

INDICE

1.	Effetti del progetto sull'offerta di servizi dell'area	1
2.	Analisi dei flussi di merci che potrebbero essere serviti con il trasporto intermodale	2
3.	La soluzione prescelta.....	4
4.	Caratteristiche fisiche e tecniche dell'intervento.....	5
4.1	Indirizzi generali per il layout dell'interporto.....	5
4.2	Condizionamenti e vincoli progettuali.....	7
5.	Caratteristiche dell'ambiente interessato.....	10
5.1	Caratteristiche del territorio	10
5.2	Le valenze ambientali del corridoio di inserimento progettuale.....	12
6.	L'iter di ottimizzazione progettuale	14

1. EFFETTI DEL PROGETTO SULL'OFFERTA DI SERVIZI DELL'AREA

Un interporto, quale quello previsto a Battipaglia, si configura come elemento nodale del sistema del trasporto merci nel quale si realizzano una pluralità di funzioni connesse sia direttamente, che indirettamente alla manipolazione ed al trattamento della merce.

Infatti, un interporto è un non luogo in cui, accanto alle normali attività di coordinare ed organizzare il ciclo di trasporto (funzioni primarie), si svolge una serie di funzioni accessorie e complementari (funzioni secondarie) quali, per esempio, quelle di supporto logistico ai mezzi ed al personale. L'individuazione e la definizione delle funzioni assegnabili dipendono dalla collocazione dell'impianto, dalla struttura organizzativa del mercato, del trasporto, dalle specifiche esigenze operative del trasporto merci locale e dalle caratteristiche della rete di infrastrutture di collegamento afferenti all'area, ossia dalla modalità dell'impianto nei riguardi dei sistemi di trasporto.

Sulla base di queste indicazioni di carattere generale, l'iniziativa di Battipaglia, per le molteplici attività che vi potrebbero trovare sede e per le articolate connessioni con i diversi sistemi di trasporto si delinea come interporto nel quale sono previste le seguenti funzioni:

- funzione ferroviaria intermodale, connessa all'interscambio di unità di carico (u.c.) specializzate (container, casse mobili, semirimorchi intermodali), comprende il settore ferroviario esterno, costituito dal fascio dello scalo di Battipaglia e dal collegamento di raccordo, ed il terminal interno organizzato per le operazioni di carico/scarico delle u.c. e relativi stoccaggi, nonché per le operazioni accessorie di natura fiscale e amministrativa.
- funzione autoportuale, connessa alle attività di trasporto e logistica delle merci, quali magazzinaggio, depositi extra-aziendali, trasferimento carichi gomma/gomma, preparazione ordini, imballaggi, operazioni sulle merci, ecc.

Accanto a queste attività, che in generale determinano valore aggiunto ai prodotti in transito dal centro merci, si può identificare l'insieme di attività di supporto ai vettori stradali, ossia i servizi accessori ai veicoli (officina, impianto di lavaggio, ecc.) e di accoglimento delle esigenze insediative ed organizzative delle imprese del trasporto e della logistica (uffici, servizi generali, servizi telematici, servizi all'uomo ecc.).

2. ANALISI DEI FLUSSI DI MERCI CHE POTREBBERO ESSERE SERVITI CON IL TRASPORTO INTERMODALE

Il punto di partenza per l'analisi dei flussi di merci che potrebbero essere serviti con il trasporto intermodale è l'osservazione che tale modalità di trasporto non si adatta a tutti i tipi di merce ma risponde alle esigenze di una vera e propria nicchia di mercato, nicchia che tuttavia ha caratteristiche di particolare pregio (soprattutto lunga distanza) e che quindi merita di essere servita con particolare attenzione. In particolare, i carichi che possono essere efficacemente serviti con il trasporto strada rotaia devono avere le seguenti caratteristiche:

- devono essere contenuti in containers o casse mobili o almeno essere già pallettizzati;
- devono essere destinati ad almeno 600 Km di distanza
- devono percorrere tratte terminali (iniziale e finale) contenute entro i 60 Km.

Proprio a partire da questa ultima condizione è stato definito identificato il bacino geografico di attrazione: esso definisce l'area nella quale si è concentrata la ricerca di unità locali potenzialmente interessate al trasporto intermodale.

La figura seguente indica l'area compresa entro una percorrenza stradale di 60 Km da Salerno, assunto come punto teorico di localizzazione dell'interporto.

Rispetto ad un settore circolare con raggio pari a 60 Km, che si otterrebbe misurando le distanze in linea d'aria, si ottiene un'area di forma irregolare che presenta "cuspidi" in corrispondenza degli assi di collegamento diretto.

La Provincia di Salerno presenta agevoli possibilità di collegamento con la Provincia di Napoli e con la Basilicata (autostrada A3), così come con la città di Avellino (raccordo autostradale Salerno – Avellino), mentre il raggiungimento della parte nord orientale della Campania è reso difficoltoso dalla presenza della catena dei Monti Picentini.

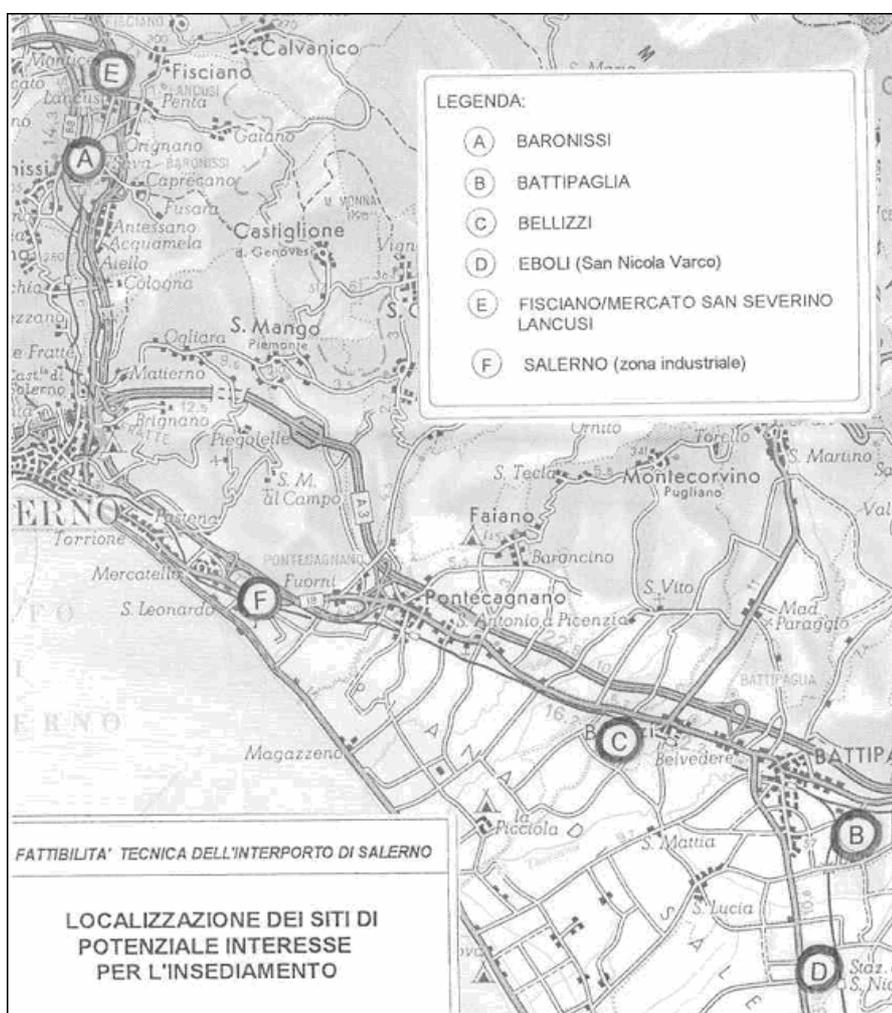
Il bacino geografico potenziale di un interporto in Provincia di Salerno comprende quindi l'intera area salernitana (tranne il Cilento), la parte centrale e orientale della Provincia di Napoli, e il settore occidentale dell'Irpinia. Tale area comprende anche sia l'interporto di Nola che quello di Marcianise, che risultano situati a meno di 60 Km dal capoluogo di provincia.

Supponendo plausibile l'ubicazione dell'interporto a est di Salerno (i siti possibili sono tutti situati a Oriente del capoluogo) rientra agevolmente nel bacino di attrazione anche la parte occidentale della Basilicata. Nondimeno, lo spostamento del baricentro dell'area di attrazione verso sud determina progressivamente una minor sovrapposizione con i bacini di attrazione degli interporti di Nola e di Marcianise.

Partendo da questo discorso a livello provinciale, il bacino d'utenza é stato poi meglio riformulato sulla base della definitiva localizzazione del sedime interportuale a Battipaglia, e su questo sono state basate le analisi socioeconomiche e gli studi di settore volti a definire la reale rispondenza delle strutture in progetto rispetto alla domanda esistente ed a quella futura.

3. LA SOLUZIONE PRESCELTA

In base alla comparazione dei diversi fattori localizzativi caratterizzanti le sei localizzazioni potenziali, non è stato possibile giungere direttamente all'individuazione della soluzione migliore, in quanto le alternative di Battipaglia e di Bellizzi sono risultate entrambe idonee per ospitare un insediamento interportuale. Pertanto è stata approntata ed eseguita una seconda fase comparativa volta a esaminare più in dettaglio tali siti potenziali che si è conclusa con la scelta del sito di "Battipaglia" come sede più idonea per ospitare l'interporto.



Le sei alternative localizzative prese in esame

4. CARATTERISTICHE FISICHE E TECNICHE DELL'INTERVENTO

4.1 Indirizzi generali per il layout dell'interporto

Il layout di un impianto nodale per le merci è, in generale, il risultato di una serie di considerazioni e valutazioni progettuali inerenti le caratteristiche fisiche della localizzazione prescelta, le servitù su di essa gravanti, le modalità di accesso stradale e ferroviario, le esigenze operative dei singoli settori funzionali e le loro interrelazioni, i rapporti con l'ambiente circostante. La configurazione dell'impianto è, inoltre, caratterizzata dall'entità e dalle caratteristiche della domanda insediativa.

L'organizzazione interna per l'interporto di Battipaglia è stata basata, in particolare, sull'individuazione preventiva dei settori operativi che, alla luce delle verifiche condotte in fase ricognitiva e dei confronti con analoghi impianti nazionali, sono identificabili in:

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

Momento fondamentale della progettazione consiste nella definizione dello schema direttore dell'area, attraverso la precisazione delle destinazioni d'uso, ossia di una zonizzazione interna. La zonizzazione nei suddetti blocchi funzionali è determinata, a sua volta, principalmente dalla "rigidità" di alcune peculiari esigenze insediative e dalle interrelazioni operative tra i vari settori. Si sottolinea, in specifico, la problematica connessa alla localizzazione del settore intermodale che, a sua volta, è da correlare all'impostazione del raccordo ferroviario allo scalo merci di Battipaglia ed alla geometria dell'area.

La necessità di garantire moduli di binario di lunghezza adeguati alle esigenze del moderno traffico intermodale che richiede preferibilmente convogli di lunghezza preferibilmente di preferibilmente pari a 650 m. per ragioni di economia di trasporto, associata alla configurazione dell'area ed alle modalità di manovra ferroviaria da/per lo scalo di Battipaglia, ha portato ad individuare un layout con un orientamento longitudinale nord-sud in modo da privilegiare lo sviluppo dei binari .

Per quanto concerne il settore autoportuale, e in specifico il comparto magazzini, la destinazione interna dell'area risponde al criterio di disporre di lotti di forma regolare entro i

quali organizzare un'equilibrata disposizione di aree coperte e di aree destinate alla manovra e circolazione dei veicoli merci.

A parte l'indice di copertura assegnabile a questo comparto dell'ordine del 30-35%, è infatti fondamentale, per ragioni di sicurezza e di efficienza operativa, prevedere adeguati spazi fronte magazzino e zone di circolazione distinte dagli ambiti di carico/scarico.

Per i servizi generali e per i servizi alle persone, si è adottato un posizionamento presso la viabilità esterna presso nei pressi del varco principale. Questa ubicazione consente di attuare un polo attrattivo per tutti i comparti operativi, costituendo il riferimento logistico sia per gli operatori ivi localizzati che per gli utenti occasionali.

Al fine di salvaguardare, per quanto possibile, tale nucleo direzionale e di rappresentanza dai movimenti di autoveicoli pesanti nonché di rendere disponibile ad utenti esterni i servizi ai mezzi stradali (con l'obiettivo di ampliare la soglia di utenza potenziale), questi ultimi sono stati ubicati in prossimità dell'accesso viario in fregio alla viabilità primaria ed alle aree destinate al parcheggio riservato ai veicoli in transito.

L'obiettivo di rapportare le esigenze proprie di ciascun settore operativo entro il quadro generale di interrelazioni funzionali ha influenzato lo studio del layout, i cui elementi qualificanti sono espressi dai seguenti criteri progettuali:

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

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

L'organizzazione della maglia viaria presuppone la realizzazione di una rete impostata secondo assi tra loro ortogonali, opportunamente classificabili in assi principali, con compiti di distribuzione primaria, ed in assi secondari, con funzione distributiva capillare. Questa scelta di gerarchizzazione della maglia viaria risulta vantaggiosa per la sicurezza della circolazione interna, per l'economicità nella realizzazione delle reti tecnologiche e per la stessa interpretazione degli itinerari interni da parte degli utenti.

Il raccordo ferroviario consente, ove richiesto dal mercato, di attivare un'opportunità di trasporto che potrebbe essere appetibile per traffici con O/D a media e lunga distanza (a tal

fine, si è orientato l'asse longitudinale dei magazzini secondo direzioni che non ne precludano la raccordabilità).

Infine, l'agevole accessibilità ai "servizi generali da parte di esterni" viene assicurata dalla scelta localizzativa degli stessi, con risultati positivi attesi dall'aumento della utenza potenziale.

4.2 Condizionamenti e vincoli progettuali

L'area, che si estende su di una superficie di circa 40 ettari, è articolata in due grosse nuclei collegati tra loro da una striscia di terreno posta alle spalle dell'insediamento Jcoplastic e risulta delimitata sul lato Ovest dall'asse ferroviario che collega Salerno con Reggio Calabria, su quello Sud dalla Strada Provinciale 195 (asse di collegamento tra la Statale 18 e l'uscita autostradale della SA- RC -A3 nel Comune di Eboli), ad Est dalla Strada di Piano interna alla zona ASI, mentre a Nord dal Viale delle Industrie.

L'ubicazione dei nuovi insediamenti, da utilizzare con funzioni specificatamente interportuali, è stata pensata seguendo un criterio di integrazione tra il vecchio ed il nuovo, dove il vecchio è rappresentato l'impianto di rilevanza storica della masseria di Torre dei Ray ed il nuovo dagli impianti industriali e di trasformazione (Jcoplastic - Finagricola) realizzati negli scorsi decenni.

La preesistenza di strutture industriali ha costituito, a grande scala, il principale vincolo progettuale in quanto determina una nettissima spaccatura dell'area di intervento in due distinti settori, con evidenti ricadute anche in termini funzionali ed operativi

All'interno dei due singoli settori, il condizionamento esercitato dalla preesistenti strutture industriali si esplica ulteriormente, ad una scala minore, nell'orientamento parallelo all'opificio Jcoplastic degli insediamenti destinati a corrieri e distributori posti nel settore meridionale dell'area interportuale, all'interno di quale è anche stata ubicata una struttura destinata ai servizi all'uomo.

La localizzazione di tale struttura destinata ai servizi all'uomo è a sua volta condizionata dai luoghi (soprattutto in senso fruizionale), in quanto tale posizione risulta strategica rispetto al tracciato della Strada Provinciale N°195, potendo così configurarsi alla stregua di un marker per l'immediata identificazione del nuovo insediamento.

I condizionamenti esercitati dalla natura dei luoghi (anche in termini di infrastrutturazione esistente) nel settore settentrionale dell'interporto sono, invece, essenzialmente riconducibili

alla vicinanza della linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria ed alla conformazione piano altimetrica del suolo che hanno portato all'identificazione di tipologie di edifici la cui destinazione è strettamente legata al trasferimento merce da ferro su gomma. In relazione di tali aspetti, in questo settore sono stati ubicati il terminal intermodale (con sviluppo parallelo alla linea ferroviaria esistente), due magazzini raccordati con binari e un ultimo magazzino di destinato alla conservazione e distribuzione di prodotti stagionali.

Dal punto di vista della qualità del territorio di inserimento, il principale vincolo progettuale, ma anche un punto di forza dell'idea progettuale sviluppata, è invece costituito dalla presenza della masseria Torre dei Ray all'interno dell'area di intervento. Questo complesso, di impianto secolare, costituisce infatti un elemento storico-testimoniale di notevole valenza, al punto da assolvere una vera e propria funzione di testimonianza antropica nel territorio.

Il vincolo progettuale costituito dalla masseria Torre dei Ray è stato affrontato prevedendone la ristrutturazione ed il recupero del suo aspetto originario e individuandone una destinazione d'uso funzionale come sede degli uffici amministrativi e direzionali della Società di gestione dell'Interporto di Battipaglia.

Nello sviluppo dell'idea progettuale si è tenuto conto, da una parte, dell'elemento architettonico che testimonia l'origine agricola dell'area e dall'altra, di realtà industriali produttive e di trasformazione che hanno contribuito, dal secolo scorso, alla crescita esponenziale della città di Battipaglia, sia dal punto di vista economico che demografico.

Infine, per ciò che concerne vincoli e condizionamenti progettuali indotti dalla natura fisica dei luoghi di intervento è possibile evidenziare la sostanziale assenza di condizionamenti, stante il favorevole assetto topografico e morfologico dell'area, unitamente all'assenza di attività tettoniche o strutturali in essere e di fattori predisponenti a qualsivoglia fenomenologia morfoevolutiva. Analogamente anche l'assetto idrogeologico risulta tale da non esercitare particolare influenze sulla realizzazione delle opere in progetto; ciò vale tanto per gli aspetti di idrografia superficiale (sostanziale assenza di impluvi di una certa consistenza e di situazioni tali da far ipotizzare una possibile alterazione dell'attuale situazione idrodinamica), che sotterranea (stante la profondità della circolazione ipogea).

Anche dal punto di vista delle caratteristiche comportamentali dei litotipi costituenti il locale substrato geologico, queste risultano tali da non determinare particolari situazioni di criticità per fondazioni di tipo superficiale, quali quelle necessarie per le opere in progetto.

Un ultimo aspetto che nel proseguo dell'attività progettuale ha assunto una fortissima e condizionante funzione di vincolo alla definizione delle caratteristiche del progetto stesso è costituito dalla necessità di mantenere in piano il fascio binari nel settore interportuale.

Questo aspetti di natura funzionale ed operativa ha comportato modifiche, rispetto alle prime ipotesi progettuali, non solo nello stretto intorno del settore intermodale (salto morfologico ed annesse opere di sostegno, sia verso l'interno, che verso la ferrovia), ma anche in una zona più ampia, in quanto il notevole salto di quota tra i diversi settori ha comportato modifiche ai percorsi dei camion ed allo sviluppo geometrico dei capannoni più settentrionali.

5. CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE INTERESSATO

5.1 Caratteristiche del territorio

L'area in studio si trova nell'ambito della zona ASI in corrispondenza alla biforcazione delle linee ferroviarie Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza, a sud dell'asse viario di viale delle Industrie e a nord della S.P. 195, che rappresenta l'asse viario principale di accesso alla futura area interportuale.

Il sito è sub pianeggiante, senza apprezzabili salti di quota, se non quelli a suo tempo artificialmente creati (comunque tutti dell'ordine di pochi metri) per consentire una sistemazione topograficamente idonea in previsione della destinazione d'uso del territorio.

Nel sito di intervento non si rilevano preesistenze insediative che possano vincolare l'edificazione ad eccezione della Torre Ray, per la quale, come si esaminerà nel proseguo del presente lavoro, è infatti previsto un intervento di recupero e ristrutturazione.

L'area di intervento rientra nell'abito del comprensorio A.S.I. del Comune di Battipaglia, che fu costituito nei primi anni '70 e localizzato nel settore meridionale del territorio comunale. L'area del futuro interporto, che occupa un'estensione di circa 41,3 ettari, è sita fra la linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto e quella della Battipaglia-Reggio Calabria.

Nel suo ambito trovano sede, ormai da tempo, vari insediamenti produttivi i cui cicli lavorativi sono rivolti a svariati settori merceologici, quali la meccanica, la plastica, la chimica per cui oltre ovviamente ai capannoni ed alle strutture destinate alla produzione, si rinvencono manufatti abitativi adibiti ad uffici ed abitazioni dei custodi.

Sono altresì presenti, anche se non del tutto complete, le normali opere infrastrutturali connesse all'agibilità del comprensorio e rappresentate da strade di penetrazione, svincolo e collegamento con la normale rete viaria, aree di parcheggio, rete idrica, rete fognaria, rete elettrica, rete di distribuzione gas.

Per la realizzazione di tutte queste opere, di diversa tipologia ed incidenza in termini di tensioni indotte nel sottosuolo, sono state utilizzate in genere sempre fondazioni di tipo superficiale (a plinti collegati o continue a trave rovescia) eccetto che in rare circostanze e cioè quando la struttura da realizzare era soggetta a particolari vincoli progettuali per i quali si rendevano necessarie scelte di tipologia fondale diversa (platea o pali trivellati).

Tale situazione, che distribuita sull'intero comprensorio costituisce un attendibile monitoraggio delle caratteristiche di resistenza dei terreni più superficiali, evidenzia appunto

la loro idoneità geomeccanica ad accogliere insediamenti non offrendo quasi mai particolari problematiche alla soluzione dell'interazione terreno-fondazione.

L'originaria vocazione agricola del comprensorio è stata completamente ribaltata in quella industriale sottraendo alla produzione agricola sia tutti i terreni che ospitano attualmente gli insediamenti produttivi, sia quelli non ancora utilizzati (come le aree destinate ad accogliere l'Interporto) che, lasciati nel più completo abbandono da ogni cura, sono attualmente invasi da vegetazione arbustiva spontanea.

Non va sottaciuto il fatto che alcune zone ricadenti nell'ambito delle aree da insediare fungono attualmente da:

- discarica abusiva di rifiuti di ogni genere con grave pregiudizio della salute pubblica (quali aree di insorgenza di infezioni) e dell'incolumità pubblica (quali aree facilmente soggette ad atti di piromania);
- sede temporanea e non disciplinata di campi nomadi che contribuiscono non poco al degrado ambientale per la produzione di rifiuti di ogni genere abbandonati, senza alcuna sistemazione, sul territorio.

Nel comprensorio e nelle aree limitrofe è assente qualsivoglia forma di corso d'acqua naturale, sia a regime permanente che a carattere torrentizio od occasionale.

L'accessibilità stradale è organizzabile planimetricamente, come ingresso principale dalla S.P. 195 e secondario dal viale delle Industrie e, da quest'ultimo, direttamente all'uscita autostradale (A3) di Eboli in direzione Est e lo svincolo di Battipaglia in direzione Ovest. Tale itinerario è attualmente interessato da traffico locale e, in prospettiva, costituirà il probabile accesso preferenziale al tracciato autostradale per i flussi con origine/destinazione la piana del Sele, consentendo di by-passare l'abitato di Battipaglia.

L'accessibilità ferroviaria è assicurata dalla disponibilità del sedime della connessione diretta tra le due linee citate che, per altro, non risulta utilizzata dal vigente esercizio ferroviario. Tale connessione prevede già, infatti, un'opera di sottopassaggio del viale delle Industrie, con un apposita deviazione distinta da quello destinato alla linea a doppio binario elettrificata, Battipaglia-Reggio Calabria. Attualmente il traffico ferroviario attraverso la stazione di Battipaglia si svolge su 5 binari di "corretto tracciato" (attraversamenti diretti) e su 20 binari di servizio.

In conseguenza alla posizione geografica dello scalo, in esso è già realizzato, per il flusso di passeggeri e per una parte minima delle merci, uno scambio intermodale ferro-gomma a servizio del bacino di traffico contermini.

Attualmente il livello di impegno dello scalo merci di Battipaglia è notevolmente ridotto in confronto al potenziale che la struttura è in condizione di esprimere; ciò rende disponibile una notevole capacità di movimentazione carri/convogli a servizio della eventuale struttura interportuale.

5.2 Le valenze ambientali del corridoio di inserimento progettuale

L'area di inserimento progettuale rientra nell'ambito del comparto industriale posto ad ovest del centro abitato di Battipaglia, al confine con l'adiacente territorio comunale di Eboli.

L'area interessata dalle opere in programma risulta caratterizzata da ridotte valenze ambientali d'insieme, con pressoché totale assenza di elementi di pregio e rilievo.

I principali elementi che definiscono la configurazione ambientale dell'area sulla quale insiste il sedime interportuale in progetto possono come di seguito essere riassunti :

- presenza all'interno di un'area a destinazione industriale;
- vicinanza di più caselli autostradali (A3) e presenza di una rete stradale esterna già interessata da traffico di mezzi pesanti ed, in parte, già interessata da progetti di ampliamento;
- ridotta entità di ricettori residenziali (o finanche a carattere misto) lungo il sedime interportuale;
- separazione rispetto all'area urbana di Battipaglia da parte del fascio ferroviario;
- uniforme ed omogenea presenza di incolto all'interno del sedime di intervento;
- sostanziale assenza dello strato verticale della vegetazione, con conseguente minore valenza ecosistemica;
- substrato geologico idoneo con caratteristiche geotecniche sostanzialmente idonee per le opere in progetto;
- assenza di corpi idrici superficiali all'interno dell'area;
- circolazione idrica sotterranea a profondità di 25 - 30 m dal piano campagna, con oscillazioni molto contenute ;
- non preesistenza di rinvenimenti archeologici nell'intorno dell'area di intervento;
- ambiti paesaggistici ampi;
- bacino percettivo ampio e non confinato, con preesistenza di parziali quinti impermeabili e/o semipermeabili;
- coerenza stilistica e formale con l'edificato circostante, con buone potenzialità di "mascheramento" delle nuove strutture;

- preesistenza delle infrastrutture ferroviarie;
- assenza di vincoli gravanti sull'area;
- minima preesistenza di manufatti e/o edifici interferenti con le opere in progetto;
- vicinanza cava di prestito;
- ridotti valori clinometrici dell'area;
- non interessamento diretto di alcun corpo idrico superficiale
- non vicinanza di aree urbanizzate (fisicamente separate dalla ferrovia)
- inserimento nell'ambito dell'area industriale
- presenza di una circolazione idrica sotterranea a profondità dell'ordine dei 30 m
- preesistenza di sorgenti di inquinamento acustico-vibrazionale a carattere lineare in corrispondente della viabilità afferente l'area industriale

6. L'ITER DI OTTIMIZZAZIONE PROGETTUALE

La scelta della soluzione di progetto è stata oggetto di confronti e verifiche tecniche ed ha condotto all'individuazione di una soluzione ottimale sviluppata in considerazione dei vincoli e dei condizionamenti presenti sul territorio, nonché delle esigenze operative e funzionali dell'esercizio dell'interporto.

L'intero intervento sfrutta al massimo le potenzialità dell'area a disposizione, sostanzialmente separata in due settori tra loro collegati da una stretta fascia territoriale lungo il sedime ferroviario della Salerno/Reggio Calabria e si concretizza nella individuazione e progettazione di diverse tipologie di opere d'arte che derivano da un processo decisionale che ha tenuto debitamente conto della necessità funzionale delle diverse attività che in essi avranno luogo.

Per quanto riguarda le opere di finitura e sistemazione, particolarmente degna di nota risulta essere la dotazione in aree a verde dell'intero intervento, in quanto largamente eccedente rispetto a quanto previsto dagli standard urbanistici vigenti.

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

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

Le procedure di precauzione e salvaguardia messe a punto sono le seguenti :

- Misure di protezione delle alberature in area di cantiere
- Procedure di precauzione per i processi di ruscellamento ed infiltrazione
- Procedure di salvaguardia per la qualità delle acque sotterranee
- Procedure a carattere atmosferico
- Procedure a carattere acustico

Gli interventi di mitigazione paesaggistica e vegetazionale prevedono la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento :

- Flora tipica degli ambienti mediterranei
- Inerbimenti

- Cisteto
- Quinta arbustiva
- Boschetto mediterraneo
- Roseto 80
- Siepe frangivento
- Filari arbustivi
- Aiuole fiorite
- Aiuole con arbusti tra il magazzino di stoccaggio 1 e il magazzino raccordato

Stante il ridotto livello di impatto complessivo atteso nello stretto intorno del sedime interportuale, grande rilevanza assumono gli interventi di ottimizzazione dell'accessibilità all'Interporto, sia per questioni trasportistiche, che acustiche.

Tra i possibili interventi strutturali, quelli che rivestono una maggiore valenza ambientale sono i seguenti :

- messa a punto di soluzioni migliorative per l'accessibilità dell'intera area industriale di Battipaglia lungo la SP 195 (soluzioni già messe a punto a livello di progetto definitivo ad opera del Commissario di Governo per l'emergenza Rifiuti della Regione Campania) attraverso adeguamento della sezione stradale e razionalizzazione e modifica degli svincoli con le strade afferenti dedicate proprio al servizio dell'area industriale
- smistamento del traffico pesante (tramite apposizione di opportuna segnaletica) in corrispondenza dello svincolo di Eboli
- possibile apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli, sulla SP 195, con funzioni di camionabile per evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile
- chiusura della strada interna al settore meridionale del sedime interportuale, prevista nel progetto preliminare per coerenza con il PRG e sua sostituzione funzionale con un'analogia infrastruttura da aprire lungo il margine orientale dell'interporto con recapito finale tramite svincolo sulla SP 195 (questa soluzione consentirebbe di circoscrivere in maniera più efficace il sedime, razionalizzando i flussi nella zona dell'ingresso sud, senza creare particolari soggezioni ai capannoni preesistenti, il cui collegamento viario sarebbe assolutamente garantito e mantenuto)

La soluzione ambientalmente migliore risulta sicuramente l'instradamento preferenziale dei mezzi pesanti sulla SP 195 a partire dallo svincolo autostradale di Eboli, soprattutto se

abbinata all'apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario posto sulla SP 195, unico ricettore sensibile presente lungo tale itinerario.

Tale by-pass è di fatto previsto nell'ambito del progetto di variante della SP 195 redatto Commissariato di Governo per l'emergenza rifiuti della Regione Campania.