

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
INTERPORTO DI BATTIPAGLIA

IL CIPE

VISTA la legge 4 agosto 1990 n. 240, concernente “interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità”, e successive modifiche ed integrazioni;

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 a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all’art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell’art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l’art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificata dall’art. 13 della legge n. 166/2002, e l’art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita “struttura tecnica di missione”;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 – S.O.), con la quale questo Comitato, 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, con un costo complessivo di 361,520 Meuro ed una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 di 67,139 Meuro;

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;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l’altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull’esecuzione degli interventi inclusi nel primo programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 24 novembre 2003, n. 626, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria sull' "Interporto di Battipaglia", nella quale propone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni ed ai soli fini procedurali, del progetto preliminare del primo stralcio funzionale dell'opera;

CONSIDERATO che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta il 18 dicembre 2001, nell'ambito del "sistema interportuale" regionale ed è ricondotta alle opere interessanti il territorio campano che rivestono carattere di preminente interesse nazionale;

CONSIDERATO che, con delibera 29 agosto 1997, n. 175 (G.U. n. 250/1997), questo Comitato aveva, tra l'altro, assegnato – a carico delle risorse per le aree depresse recate dal decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n. 135 – l'importo di 1.040 miliardi di lire (pari a 537,115 Meuro) all'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, in parte (40 miliardi di lire, pari a 20,658 Meuro) per indagini, studi preparatori e progettazione ed in parte (1.000 miliardi di lire, pari a 516,457 Meuro) per il finanziamento di interventi selezionati alla stregua dei criteri nella delibera stessa indicati e considerato che, con decreto 21 novembre 1997 (G.U. n. 277/97), il citato Ministero ha destinato 15 miliardi di lire (7,747 Meuro) alla realizzazione dell'Interporto di Pontecagnano;

CONSIDERATO che, con successiva delibera 6 maggio 1998, n. 42 (G.U. 159/1998) questo Comitato ha parzialmente modificato le disposizioni procedurali ed i termini previsti dalla delibera di cui al punto precedente;

CONSIDERATO che l'Interporto provinciale di Salerno originariamente previsto nella ricordata località di Pontecagnano – a seguito dell'incompatibilità dell'infrastruttura da realizzare con le caratteristiche del sito prescelto, evidenziata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in sede di valutazione d'impatto ambientale e recepita dalla Giunta della Regione Campania con delibera 19 ottobre 1999, n. 6228 – è stato delocalizzato nell'agglomerato industriale di Battipaglia appartenente all'A.S.I. di Salerno, come risulta dall'Accordo di programma sottoscritto, a seguito di una complessa procedura, il 23 settembre 2002 dalla Regione Campania, dalla Provincia di Salerno, dal Comune di Battipaglia, dal Consorzio A.S.I. di Salerno, da R.F.I. S.p.A., dall'ANAS S.p.A. e dalla Salerno Interporto S.p.A., ed approvato dal Presidente della Giunta della Regione Campania con decreto n. 929 del 31 dicembre 2002;

CONSIDERATO che i tempi occorsi per la nuova localizzazione dell'Interporto e quelli correlati all'attuazione della sopravvenuta normativa di cui al richiamato decreto

legislativo n. 190/2002 non consentono di procedere, entro il 31 dicembre 2003, alla stipula di apposita convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società titolare della gestione (stipula indicata dal Ministero stesso come propedeutica alla definitiva ammissione a contributo) ed al successivo affidamento dei lavori;

UDITA la relazione del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che riferisce anche in ordine agli sviluppi della pratica intervenuti successivamente all'invio della citata nota;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la realizzazione dell'Interporto di Battipaglia persegue la finalità di riorganizzare la rete infrastrutturale della zona a servizio del sistema di trasporto delle merci, rafforzando anche l'intera rete di interporti nella zona centro-meridionale dell'Italia, ed interessa una superficie di circa 40 ettari nell'area di sviluppo industriale di Battipaglia, situata in prossimità della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;
- che, nello sviluppo dell'idea progettuale, si è tenuto conto, da un lato, dell'elemento architettonico, che testimonia l'origine agricola dell'area, e, d'altro canto, di realtà industriali produttive e di trasformazione, che hanno contribuito dal secolo scorso alla crescita esponenziale della città di Battipaglia, individuando l'ubicazione dei nuovi insediamenti in base ad un criterio di integrazione tra l'impianto di rilevanza storica e gli impianti realizzati negli scorsi decenni;
- che l'intervento ora proposto consiste nei lavori di realizzazione del primo stralcio funzionale del suddetto Interporto, comprendente:
 - o la rete ferroviaria e più specificatamente gli adeguamenti infrastrutturali atti a consentire l'utilizzo dei binari dello scalo di Battipaglia, ritenuti adeguati per la prima fase in relazione al ridotto numero di treni/giorno previsti;
 - o l'impiantistica generale e la sistemazione delle aree esterne;
 - o il capannone C3, che assolve alla funzione primaria di magazzino transito merci per corrieri;
 - o la ristrutturazione del corpo 1 del complesso di Torre Ray, impianto secolare che testimonia una presenza antropica nell'area oggetto dell'intervento e che viene recuperato per essere destinato a sede degli uffici amministrativi della Società di gestione;

- che la Salerno Interporto S.p.A., costituita nell'aprile 1995 in relazione alle previsioni della menzionata legge n. 240/1990 ed attualmente a partecipazione pubblica minoritaria, 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;
 - che il progetto preliminare in esame, con delibera di Giunta della Regione Campania del 21 novembre 2003 n. 3333, è stato dichiarato coerente con il citato Accordo di programma per la realizzazione dell'Interporto di Salerno sottoscritto in data 23 settembre 2002;
 - che con la medesima delibera del 21 novembre 2003, la Giunta della Regione Campania, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, ha espresso il proprio consenso ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento, già dichiarato coerente con gli indirizzi di programmazione regionale con precedente delibera di Giunta n. 2632 del 12 settembre 2003;
 - 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;
 - che analogo parere favorevole, con raccomandazioni e prescrizioni, è stato espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali con nota del 3 novembre 2003;
 - che gli Enti gestori delle interferenze (Consorzio Area di Sviluppo Industriale di Salerno, R.F.I. S.p.A., A.S.L. Salerno 1 e SNAM), ai sensi dell'art. 5 del citato decreto legislativo n. 190/2002, si sono pronunciati sul progetto preliminare in argomento, esprimendo pareri favorevoli e/o rilasciando le autorizzazioni di competenza;
 - che per la realizzazione dell'opera è previsto il ricorso all'appalto integrato, da esperirsi tra la fine del 2004 e l'inizio del 2005, e che l'opera stessa dovrebbe entrare in esercizio entro il 2006;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto, in relazione alle richieste formulate dalla Regione e dai suddetti Ministeri, le prescrizioni e raccomandazioni cui subordinare l'approvazione del progetto di cui trattasi;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo del primo stralcio funzionale dell'opera, a fronte del costo totale dell'intero intervento pari a 99.877.064,70 euro, ammonta a 18.197.929,96 euro così ripartiti:

- importo lavori	13.487.547,25 euro
- somme a disposizione	4.710.382,71 euro

- che l'importo – arrotondato a 18.198 Meuro, trova integrale copertura nelle disponibilità esistenti, secondo il quadro finanziario seguente:
- per 8,003 Meuro, dal Quadro comunitario di sostegno 2000-2006 (P.O.R. Campania), come da citata delibera della Giunta della Regione Campania 12 settembre 2003, n. 2632;
- per 7,747 Meuro, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, quale contributo a carico dello Stato di cui in premessa;
- per 2,448 Meuro da finanziamenti privati a carico della Salerno Interporto S.p.A, come da delibera del Consiglio di amministrazione della Società stessa del 24 novembre 2003, n 74;
- che la Salerno Interporto S.p.A. ha espresso riserva di avanzare successivamente richiesta di finanziamento dei lotti di completamento, ai sensi della legge n. 443/2001;

DELIBERA

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002 è 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 è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera. E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
 - 1.2 Il soggetto aggiudicatore è individuato nella società "Salerno Interporto S.p.A."
 - 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.
Le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del citato allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione nel progetto definitivo in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre le proprie valutazioni a questo Comitato e di proporre, se del caso, misure alternative.
- ### 2. *Proroga termine per l'aggiudicazione lavori*
- Il termine per l'affidamento dei lavori, in relazione alle procedure di ammissione al finanziamento a carico delle risorse della legge n. 135/1997, è fissato improrogabilmente al 30 settembre 2005, data che appare ampiamente cautelativa rispetto alle indicazioni del cronoprogramma.

3. *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento " primo stralcio funzionale dell'interporto di Battipaglia" approvato con la presente delibera.
- 3.2 In sede di esame del progetto definitivo, che dovrà essere approvato da questo Comitato ex art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui all'allegato che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in detta fase progettuale. In particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicurerà che la Commissione speciale VIA, di cui all'art. 20 del medesimo decreto legislativo n. 190/2002 abbia proceduto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi del comma 4 della stessa norma.
Detto Ministero provvederà altresì a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato punto 1.1.
- 3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, anche tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003.

Roma, 5 dicembre 2003

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI

INTERPORTO DI BATTIPAGLIA
RACCOMANDAZIONI E PRESCRIZIONI

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;
- Dovrà essere concordata con le Autorità competenti la realizzazione di una campagna di indagine finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli, con particolare riferimento alla possibile presenza di terreni inquinati riconducibili ad operazioni di stoccaggio abusivo di rifiuti operati negli anni passati. Nel caso di esito positivo della campagna, il proponente dovrà attivare le procedure per la caratterizzazione e la bonifica dell'area di cui al DM 471/99;
- Qualora, in futuro, nell'interporto dovessero movimentarsi sostanze e rifiuti pericolosi, il progetto dovrà adeguarsi ai disposti della normativa vigente in materia;
- 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;
- Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alla serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (semi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);
- Dovrà completarsi la valutazione del clima acustico ante opera con l'individuazione e la caratterizzazione delle sorgenti presenti (strade, ferrovia, attività industriali, ecc.) ed integrare le attività di rilevamento fonometrico già svolte, in ossequio alla normativa vigente;
- Le risultanze dello studio d'impatto relativamente alle componenti rumore 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;
- 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);

- 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.);
- 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;
- 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;
- I pozzi previsti per l'approvvigionamento idrico dell'interporto, debitamente autorizzati e monitorati, dovranno essere realizzati prevedendo l'isolamento della testata al fine di impedire qualsiasi infiltrazione in falda anche in caso d'incidente di cantiere o di esercizio;
- 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
- 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;
- 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;
- 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'ammmodernamento 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;
- 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);
- Predisporre ed allegare al Progetto Definitivo un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA;
- 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 dalla viabilità esterna all'impianto;
- 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.

Parte 2^a - 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;
- Adoperarsi con diligenza per migliorare ed ottimizzare il previsto innesto della SP 195 sulla SP 30 (svincolo denominato "08" nel Progetto definitivo predisposto dal Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti, bonifiche e tutela delle acque della Regione Campania) e per la realizzazione di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli onde evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile;
- 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 Batipaglia;
- 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 edifici esistenti, come da planimetria allegata alla risposta alle integrazioni
- 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.

2 – Raccomandazioni in fase di costruzione

Si raccomanda di:

- 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 possibile, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);
- 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;