soprintendenza per i Beni Archeologici
 delle province di Salerno, Avellino e Benevento
 SALERNO

Salerno,18-D.I.C., 2006.....

Alla Salerno Interporto S.p.A.
 Via Madonna di Fatima n.194
 84129-Salerno
 Fax 089/522955

Al Direttore del Museo Archeologico
 Eboli (SA)

PROV. INTERPORTO S.P.A.
 Prot. 1533-prot. Arch. 13-06
 del 18/12/2006

Prot. N. 15484/10D All.1

Risposta al foglio
 n. Del

OGGETTO: Interporto di Battipaglia (SA).

A conclusione delle indagini archeologiche preliminari eseguite nell'area indicata quale sede per la realizzazione dell'Interporto, richieste con prot.n.2967/10D del 7/03/2005 e di seguito localizzate mediante prot.n.14838/10D del 15/12/2005, questa Soprintendenza: -attesi i risultati delle stesse **AUTORIZZA** i lavori inerenti il suddetto progetto a condizione che le operazioni di scavo previste vengano eseguite sotto il diretto controllo di personale archeologo, già peraltro incaricato da codesta Società relativamente alle suddette indagini. Relativamente alle verifiche già concordate da eseguirsi all'interno del fabbricato denominato Torre Ray, si resta in attesa di comunicazioni circa i tempi di attuazione.

IL SOPRINTENDENTE
 (Dott. ssa Giuliana TOCCO)

GS/gs





INTERPORTO SA - UFF. TECN.			
N.DOC.	CART.	S.CART.	
ARCHIVIO	DATA		

Segreteria Generale [~] - Via Madonna Di Fatima, 194 - 84129 Salerno ☎ 089 5223288 fax 089 522955 e-mail : direzione@salernointerporto.it
Ufficio Tecnico [~] - Viale Barassi, 19 - 84091 Battipaglia (Sa) ☎ 0828 372008; fax 0828 679704 e-mail : info@salernointerporto.it

Prot. N°858- gare arch EE-3 05

Salerno, 24 Ottobre 2005

Spett.le
Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno,
Avellino Benevento
c/o Museo di Eboli
c.a. dott.ssa Giovanna Scarano

Oggetto: Indagini archeologiche preliminari per la costruzione dell'Interporto di Battipaglia.
Definizione interventi.

Con nota n°420 EEM/03-05 del 16 Febbraio 2005 assunta al Vs. protocollo il 28 Febbraio 2005 con il n° 2967/10D la scrivente Società comunicò alla S.V. quali fossero le indicazioni previste nelle prescrizioni e raccomandazioni che, a seguito della compatibilità ambientale dell'opera, sono state recepite nella delibera CIPE n°112 del 05/12/03 di approvazione del progetto preliminare primo lotto funzionale, ed inoltre, sempre nella citata nota, evidenziava quanto richiesto dalla Commissione Speciale VIA in data 10/11/2004 ai fini della ottemperanza delle prescrizioni, ed in particolare veniva specificato che, nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero intervento, la Salerno Interporto S.p.A s'impegna ad effettuare tutte le fasi di indagini archeologiche sotto il controllo della Soprintendenza.

Con Vs. nota n° 2967/10D del 17 Marzo 2005 è stato comunicato alla scrivente Società quali dovranno essere gli interventi tesi alla valutazione del rischio archeologico precisando come effettuare le indagini sull'intera area di progetto; le indagini richieste sono state inserite nel progetto posto a base della gara. La gara è stata espletata e si è in attesa della verifica documentale per l'affidamento definitivo dei lavori relativi all'indagine archeologica.

Per ricevute Off. Tecnico 24-10-2005



Segreteria Generale ✉ - Via Madonna Di Fatima, 194 - 84129 Salerno ☎ 089 5223288 fax 089 522955 e-mail : direzione@salernointerporto.it
Ufficio Tecnico ✉ - Viale Barassi, 19 - 84091 Battipaglia (Sa) ☎ 0828 372008; fax 0828 679704 e-mail : info@salernointerporto.it

Successivamente è stata stipulata apposita convenzione con l'Archeologo al fine di svolgere l'attività tecnica specialistica connessa ai lavori di cui in oggetto di supporto alla direzione scientifica.

Con la presente, al fine di velocizzare gli adempimenti riguardanti l'accesso alle aree (art.15 del D.P.R. 327/2001), si chiede di conoscere i punti, esterni alla superficie interessata dal primo lotto funzionale, dove necessita eseguire le indagini archeologiche (carotaggi/trincee).

Sicuro di un pronto riscontro su quanto richiesto, l'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Carmine Avagliano

INTERPORTO SA - UFF. TECN.			
N.DOC.	CART.	S.CART.	IB
3	28		3
ARCHIVIO		DATA	

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI
Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno-Avellino e Benevento
Via Trotula de Ruggiero nn.6/7-Salerno
Tel 089-5647201-2-3; Fax 089-252075.

Allo Salerno Interporto SpA
 Via Madonna di Fatima 194-
 84129-SALERNO
 FAX-089/522955

p.c. Al Direttore del Museo Archeologico di
 Eboli (SA)

Prot. n. 2964/10D del.....

17 MAR. 2005

Oggetto: Indagini archeologiche preliminari per la costruzione dell'Interporto di Battipaglia (SA)

In riferimento alla Vs nota di pari oggetto, assunta al Ns. protocollo con il n. 2967/10 D del 28/02/2005, facendo altresì seguito a quanto già espresso con prott. nn. 3434/10D e 10518/10D rispettivamente del 14/05/2003 e 14/07/2004, nonché ai precedenti sopralluoghi effettuati dal funzionario di zona-dott.ssa Scarano Giovanna, questa Soprintendenza-per quanto concerne gli interventi tesi alla valutazione del rischio archeologico sull'intera area di progetto- richiede l'esecuzione delle seguenti indagini: ricerca ed analisi bibliografica, cartografica, di foto aeree, ricognizione di superficie, carotaggi (n.10 fatte salve eventuali esigenze che possano comportarne un aumento) con relativa lettura geo-archeologica e trincee di verifica (n.5); relativamente al I° lotto, successivamente all'espletamento di quanto sopra indicato, si ritiene dover approfondire le indagini mediante ulteriori carotaggi comprensivi di lettura geo-archeologica (n.20) e trincee di verifica (n.5) ai cui risultati sarà subordinata l'esplosione archeologica sulle aree accertate oltre ad eventuali interventi tesi alla conservazione e valorizzazione di quanto evidenziato.

IL SOPRINTENDENTE
 (Dott.ssa Giuliana Tocco)

GS/gs

Salerno, 16 febbraio 2005

Prot. n° 420 EEM/3-05

Spett.le
Sovrintendenza per i Beni Archeologici
di Salerno, Avellino Benevento
Via Trotula de Ruggiero, 6/7
84100 Salerno

C.A. Dott.ssa Scarano

Oggetto: Indagini archeologiche preliminari per la costruzione dell'Interporto di Battipaglia.

Premesso che in data 02.04.2001 la Regione Campania avvia una conferenza di Servizi finalizzata alla localizzazione dell'Interporto nel Comune di Battipaglia in area ASI e all'approvazione della variante urbanistica tramite Accordo di Programma.

Successivamente l'intervento viene inserito nell'elenco delle opere ritenute di interesse strategico ai sensi della Legge 21 Dicembre 2001, n°443.

In data 7 marzo 2003 è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare dell'Interporto di Battipaglia per la competente approvazione; in pari data il progetto veniva rimesso agli Enti gestori di interferenze.

Con note in data 7/3/03 lo Studio di Impatto ambientale è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e alle competenti Soprintendenze.

La Commissione Speciale di Valutazione Impatto Ambientale in data 23.09.03, ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera, ha espresso parere positivo sul progetto "Interporto di Battipaglia", fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è condizionato dall'ottemperanza di alcune prescrizioni ed è integrato da raccomandazioni.

Con delibera del 5/12/2003 n° 112, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, il C.I.P.E. ha approvato il progetto preliminare del "primo stralcio funzionale dell'Interporto di Battipaglia", riconoscendo la compatibilità ambientale dell'opera con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le prescrizioni e raccomandazioni sono state recepite nella delibera C.I.P.E. di approvazione del progetto preliminare primo lotto, tra le prescrizioni ricordiamo specificamente:

- 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

Di seguito all'approvazione dello Studio d'Impatto Ambientale da parte della Commissione Speciale VIA è stato redatto il progetto definitivo del primo lotto funzionale, che recepisce le prescrizioni e raccomandazioni effettuate in sede di approvazione del progetto preliminare.

Esso è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Struttura Tecnica di Missione) e agli Enti interferenti nel Maggio 2004.

Il Ministero ha indetto la Conferenza di Servizi prevista dall'art. 4 del D. Lgvo 190/2002 in data 15 Luglio 2004, con l'obiettivo di approvare con eventuali integrazioni o modificazioni il progetto definitivo, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, sempre ai sensi dell'art.4 del D.lgs. 190 del 2002.

Successivamente si sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni interessate e degli Enti interferenti, trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella conferenza dei servizi, la competente sovrintendenza esprimeva parere favorevole al progetto con nota prot. 10518/10D del 14/07/2004.

Il Progetto Definitivo dell'intero intervento, trasmesso alla Commissione Speciale VIA in data 10/11/2005 ai fini della ottemperanza delle prescrizioni, impegna la Salerno Interporto S.p.A. ad effettuare tutte le fasi di indagini archeologiche sotto il controllo della Soprintendenza.

In particolare l'elaborato prevede quanto segue : "

Dagli incontri effettuati con i tecnici della sovrintendenza ai beni archeologici, che hanno già evidenziato la loro particolare attenzione all'opera, è emerso il loro parere di massima favorevole.

Come già concordato con la competente Sovrintendenza e in linea con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA si opererà come segue:

- Saranno realizzate una serie di indagini preliminari mediante analisi di foto aeree, analisi storico-bibliografiche, ricognizioni di superficie e carotaggi relative all'intera area destinata alla realizzazione dell'Interporto (per un totale di 406.737 mq);
- Saranno eseguite una serie di trincee finalizzate ad escludere la presenza di strutture non rimovibili sull'intera area destinata alla realizzazione dell'Interporto;
- Saranno eseguiti nell'area destinata al primo lotto funzionale saggi e/o scavi stratigrafici finalizzati a portare alla luce eventuali reperti, al loro rilevamento, alla

catalogazione e al trasferimento al museo di Eboli sotto la direzione della Sovrintendenza competente.

Tutte le fasi di indagine saranno esperite, sotto il controllo e direzione scientifica della Sovrintendenza, a mezzo di gara d'appalto per la scelta della ditta specializzata.

Successivamente nelle aree destinate ai lotti successivi saranno eseguiti, prima delle realizzazione dei relativi interventi, i saggi e/o scavi stratigrafici finalizzati a portare alla luce eventuali reperti, per il loro rilevamento, catalogazione e trasferimento al museo di Eboli sotto la direzione della Sovrintendenza competente. . . . “

Le indagini preliminari verranno estese all'intero sedime interportuale si da evitare evenienze archeologiche di particolare importanza tali da inficiare il progetto stesso.

Tutto cio' premesso ed alla luce degli incontri ed approfondimenti avuti con i Vs. responsabili si chiede di avere indicazioni in merito delle modalità attuative di tali indagini al fine di soddisfare quanto richiesto dalla Commissione VIA.

In riferimento alle attività previste si fa presente che le somme disponibili per il primo lotto funzionale per indagini archeologiche e bonifica ordigni bellici ammontano ad € 265.000.

Alla presente vengono allegati i seguenti elaborati:

- planimetria architettonica con proposta progettuale
- planimetria architettonica con proposta progettuale – I lotto
- Carta con indicazione delle profondità massime di scavo.

Nel ringraziare per l'attenzione, si porgono distinti saluti

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Carmine Avagliano

