



# **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	Piano di Monitoraggio Ambientale ITAN s.r.l.	Progettazione Strutture Ing. Domenico BENINCASA
Geom. Giuliano SBORDONE		
Dott. <sup>ssa</sup> Adele LIMODIO		
Spazio per gli ENTI		

## **INTERPORTO DI BATTIPAGLIA Progetto DEFINITIVO Secondo Lotto Funzionale**

OGGETTO:

**PRESCRIZIONI C.I.P.E.  
Progetto per la bonifica da ordigni bellici: Relazione tecnica**

REV.	MODIFICHE	DATA	COMMESSA	ELENCO GENERALE	ELABORATO
0	EMISSIONE	Luglio 2007	002/SLF	139	BOB RE
1					
2					
3					
4					
5					
				SCALA	FILE
					BOB RE.doc

## SOMMARIO

<i>Premessa</i> .....	2
Descrizione intervento .....	4
Secondo Lotto Funzionale .....	5
Valutazione di Impatto Ambientale – Verifica ottemperanza prescrizioni.....	6
Analisi dei costi - quadro economico.....	7

## RELAZIONE TECNICA

### *Premessa*

Durante l'ultimo conflitto bellico, seconda guerra mondiale, la zona di Battipaglia è stata interessata dallo sbarco alleato sulla costa di Salerno, avvenuto nella zona tra la foce del Sele e quella del Picentino. Infatti l'Operazione Avalanche (Valanga): questa la denominazione esatta dello sbarco alleato a Salerno, datato 9 settembre 1943, fu preceduta e sostenuta da un'intensa azione di bombardamento sulle linee di difesa costiera e sulle linee di traffico ferroviario e stradale.

Gli obiettivi dell'operazione, erano ben precisi: gli Alleati volevano allontanare i Tedeschi dall'Italia Meridionale quanto più possibile, sbarcando al limite settentrionale della zona di copertura dell'aeronautica basata a terra e poi intendevano impadronirsi delle basi aeree di Foggia per poter condurre azioni contro la Germania ed i Balcani.

Fu scelto il Golfo di Salerno perché il terreno dove si svolse la battaglia costituiva una sorta di triangolo pianeggiante, circondato da alture, dalle quali si poteva godere una perfetta visuale su tutta l'area, ed aperto verso il mare: le montagne che fiancheggiavano i due lati avevano cime che arrivavano anche ai 1000 metri di altezza (infatti l'obiettivo tattico degli Alleati era quello di impadronirsi delle aperture nel muro montagnoso per puntare in direzione Napoli), mentre l'accesso dal mare non presentava problemi, con spiagge piatte ed assenza di secche. Inoltre il campo di battaglia era diviso dal fiume Sele (troppo profondo per essere guadato), che sfociava circa a metà dell'intera area, e dal suo affluente, il Calore.

La piana del Sele era stata bonificata pochi anni prima dal regime fascista ed era popolata da villaggi collinari e fattorie isolate. Vi era un buon asse viario: la S.S.18, proveniente da Napoli, attraversava Salerno, da dove si dipartiva la S.S.88 per Avellino, poi Battipaglia, da dove partiva la S.S.19 per Eboli e Potenza ed Agropoli; da Vietri, dalla strada della Penisola

Sorrentina si poteva giungere verso Napoli attraverso il passo di Chiunzi. Anche la rete ferroviaria era efficiente, in particolare la Roma-Napoli-Reggio Calabria, con una ramificazione per Potenza, e poteva tornare utile ai fini degli spostamenti

Dal punto di vista tattico degli Alleati, i punti chiave erano l'aeroporto di Montecorvino (oggi Salerno-Pontecagnano) e l'importante nodo stradale-ferroviario di Battipaglia a sud; il porto di Salerno ed il passo di Chiunzi a nord

Il nodo della stazione di Battipaglia, anche se variato in questi anni, fu oggetto di particolare attenzione nell'azione bellica. Il bombardamento avvenne con obbici di grosso calibro montati sulle navi alleate.

Fin dalle prime fasi della battaglia, infatti, l'artiglieria navale ebbe un ruolo determinante nel deciderne l'esito complessivo. La forza di invasione attuò due sbarchi, a distanza di 15 chilometri uno dall'altro.

La 56esima Divisione doveva impadronirsi dell'aeroporto di Montecorvino ed occupare il territorio che lo dominava a nord per assicurarsi il controllo della strada tra Battipaglia e Barizzo per il ricongiungimento con la 36esima americana.

Lo sbarco vero e proprio non fu particolarmente complesso, ma quello che creava problemi seri, una volta che le truppe lasciavano i mezzi navali, era la fitta oscurità, con la conseguente difficoltà di non riuscire ad orientarsi su un terreno piatto e privo di riferimenti. I soldati presero terra, ma, quasi contemporaneamente, la Luftwaffe diede inizio ad una serie di mitragliamenti sia sulle navi in rada che sui mezzi da sbarco, alcuni dei quali furono centrati con ingenti perdite di uomini.

I bombardamenti navali furono un ulteriore elemento decisivo ai fini della risoluzione della vicenda militare. Le bordate dei possenti cannoni navali misero in seria difficoltà le forze opposte, attutendone l'impeto ed infliggendole perdite di uomini, artiglieria e mezzi corazzati. Occupata la spiaggia, la Quinta Armata fece buoni progressi durante la giornata del 10, ma cominciò ad emergere un problema strategico: il vuoto tra i due Corpi d'Armata e, in particolare, dal corridoio tra il Sele ed il Calore compreso tra la confluenza e la S.S.19,

strada percorsa dai rinforzi nemici in arrivo dalla Calabria. Per colmare il gap occorreva riparare il Ponte Barizzo, fatto saltare dai Tedeschi, per permettere alle truppe della 45esima Divisione di ridurre la lacuna tra i due Corpi. Gli attacchi tedeschi del giorno 11 si rivolsero proprio alla "terra di nessuno tra i due Corpi, un vero e proprio tallone d'Achille, che fece riscontrare alla 45esima Divisione numerose perdite.

Finalmente, dopo tre settimane di combattimenti, il 1° ottobre le pattuglie corazzate entrarono in Napoli: l'operazione Avalanche era conclusa. .

Per i motivi sopra esposti sarà necessario procedere con i lavori di bonifica di ordigni esplosivi residuati bellici di ogni tipo e genere e oggetti metallici effettuati da imprese aventi la capacità tecnica per la ricerca, il rinvenimento e la rimozione in sicurezza degli eventuali ordigni ritrovati. La neutralizzazione degli esplosivi sarà eseguita tramite le maestranze brevettate ai sensi delle leggi vigenti (art. 1 del D.Lgt n. 320 del 1946 cit e successivi).

### **Descrizione intervento**

In data 23.9.2002 si è concluso l'Accordo di Programma, promosso dall'Assessore Trasporti e Viabilità, Porti e Aeroporti, Demanio Marittimo della Regione Campania, su delega del Presidente della Giunta Regionale, con nota prot. 462/SP del 14.3.2001, avente ad oggetto la localizzazione dell'Interporto di Salerno, ricadente nel territorio del Comune di Battipaglia.

Sono inoltre intervenute nei termini le delibere di ratifica del Comune di Battipaglia, sede dell'infrastruttura (Delibera di C.C. n. 82 del 14.10.2002) della Provincia di Salerno (Delibera di Consiglio n. 101 del 30.9.2002) e del Consiglio Generale del Consorzio ASI n. 22 del 16.10.2002.

Con la pubblicazione sul B.U.R.C. n. 3 del 20.1.2003 dell'Accordo di Programma, approvato dal Presidente della Regione con Decreto n. 929 del 31.12.2002, veniva

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.

Successivamente il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale relativi all'intero intervento sono stati trasmessi agli Enti interferenti, per i pareri di competenza, al Ministero delle Infrastrutture ed alla Commissione Speciale V.I.A. , per la pronuncia sulla compatibilità ambientale.

L'intervento interessa un'area complessiva pari a metri quadrati 413.000

### **Secondo Lotto Funzionale**

Con delibera del 5/12/2003 n° 112, 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 C.I.P.E. ha approvato il progetto preliminare del "primo stralcio funzionale dell'interporto di Battipaglia", riconoscendo la compatibilità ambientale dell'intera opera.

Conseguentemente è stata perfezionata l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, previo consenso espresso dalla G.R. della Campania con Delibera n. 3333 del 21.11.2003. Il costo complessivo del secondo stralcio funzionale dell'opera, a fronte del costo totale dell'intero intervento pari a 21.511.269,42 euro (IVA esclusa) , così ripartiti:

Importo lavori	€	16.100.839,70
Somme a disposizione	€	5.410.429,72

L'importo complessivo arrotondato a 21,511 M€, trova integrale copertura nelle disponibilità esistenti.

Le somme sono state impegnate tramite convenzione stipulata fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Sistemi di Trasporto e l'Amministratore Delegato della Salerno Interporto S.p.A.

### **Valutazione di Impatto Ambientale – Verifica ottemperanza prescrizioni**

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, riferito all'intero intervento, alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e per 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, esprimendo parere positivo.

Il documento riguardante la verifica di ottemperanza con nota del 14/1/05 è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente, che, acquisito lo stesso in data 19/1/05, lo ha inviato con nota del 16/2/05 al Ministero delle Infrastrutture, Struttura Tecnica di Missione, e alla Salerno Interporto per conoscenza.

L'istruttoria del progetto definitivo del primo lotto funzionale è completata favorevolmente e la pratica risulta trasmessa al C.I.P.E. per l'approvazione.

Al fine di accelerare la realizzazione dell'intervento nella redazione del progetto definitivo si è scelto di prevedere nelle somme a disposizione la spesa per “ Indagini Archeologiche e bonifica ordigni bellici” e non comprendere dette attività nel lavoro da realizzare.

L'intervento di “**Bonifica da ordigni bellici**” consiste nella esplorazione dell'intera area interessata dall'intervento (secondo lotto) per verificare l'eventuale presenza di ordigni

esplosivi e residuati bellici e provvedere al disinnescamento unitamente alle strutture militari all'uopo preposte.

Le opere di bonifica dovranno essere attuate preventivamente ad ogni altro intervento, anche alle indagini archeologiche.

Per quanto concerne le **“indagini archeologiche”** si precisa che in fase di approvazione la Commissione Speciale VIA ha richiesto che, oltre all'esplorazione dettagliata del sedime interportuale, siano “eseguite una serie di trincee finalizzate ad escludere la presenza di strutture non rimuovibili sull'intera area destinata alla realizzazione dell'Interporto” e che “ tutte le fasi di indagine saranno esperite sotto il controllo e direzione scientifica della Sovrintendenza, a mezzo di gara di appalto per la scelta della ditta specializzata”.

La Sovrintendenza ha fornito le indicazioni tecniche sulle indagini da eseguire, riservandosi di approfondire le indagini in funzione dei risultati ottenuti.

#### **Oggetto dell'intervento**

Alla luce di quanto sopra l'intervento consiste nella bonifica da ordigni bellici dell'area interessata dai lavori di realizzazione del secondo lotto funzionale dell'Interporto di Battipaglia comprese le aree necessarie per la realizzazione dell'intervento.

Qualora fossero rinvenuti ordigni, sia superficiali che profondi, le strutture militari all'uopo preposte provvederanno al disinnescamento delle stesse.

In tal caso l'impresa dovrà provvedere ad eseguire gli scavi necessari per avvicinarsi all'ordigno e portarlo alla luce.

#### **Analisi dei costi - quadro economico**

La spesa necessaria per l'intervento è stata quantificata utilizzando i prezzi unitari forniti dall'Ispettorato delle Infrastrutture dell'Esercito, ufficio B.C.M. e mediante indagini di mercato.



Si è quindi previsto un costo totale, comprensivo di ogni onere, per la bonifica da ordigni bellici dell'area interessata dalla realizzazione del secondo stralcio funzionale dell'Interporto.

Tale costo è stato posto a base di gara, stabilendo di affidare il servizio a corpo, applicando al prezzo a base d'asta il ribasso percentuale offerto dalla ditta affidataria.

Come illustrato precedentemente, sarà necessario eseguire la bonifica da ordigni bellici anche in altre aree, di dimensioni e numero limitate, nell'ambito dell'intera area destinata alla realizzazione dell'Interporto. Si prevede pertanto una somma a disposizione nell'ambito del quadro economico dell'intervento; le attività da eseguire saranno affidate all'impresa vincitrice della gara, utilizzando i prezzi unitari predefiniti e previsti nel capitolato speciale, ai quali sarà applicato il ribasso offerto in sede di gara.

Si attingerà alle medesime somme a disposizione per compensare l'esecuzione degli scavi eventualmente necessari per avvicinarsi all'ordigno e portarlo alla luce, nel caso fosse necessario.

#### QUADRO ECONOMICO

1)	SERVIZI		€ 84 291,29
	a CORPO	soggetti a ribasso	€ 84 291,29
2)	SOMME A DISPOSIZIONE		
2a)	Per lavori a misura comprensivo di oneri per la sicurezza	€ 15 709,15	
2b)	iva di 1) + 2a) (10%)	€ 10 000,04	
		<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	€ 25 709,19
		<b>TOTALE GENERALE</b>	€ 110 000,49
		<b>TOTALE GENERALE in C.T.</b>	€ 110 000,00