

Progetto
"INTERPORTO DI BATTIPAGLIA"

SCHEDA "A"

VERIFICA DELLA COMPLETEZZA DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA DAL PROPONENTE E CONTENUTA NELLO STUDIO DI IMPATTO, ELABORATI DI PROGETTO, SNT E INTEGRAZIONI

Legenda

P = Presente = aspetto che risulta presente nella documentazione fornita

NP = Non presente = aspetto che **non** risulta presente nella documentazione fornita

NA = Non applicabile = aspetto che non risulta riferibile al tipo di progetto

C = Contraddittorio = Aspetto che risulta trattato in modo manifestatamente insufficiente o ambiguo o contraddittorio

INFORMAZIONI GENERALI

| Generalità | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| INTERVENTO: | Interporto di Battipaglia |
| OPERE CONNESSE: | |
| PREESISTENZE: | |
| REGIONE: | Campania |
| PROVINCIA: | Salerno |
| COMUNI: | Battipaglia |
| SOGGETTI INTERESSATI AL PROGETTO: | |

| Caratteristiche peculiari dell'area | |
|--|--|
| Tipologia | COLLINARE <input type="checkbox"/> PIANURA <input checked="" type="checkbox"/> MISTA <input type="checkbox"/> ANTROPIZZATA <input checked="" type="checkbox"/> AMBITO APERTO <input type="checkbox"/> ALTRO |
| Breve descrizione | Area di ca 41 ettari sita nella parte meridionale del Comune di Battipaglia, alla biforcazione delle linee ferroviarie Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza, ospitante area industriale con siti produttivi, manufatti abitativi per custodi, uffici, caratterizzata da opere viarie quali svincolo di collegamento alla rete viaria e strade di penetrazione, aree di parcheggio, nonché infrastrutture quali rete idrica, fognaria, rete elettrica e rete di distribuzione del gas. Presenza di discariche abusive e campi nomadi |

| Tipologia intervento | |
|--|---|
| POTENZIAMENTO | NUOVO INTERVENTO |
| Ampliamento – adeguamento sezione <input type="checkbox"/> | Nuovo itinerario <input type="checkbox"/> |
| 3° corsia <input type="checkbox"/> | Varianti locali <input type="checkbox"/> |
| Nuova carreggiata <input type="checkbox"/> | |
| Svincoli <input type="checkbox"/> | |
| Aree di servizio, ecc <input type="checkbox"/> | |
| Altro (Indicare)..... | Interporto di scambio modale ferro-gomma..... <input checked="" type="checkbox"/> |

1 Quadro di Riferimento Programmatico

| | |
|--|---|
| Art. 3, c. 2, lett. a), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro programmatico - Descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso |
| Art. 3, c. 2, lett. b), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro programmatico - Descrizione dei rapporti di coerenza |

DETERMINAZIONE DELLE COERENZE STRATEGICHE

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Livello di coerenza |
|--|-----------------------------|--|--|
| Livello nazionale – Settore trasporti | | | |
| Piano Generale dei Trasporti (PGT) | Presente | SOC096 QR-PR pag.30 | Per quanto riguarda gli obiettivi e strumenti di pianificazione di settore, il Proponente espone un'analisi del quadro a livello europeo, nazionale e regionale. In particolare a livello nazionale fa esplicito riferimento al nuovo Piano Generale dei Trasporti, presentato nel Gennaio 2001 , il quale ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali. Gli indirizzi riguardano principalmente l'incentivazione della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici e la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale. Il Proponente presenta quindi una descrizione dei contenuti del PGT |
| Piani Decennali ANAS, relativi stralci attuativi, piani straordinari ANAS | Non Presente | | |
| 1° programma delle infrastrutture strategiche (Delib. 121/01) | Non Presente | | |
| Atti di programmazione FS (per infrastrutture ferroviarie) | Non Presente | | |
| Livello nazionale – Settore salvaguardia e risanamento ambientale | | | |
| Piano di Bacino di rilievo nazionale e interregionale (L. 183/89) | Non Applicabile | | |
| Piano Stralcio di rilievo nazionale e interregionale per la tutela del rischio idrogeologico e misure di prevenzione per le aree a rischio (L. 267/98) | Non Applicabile | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Livello di coerenza |
|---|-----------------------------|---|--|
| Piano pluriennale per il contenimento delle emissioni sonore (L. 447/95) | Non Presente | | |
| Livello nazionale – Altri strumenti di programmazione | | | |
| Eventuali altri strumenti di programmazione e di finanziamento | Non Presente | | |
| Livello regionale – Settore trasporti | | | |
| Piano Regionale dei Trasporti (PRT) | Presente | SOC096 pag.39 QR-PR | Il Proponente descrive gli elementi salienti per il quadro locale: i collegamenti tra il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Generale dei Trasporti, le finalità e gli obiettivi salienti del PRT. |
| Livello regionale – Settore salvaguardia e risanamento ambientale | | | |
| Piano delle attività estrattive | Non Applicabile | | |
| Piano di risanamento e di tutela della qualità dell'aria | Non Presente | | |
| Piano di Bacino di rilievo regionale (L. 183/89) | Non Applicabile 1 | | |
| Piano Stralcio di rilievo regionale per la tutela del rischio idrogeologico e misure di prevenzione per le aree a rischio (L. 267/98) | Non Applicabile 1 | | |
| Piano di tutela delle acque (L. 152/99) | Non Applicabile | | |
| Piano regionale triennale di intervento per la bonifica dall'inquinamento acustico (L. 447/95) | Non Presente | | |
| Pianificazione specifica della regione interessata | Non Presente | | |
| Livello regionale – Settore pianificazione socio-economica e territoriale | | | |
| Piano Territoriale Regionale | Non Presente | | |
| Programma Regionale di Sviluppo | Non Presente | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Livello di coerenza |
|---|-----------------------------|---|---|
| Programma Operativo Regionale - DOCUP | Non Presente | | |
| Pianificazione specifica della Regione interessata | Non Presente | | |
| Livello regionale – Eventuali altri strumenti di programmazione e di finanziamento | | | |
| Eventuali altri strumenti di programmazione e di finanziamento | Presente | SOC096 QR-PR pag.44 | Piano di Variante Urbanistica , luglio 2001 esaminata in Conferenza dei Servizi 17/12/2001 |
| Livello subregionale – Settore salvaguardia e risanamento ambientale | | | |
| Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale | Non Presente | | |
| Piano Territoriale Paesistico | Non Presente | | |
| Eventuale pianificazione locale | Non Presente | | |
| Livello subregionale – Settore tutela del paesaggio, piani paesistici ed aree vincolate | | | |
| Aree vincolate da strumenti di pianificazione locale | Non Applicabile | | |
| Livello subregionale – Settore pianificazione socio-economica e territoriale | | | |
| Eventuale pianificazione locale | Presente | SOC096 QR-PR pag.44 | Piano Regolatore Territoriale Consortile (P.R.T.C.) dell'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.) di Salerno |
| Livello subregionale – Strumenti urbanistici locali | | | |
| Strumenti urbanistici locali | Presente | SOC096 QR-PR pag.45 | Piano Regolatore Generale del Comune di Battipaglia |

RAPPORTO DIRETTO DI INTERFERENZA

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Riferimento territoriale | | Denominazione ed Ente interferito |
|--|-----------------------------|---|--------------------------|------|---|
| | | | Da km | A km | |
| Livello nazionale – Settore tutela del paesaggio, piani paesistici ed aree vincolate | | | | | |
| Parchi Nazionali, Riserve Naturali statali (L. 394/91) | Presente | SOC096 QR-PR pag.42 | | | Parco Nazionale del Cilento Fascia Costiera di Battipaglia |
| Zone umide d'importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar 2/2/71 (DPR 448/76) | Non Presente | | | | |
| L. 157/92 (Zone di Protezione Speciale ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli") (DM 3/4/00 elenco ZPS) | Non Presente | | | | |
| DPR 357/97 (Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat") (DM 3/4/00 elenco SIC) | Presente | SOC096 QR-PR pag.42 | | | Monti di Eboli |
| Aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 490/99 (Testo unico in materia di beni culturali e ambientali) | Contraddittorio | SOC096 QR-PR pag.43 | | | Si fa riferimento alla Legge n. 1497 del 26.06.39 – Protezione bellezze naturali |
| Aree vincolate relative a boschi e terreni montani (R.D. 3267/23) | Presente | SOC096 QR-PR pag.42 | | | Il sito non presenta vincoli in merito al R.D. n. 3267 del 30.12.23 – Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e terreni montani |
| Livello nazionale - Altri vincoli | | | | | |
| D.Lgs. 22/97 e successive modifiche – Ronchi (direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi) | Non Presente | | | | |
| Eventuali altri vincoli | Presente | SOC096 QR-PR pag.42 | | | Vincoli ambientale e paesaggistico nella zona costiera contigua all'area del sito |
| Livello regionale – Settore pianificazione e tutela del paesaggio, piani paesistici ed aree vincolate | | | | | |
| Piano Territoriale Regionale | Non Presente | | | | |
| Piano Territoriale Paesistico | Non Presente | | | | |
| Parchi Naturali Regionali e Interregionali (L. 394/91) | Non Presente | | | | |
| Riserve Naturali regionali (L. 394/91) | Non Presente | | | | |
| Piano per il Parco (L. 394/91) | Non Presente | | | | |
| Piano faunistico-venatorio (L. 157/92) | Non Presente | | | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Riferimento territoriale | | Denominazione ed Ente interferito |
|--|-----------------------------|---|--------------------------|------|-----------------------------------|
| | | | Da km | A km | |
| Pianificazione specifica della Regione interessata | Non Presente | | | | |

| Livello subregionale - Settore pianificazione e tutela del paesaggio, piani paesistici ed aree vincolate | | | | | |
|--|--------------|------------------------|--|--|---|
| Piano Territoriale di coordinamento provinciale | Non Presente | | | | |
| Piani paesistici provinciali | Non Presente | | | | |
| Piani di risanamento acustico (L447/95) – Zonizzazioni acustiche | Non Presente | | | | |
| Strumenti urbanistici locali (PRG, ecc) | Presente | SOC096 QR-PR pag.43-44 | | | Piano Generale Territoriale (P.R.G.) di Battipaglia e Piano Regolatore Territoriale Consortile (P.R.T.C.) dell'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.) di Salerno |
| Altri piani | Non Presente | | | | |

| | |
|---|---|
| Art. 3, c. 2, lett. b), DPCM 27.12.1988 | <p>S.I.A. – Quadro programmatico - Descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata:</p> <p>1) le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni;</p> <p>2) l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione</p> |
|---|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Modificazioni |
|--|-----------------------------|---|--|
| ¹ Piano Generale Territoriale (P.R.G.) di Battipaglia | Presente | SOC096 QR-PR pag.45 | L'area progettuale si trova nella Zona IP – insediamenti logistici, all'interno della più vasta area con destinazione d'uso industriale Zona D industriale in base al P.R.G. di Battipaglia. Non sono dunque previste modificazioni d'uso introdotte dal progetto. |

| Intervento previsto | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi descrittiva e tempi di realizzazione ed eventuali interferenze con piani e programmi |
|---------------------|-----------------------------|---|--|
|---------------------|-----------------------------|---|--|

¹ elenco dei piani per i quali sono riportate modificazioni con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni. Nel caso in cui l'informazione non è presente riportare la dicitura Non specificati.

| Intervento previsto | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi descrittiva e tempi di realizzazione ed eventuali interferenze con piani e programmi |
|---|-----------------------------|---|--|
| Interporto in coerenza con il Piano Regolatore Comunale | Presente | SOC096 pag.43-45 QR-PR | <p>Per quanto riguarda la pianificazione territoriale l'area di progetto, pari a circa 42 ha, è ubicata nel Comune di Battipaglia, al confine con il Comune di Eboli, confine che coincide sostanzialmente, nella parte meridionale, con la S.P. n.195. Tale area, ricadente all'interno del Piano Regolatore Generale (P.R.G.) di Battipaglia, è attualmente regolata/normata dal vigente Piano Regolatore Territoriale Consortile (P.R.T.C.) dell'A.S.I. (Area di Sviluppo Industriale di Salerno), a suo tempo approvato con DPGR Campania n.7416/92. Tale pianificazione territoriale è relativa ad aree omogenee da destinare ad insediamenti produttivi e per esse sono dettate norme generali di utilizzazione del suolo con direttive specifiche vincolanti per i vari Comuni; pertanto il P.R.T.C. dell'A.S.I. si sovrappone all'efficacia dei Piani regolatori generali Comunali che ad esso debbono uniformarsi adeguando, laddove difforni, i propri strumenti urbanistici. L'area di stretto interesse progettuale è situata fra la linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto e quella della Battipaglia-Reggio Calabria ed appartiene ad una porzione di territorio ben più ampia, classificata come Zona omogenea D, nella quale sono consentiti insediamenti di unità industriali di piccola, media e grande dimensione. Recentemente, a seguito del Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.929, del 31.12.2002 ed in base alla L.R. n. 16/98 relativamente a tale area, è stata approvata la Variante sia al P.R.G. del Comune di Battipaglia, sia al P.R.T.C. dell'A.S.I. di Salerno che identifica l'area strettamente progettuale, come Zona IP, con conseguente vincolo a destinazioni d'uso per insediamenti logistici – infrastrutture ed attività interportuali. In fase di pubblicazione della Variante Urbanistica per la realizzazione dell'Interporto (redatta nel mese di Luglio 2001 ed esaminata nella Conferenza dei Servizi del 17 Dicembre 2001) è stato predisposto nel Marzo del 2002 il paragrafo Norme Tecniche di Attuazione - Zone di Uso Pubblico Zona IP - Insediamenti Logistici e Interportuali che viene riportato di seguito:</p> <p><i>"Per tale zona sono ammesse attrezzature di interesse pubblico, con le destinazioni specificate dall'art.1 della Legge n°240 del 1990, come modificata dal D.L. n°98 dell'1/4/95, e dalla successiva Deliberazione CIPE del 7/04/93; in particolare sono ammesse le destinazioni collegate alle seguenti funzioni:</i></p> <p><i>a) funzione ferroviaria intermodale;</i> <i>b) funzione autoportuale;</i> <i>c) funzione di supporto ai vettori stradali;</i> <i>d) funzioni insediative ed organizzative delle imprese del trasporto e della logistica;</i></p> |

| | |
|---|---|
| Art. 3, c. 2, lett. C), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro programmatico - Indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari. |
|---|---|

| Descrittori (tipologia di intervento) | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|--|
| Cronoprogramma delle Fasi Attuative | Presente | Ri | La realizzazione dell'interporto vedrà una gestione in parallelo delle fasi attuative più lunghe, in modo da garantire una operatività del sito entro i 12 mesi dall'inizio dei lavori, con un completamento delle opere rimanenti nei successivi 10 mesi. |

| | |
|---|---|
| Art. 3, c. 3, lett. a), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro programmatico - Descrizione dell'attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione |
|---|---|

| Descrittori (eventuale modifica) | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione |
|----------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------|
| (B) NON SPECIFICATA | Non Presente | | |

(b) se informazione non presente inserire la voce non specificata)

| | |
|---|--|
| Art. 3, c. 3, lett. b), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro programmatico - Descrizione delle eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori. |
|---|--|

| Descrittori (eventuale disarmonia) | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Disarmonie |
|------------------------------------|-----------------------------|---|------------|
| (B) NON SPECIFICATA | Non Presente | | |

(b) se informazione non presente inserire la voce non specificata)

2 Quadro di riferimento progettuale

| | |
|---|---|
| Art. 4, c. 2, lett. a), DPCM 27.12.1988 e specificità All II lett,F | S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto - Precisazione della natura dei beni e servizi offerti |
|---|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|---------------------|-----------------------------|---|--|
| Ruolo dell'opera | Presente | SOC096 QR-PG pag 1 | <p>Secondo quanto espresso dal Proponente, l'opera si configura come elemento nodale del sistema del trasporto merci nel quale si realizzano una pluralità di funzioni connesse sia direttamente sia indirettamente alla manipolazione ed al trattamento della merce. Un interporto è un 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 e funzione autoportuale; 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.).</p> |
| Bacino di influenza | Presente | SOC096 QR-PR pag 17 | <p>L'area di influenza è quella compresa entro una percorrenza stradale di 60 Km da Salerno, assunto come punto teorico di localizzazione dell'interporto provinciale. 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 min sovrapposizione con i bacini di attrazione degli interporti di Nola e di Marcianise. Partendo da questo discorso a livello provinciale, il bacino d'utenza è 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.</p> |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|--|-----------------------------|--|--|
| Peculiarità dell'intervento e della rete interessata | Presente | SOC096 QR-PG pag 7-8-9 | <p>Il sito di "Battipaglia" L'area individuata dall'Amministrazione Comunale 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. Il sito è pianeggiante, senza presistenze insediative che possano vincolare l'edificazione successiva. La rete di collegamenti esistente, pur con necessità di adeguamento, è ampia e diversificata. Le peculiarità che hanno condotto alla scelta dell'insediamento sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prossimità ad una linea ferroviaria di valenza nazionale per facilitare l'organizzazione e predisposizione di instradamenti diretti; • vicinanza ad un impianto ferroviario e ad aree attrezzabili per l'attivazione di presa/consegna con adeguato sviluppo e capacità statica; • prossimità ad un asse viario fondamentale; • disponibilità di un'area pianeggiante di adeguate dimensioni; • collocazione prossima ad aree di consumo e/o produttive di rilevanza regionale o nazionale; • orografia pianeggiante con assenza di vincoli idro-geologici; • compatibilità con la programmazione urbanistica e con l'intorno insediativo esistente o previsto. |
| Condizioni di traffico nello stato attuale (TGM e % pesanti) ovvero programma di esercizio | Presente | SOC096 QR-PR pag 4-5 Integrazioni punti 8-14 | Vengono forniti dati soc. Autostrade e ANAS sui flussi di traffico attuale della rete viaria interessata (dati '92-'94). Vengono fornite stime dei flussi indotti da varie ipotesi di esercizio |
| Livello di incidentalità dell'itinerario | Non Presente | | |
| Cause di incidentalità | Non Presente | | |
| Modalità di gestione dell'infrastruttura | Non Presente | | |

| | |
|---|---|
| Art. 4, c. 2, lett. b), DPCM 27.12.1988 e specificità All II lett,F | S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto - Precisazione del grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all'ipotesi di assenza dell'intervento |
|---|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|--|-----------------------------|---|--|
| Principali risultati di rilievi di traffico (esistenti od eseguiti ad hoc) | Presente | SOC096 QR-PR pag 4-5 | Dati di traffico sulle arterie principali (dati soc. Autostrade e ANAS '92-'94); conteggi manuali effettuati contestualmente ai rilievi acustici |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|---|-----------------------------|---|---|
| Scenari di previsione analizzati | Presente | SOC096 QR-PR pag 19 | <p>Valutazione della domanda potenziale</p> <p>Il Proponente, sulla base di un'inchiesta locale, ha raccolto e presentato informazioni sulla domanda potenziale, da cui risulta comune a tutte le imprese intervistate l'interesse per una struttura interportuale intesa come nucleo di offerta di servizi logistici, quali il magazzinaggio, la gestione delle scorte o l'imballaggio della merce in partenza. Le imprese che hanno manifestato interesse movimentano un quantitativo di merce pari a circa 486.000 tonnellate annue. Il 69%, pari a circa 336.000 tonnellate / anno, ha origine o destinazione nell'Europa centro settentrionale, il 26%, pari a circa 120.000 tonnellate./anno, ha mercato di destinazione il nord Italia. Il potenziale in termini di tonnellate servibile mediante trasporto intermodale è quindi valutabile in 456.000 tonnellate / anno, 320.000 delle quali movimentate dalle industrie conserviere, 67.000 dai pasticci e il restante quantitativo (15% del complessivo) dalle altre aziende intervistate.</p> <p>Ripartendo questa quantità per mezzo di contenimento ora utilizzato, si ottiene che la merce diretta nel Nord Italia, e la materia prima da qui proveniente, è trasportata esclusivamente su autotreni e semirimorchi, pallettizzata o in casse "copri e scopri" (nel caso del trasporto di componenti per l'automazione).</p> <p>Per quanto riguarda la merce diretta in Europa, e la materia prima da qui proveniente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 170.000 tonnellate in container trasportati su nave; • 130.000 tonnellate su gomma (autotreni + autoarticolati); • 10.000 tonnellate vengono spedite su treno completo (trasporto merci tradizionale su ferro), quasi esclusivamente prodotti dell'industria conserviera; • 5.000 tonnellate mediante trasporto navale Ro-Ro (autoarticolato traghettato dalla nave); • 4.000 tonnellate mediante trasporto intermodale da un cliente di un'industria conserviera (verso la Gran Bretagna). <p>Appare evidente il fatto che le imprese raggiungono in modo cospicuo via mare i loro clienti, anche se essi hanno sede in nazioni raggiungibili via terra + ferry (Gran Bretagna-Regno Unito) o via terra (Germania, Europa Centrale). Le 170.000 tonnellate spedite su nave all'interno dell'Europa, e ancora di più le 130.000 tonnellate spedite su gomma, rappresentano il bacino potenziale per un servizio intermodale efficiente, che oggi si arresta al livello di 4.000 tonnellate/anno. È invece difficilmente scalabile la quota di mercato, peraltro esigua, servita dal Ro-Ro, che è essa stessa una forma di trasporto intermodale, e quella servita dal trasporto mediante treno completo, per la quale questo tipo di trasporto su ferro risulta già oggi efficiente.</p> |
| Modalità di previsione delle condizioni future | Presente | SOC096 QR-PR capitolo 2 | Analisi della domanda potenziale di insediamento dell'interporto, attraverso indagine con raccolta di testimonianze da parte dei potenziali utenti nel bacino individuato |
| Livello di servizio attuale e futuro | NON PRESENTE | | |
| Ammissibilità dell'incidentalità residua | NON PRESENTE | | |
| Livelli di servizio nelle diverse ipotesi di progetto | Non Presente | | |
| Livello di servizio nell'opzione zero | Non Presente | | |
| Incidentalità attesa nella configurazione di progetto | Non Presente | | |
| | | | |

Art. 4, c. 2, lett. c), DPCM 27.12.1988 | **S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto** - Prevedibile evoluzione quantitativa e qualitative dalla dal rapporto domanda-offerta riferita alla presumibile vita tecnica ed economica dell'intervento

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|---|-----------------------------|---|---|
| Traffico previsto per i diversi orizzonti temporali (TGM) e percentuale del traffico pesante – programma di esercizio ferroviario | Contraddittorio/carenza | SOC096 QR-AM pag 192 Integrazioni punti 8-14 | Il proponente assume come fonte di riferimento ufficiale l'ACI (Automobile Club d'Italia) che fornisce i dati sui veicoli secondo la suddivisione in categorie di cilindrata e/o portata e data di immatricolazione necessarie per costituire la base dati del calcolo. Sono stati confrontati 4 scenari medi a livello nazionale (1994, 1998, 2005 e 2010), questi ultimi frutto di estrapolazione. I flussi veicolari indotti dall'attività dell'Interporto sono indicati dal proponente nella Relazione Tecnica allegata al progetto dell'Interporto ove sono riportati i percorsi stradali e la ripartizione del traffico lungo le vie di accesso. Il calcolo è stato eseguito per lo scenario temporale 2005 in cui è stato quantificato un traffico compreso tra 600 e 1180 veicoli/giorno. Le simulazioni sono state effettuate considerando il carico giornaliero massimo. Il proponente fornisce inoltre una serie di dati più dettagliati sul traffico medio giornaliero in diverse ipotesi operative |
| Traffico dell'ora di punta e percentuale del traffico pesante | Non Presente | | |
| Traffico diurno (6-22) e traffico notturno (22-6) in termini di veicoli totali e percentuale del traffico pesante – transiti e tipologie di convogli ferroviari | Non Presente | | |
| Eventuali fenomeni eccezionali e/o caratterizzanti le condizioni di deflusso | Non Presente | | |

Art. 4, c. 2, lett. d), DPCM 27.12.1988 | **S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto**- Articolazione delle attività necessarie alla realizzazione dell'opera in fase di cantiere

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|---|-----------------------------|---|---|
| I cantieri previsti in entità e principali tipologie | Presente | Ri pag 31-32-33 | I cantieri sono suddivisi in 11 fasi di realizzazione funzionali. Fase 1 – Zona Corrieri; Fase 2 – Zona terminal ed accessi; Fase 2b – Zona magazzino MR1; Fase 3 – Zona Distributori; Fase 3b – Zona parcheggi; Fase 4 – Zona Servizi all'uomo; Fase 5 – Zona Servizi ai mezzi; Fase 6 – Zona magazzino MS2; Fase 7 – Zona magazzino MS2; Fase 8 – Zona compensazione |
| Tipologie di aree per l'ubicazione dei cantieri e localizzazioni | Presente | Ri pag 31-32-33 | Nella relazione illustrativa del progetto preliminare sono descritte le localizzazioni – con riferimento al sedime del sito - delle aree ove saranno ubicate le diverse zone funzionali del futuro interporto. |
| Cantieri in aree o in prossimità di beni vincolati – Presenza di aree protette, parchi, aree SIC, ecc | NON APPLICABILE | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|--|-----------------------------|---|---|
| Durata dei lavori | Presente | Ri pag 36-37 | L'arco temporale complessivo indicato dal proponente, dalla stesura del progetto definitivo, al Collaudo relativo alle fasi 3/b-4/b-5-6-7 sarà di circa 60 mesi. Tuttavia il proponente evidenzia come, allo scopo di consentire l'avvio delle attività interportuali già dopo 12 mesi dall'inizio dei lavori, si realizzeranno contemporaneamente le fasi 1, 2 e 4, che sono anche quelle che hanno il tempo di esecuzione lavori più lungo, mentre per le fasi 2/b e 3 si farà coincidere la loro ultimazione con quella delle fasi 1 e 2 già precedentemente avviate. Le rimanenti strutture verranno realizzate nell'arco dei successivi 10 mesi. |
| Indicazione delle piste di cantiere e/o viabilità provvisoria | Contraddittorio/Carrente | SOC096 QR-PG pag 49 | Il proponente indica che, per quanto concerne l'approvvigionamento degli inerti per rilevati, l'area di intervento è posta nel tratto di pianura sottostante la grande cava posta subito a monte del tracciato autostradale della A3, la quale produce dell'ottimo materiale inerte riconducibile alla classe A1, la migliore possibile. Appare inevitabile, a giudizio del proponente, il ricorso a tale cava, in quanto i percorsi di trasporto sono talmente brevi da risultare quasi trascurabili dal punto di vista dei relativi costi e, naturalmente, degli impatti ambientali derivanti dalla movimentazione su strada dei relativi mezzi pesanti di trasporto. |
| Utilizzo della viabilità ordinaria per la fase di costruzione | Contraddittorio/Carrente | SOC096 QR-PG pag 14, 15, 16 e 49 | Gli impatti ambientali derivanti dalla movimentazione su strada dei mezzi pesanti di trasporto, data la vicinanza della cava al cantiere, è considerato trascurabile |
| Aree di stoccaggio delle materie prime e delle terre | Non Presente | | |
| Bilancio dei materiali | Presente | SOC096 QR-PG pag 48-49 | Il proponente effettua una stima dei fabbisogni e della movimentazione dei materiali: sulla base delle analisi progettuali definite a livello preliminare, è possibile individuare il seguente bilancio schematico (i quantitativi di seguito esposti sono approssimativi) relativo alle principali voci di computo : - 400.000 mc di materiale di scotico e bonifica di cui 60.000 mc recuperabili come terreno vegetale per le opere di mitigazione a verde - 65.000 mc di terreno per il rilevato del fascio binari intermodale; - 44.000 mc di terreno per riporto piazzale intermodale di fase 2B. Ne consegue una necessità di approvvigionamento dell'ordine dei 110.000 mc di materiale di elevate caratteristiche geotecniche e geomeccaniche (soprattutto nel caso del fascio intermodale) riconducibile alle classi A1-A2. Parallelamente, recuperati circa 60.000 mc di terreno vegetale per le opere a verde, si hanno circa 340.000 mc di terreno di risulta, le cui caratteristiche comportamentali non risultano in ogni caso idonee per un suo riutilizzo come corpo dei rilevati. Questo materiale risulta, pertanto, da smaltire in discarica, oppure da utilizzare per il tombamento e/o il recupero morfologico di siti estrattivi dimessi, in ottemperanza alla vigente documentazione programmatica della Provincia. |
| Fabbisogno di terre | P | SOC096 QR-PG pag 48 | Vedi sopra |
| Fabbisogno di inerti | Presente | SOC096 QR-PG pag 48 | Vedi sopra |
| Ubicazione delle cave autorizzate e delle quali è previsto l'uso | Presente | SOC096 QR-PG pag 49 | Per quanto concerne l'approvvigionamento degli inerti per rilevati, il proponente indica l'area di intervento posta nel tratto di pianura sottostante la grande cava situata subito a monte del tracciato autostradale della A3, la quale produce dell'ottimo materiale inerte riconducibile alla classe A1, la migliore possibile. |
| Necessità di depositi e discariche – Modalità di utilizzo dei materiali di risulta | Presente | SOC096 QR-PG pag 43-44 –48-49 | Vedi bilancio materiali |
| Modalità di movimentazione dei materiali | Contraddittorio/Carrente | SOC096 QR-PG pag 48 | La realizzazione delle opere in progetto comporterà, considerate le tipologie di progetto, una movimentazione di materiale, sia in uscita che in entrata rispetto ai cantieri, abbastanza modesta in rapporto alle superfici in gioco. |
| Entità delle movimentazioni sulla rete viaria ordinaria (mezzi/ora) distinte per le varie tratte significative | Non Presente | | |

| | |
|--|---|
| Art. 4, c. 2, lett. e), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto - Criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e di lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto |
|--|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi delle scelte dei configurazione del progetto |
|--|-----------------------------|---|--|
| Indirizzi di piani o programmi che hanno condizionato il progetto | Non Presente | | |
| Indirizzi di piani o programmi dei quali si è tenuto conto nella stesura del progetto pur se in modo indiretto | Non Presente | | |

| | |
|-------------------------------|--|
| Art. 4, c. 3, DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto - Analisi economica costi/benefici, ove prevista dalla normativa vigente, evidenziando i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento |
|-------------------------------|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| Valore attuale netto (VAN) | Presente | SOC096 QR-PR pag 26 Punto 20 integrazioni | Il Valore attuale netto finanziario ed il saggio interno di rendimento finanziario L'analisi presentata dal proponente è stata effettuata nell'ottica della società di gestione, la quale analizza la possibilità di realizzare gli obiettivi previsti dal piano utilizzando le risorse finanziarie di cui dispone ed i proventi derivanti dalla gestione. L'analisi finanziaria classica permette una più generale valutazione della redditività di tutte le risorse, pubbliche e private, immesse nel progetto. Per il calcolo del VANF è necessario stabilire un tasso di riferimento. Il valore di partenza, trattandosi di un investimento con una rilevante componente pubblica, può essere rappresentato dal tasso in EURO applicato ai prestiti di lungo periodo per mutui pubblici. Scartato l'utilizzo di un tasso fisso, che nelle attuali condizioni di mercato appare particolarmente penalizzante (6,5%), si è fatto riferimento ad un tasso variabile per prestiti a lungo termine (oltre i 15 anni) per i mutui a carico degli Enti Locali, pari a 80 punti base sopra l'Euro Interbank Offered Rate (EURIBOR) a sei mesi e quindi, nell'attuale situazione di mercato (fine dicembre 2000) pari al 5,7%. Tenendo conto che l'analisi viene compiuta a valori costanti, senza tener conto quindi dell'inflazione, oggi stimabile intorno al 2,5%, si ritiene adeguato l'utilizzo di un tasso reale del 3%. Il VANE, calcolato sul flusso degli investimenti e del MOL che caratterizzano il progetto, calcolati secondo tutte le condizioni esposte nelle pagine precedenti, assumendo un tasso del 3% ha un valore positivo pari a 29,9 miliardi. Il SIRF, che esprime la redditività intrinseca del progetto, risulta pari al 6,4%. Entrambi i parametri sono molto positivi per un investimento pubblico nel settore del trasporto che coinvolga in maniera significativa la modalità ferroviaria. Altre valutazioni sono riportate nelle integrazioni |
| Tasso interno di rendimento (TIR) | Contraddittorio/Carenze | SOC096 QR-PR pag 26 Punto 20 integrazioni | E' descritto il Saggio Interno di Rendimento Finanziario (SIRF), esprime la redditività intrinseca del progetto, pari al 6,4% Altre valutazioni sono riportate nelle integrazioni |

| | |
|---|---|
| Art. 4, c. 4 lett. a), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente - Caratteristiche fisiche e tecniche del progetto e delle aree occupate durante la costruzione e l'esercizio |
|---|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e principali dati quantitativi |
|---|-----------------------------|---|---|
| Caratteristiche rispetto al DM 5.11.01 o agli standard di prestazione | Non Presente | | |
| Sviluppo lineare (m) | Non Applicabile | | |
| Composizione della sezione | Non Presente | | |
| Andamento altimetrico (pendenze e pendenze max) | Presente | Ri pag 25 + elaborati grafici | Il sito è localizzato in una zona sostanzialmente pianeggiante. |
| Sviluppo strade di servizio | Non Presente | | |
| Sviluppo in galleria | Non Applicabile | | |
| Sviluppo in galleria artificiale | Non Applicabile | | |
| Sviluppo in viadotto | Non Applicabile | | |
| Sviluppo in trincea (**) | Non Applicabile | | |
| Sviluppo in rilevato (**) | Non Applicabile | | |
| N. sovrappassi | Non Applicabile | | |
| N. sottopassi | Non Applicabile | | |
| N. tombini | Non Applicabile | | |
| N. scatolari | Non Applicabile | | |
| N. ponticelli | Non Applicabile | | |
| N. svincoli | Non Presente | | |
| N. stazioni | Non Applicabile | | |
| N. fermate | Non Applicabile | | |
| Presenza di interventi su opere d'arte esistenti | Non Presente | | |
| Presenza opere d'arte significative | Non Presente | | |
| Superficie direttamente occupata | Non Presente | | |
| Aree intercluse | Non Presente | | |
| Presenza opere da dismettere-demolire | Non Presente | | |

| | |
|---|--|
| Art. 4, c. 4 lett. b), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente – Condizionamenti e vincoli di cui si è tenuto conto nella redazione del progetto |
|---|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|--|
| Norme tecniche di progettazione | Non Presente | | |
| Norme e prescrizioni di strumenti urbanistici, piani paesaggistici e territoriali e piani di settore | Non Presente | | |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo ai vincoli paesaggistici | Non Presente | | |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo ai vincoli archeologici e storico culturali | Presente | SOC096 QR-PG pag 20 | Dal punto di vista della qualità del territorio di inserimento il proponente indica, come principale vincolo progettuale, ma anche un punto di forza dell'idea progettuale sviluppata, la 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. |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo ai vincoli demaniali | Non Presente | | |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo ai vincoli idrogeologici | Non Presente | | |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo ai vincoli derivanti da servitù ed altre limitazioni della proprietà | Non Presente | | |
| Condizionamenti e vincoli con particolare riguardo alla natura e alla vocazione dei luoghi e a particolari esigenze di tutela dell'ambiente | Non Presente | | |
| Illustrare le eventuali esigenze espresse dagli Enti locali | Non Presente | | |

| | |
|---|--|
| Art. 4, c. 4 lett. c), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente – Motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative prese in esame |
|---|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|--|-----------------------------|---|--|
| Indicare se sono state studiate soluzioni alternative ² | Presente | SOC096 QR-PG pag 3-12 | Il proponente illustra le alternative localizzative che sono state valutate durante una fase di ricerca protrattasi nel tempo seguendo una procedura di analisi e di valutazione articolata in passi sequenziali, i cui momenti salienti sono costituiti dalla definizione degli aspetti tecnici e delle esigenze dimensionali ed operative che caratterizzano il layout dell'interporto dell'area salernitana, nonché dall'individuazione dei criteri localizzativi dello stesso in termini di accessibilità stradale e ferroviaria, disponibilità di aree ed anche destinazione d'uso del suolo. Lo Studio di Fattibilità tecnica dell'Interporto di Salerno riporta le fasi di individuazione ed esame di sei differenti localizzazioni per ognuna delle quali le aree sono state indicate dai rispettivi Comuni a seguito di richiesta della Società Interporto S.p.a.. |
| Quali soluzioni alternative sono state analizzate | Presente | SOC096 QR-PG pag 3-12 | Sono stati analizzati i siti di: Baronissi, Battipaglia, Bellizzi, Eboli, Fisciano - Mercato Severino, San Lancusi-Macchione , Salerno (zona industriale) |
| In cosa differiscono le soluzioni analizzate | Presente | SOC096 QR-PG pag 6 | L'analisi del Proponente riguarda la comparazione delle seguenti voci <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilità Ferroviaria • Accessibilità stradale • Disponibilità • Configurazione • Orografia delle aree • Destinazione urbanistica e uso del suolo • Intorno insediativo |
| Che metodologia è stata utilizzata per il confronto | Presente | SOC096 QR-PG pag 12-16 | Ciascuno dei siti è stato verificato dal Proponente alla luce delle esigenze insediative di un interporto merci che sono così sintetizzabili: <ul style="list-style-type: none"> • prossimità ad una linea ferroviaria di valenza nazionale per facilitare l'organizzazione e redistribuzione di instradamenti diretti; • vicinanza ad un impianto ferroviario o di aree potenzialmente attrezzabili per l'attivazione di fasci ferroviari operativi (fascio di presa/consegna) con adeguato sviluppo e capacità statica; • prossimità ad un asse viario fondamentale, preferibilmente uno svincolo autostradale o di viabilità primaria; • disponibilità di un'area pianeggiante di adeguate dimensioni e conformazione: la superficie necessaria è stata valutata, in prima approssimazione, dell'ordine di 25+30 ettari tenendo conto sia del dimensionamento in precedenza elaborato sia degli esempi di altri interporti realizzati o progettati di comparabile fisionomia funzionale ; • possibilità di espansioni future dell'impianto; • collocazione prossima ad aree di consumo e/o produttive di rilevanza regionale o nazionale; • orografia pianeggiante con assenza di vincoli idro-geologici; • compatibilità con la programmazione urbanistica e con l'intorno insediativo esistente o previsto. La scelta del sito proposto è stata poi eseguita attraverso un esame comparativa delle voci seguenti, alle quali sono stati assegnati livelli di giudizio. Il sito con la migliore classificazione è quello prescelto <ul style="list-style-type: none"> • Aspetti urbanistici • Connessione ferroviaria • Accessibilità stradale • svincolo autostradale di Battipaglia • Realizzazione di un nuovo svincolo dedicato al traffico pesante ad Eboli • Utilizzazione dello svincolo dedicato all'aeroporto di Pontecagnano |

² in caso negativo riportare le motivazioni addotte dal Proponente per l'assenza di alternative

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|--|
| Rapporto delle varie soluzioni con il regime di tutela e trasformabilità del territorio | Contraddittorio/Carrente | SOC096 QR-PG pag 12-13 | <p>Aspetti urbanistici Il Comune di Battipaglia è ricompreso all'interno della perimetrazione del Piano Regolatore Generale dell'Area di Sviluppo Industriale (P.R.T.S.A.I.) di Salerno, il quale ha efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento ai sensi dell'art. 5 della L. 1150/42 con la specifica considerazione delle aree produttive. Tale pianificazione territoriale è relativa ad aree omogenee da destinare ad insediamenti produttivi e per esse sono dettate norme generali di utilizzazione del suolo con direttive specifiche vincolanti per i vari Comuni, si sovrappone pertanto all'efficacia dei Piani regolatori generali Comunali che ad esso debbono uniformarsi adeguando, laddove difformi, i propri strumenti urbanistici. Il P.R.T.S.A.I. approvato con Decreto Giunta Regionale Campania n. 7416 del 9/05/92, destina l'area individuata e perimetrata nel Comune di Battipaglia come suscettibile di insediamento interportuale in gran parte a zona "D", industriale, e in minima parte a sede stradale, parcheggi e zona di rispetto. Tale destinazione citata consente insediamenti industriali, artigianali, commerciali e ad attività di servizio e terziarie. Al contrario, il Comune di Bellizzi non è ricompreso nella perimetrazione del Piano territoriale di Sviluppo Industriale e quindi è vincolato alle destinazioni d'uso del proprio Piano di Fabbricazione, e cioè zona "E" agricola semplice. In questo caso l'intervento di edificazione delle strutture interportuali sarebbe pertanto soggetto alla preventiva approvazione di una variante urbanistica che destini le aree interessate a tale destinazione d'uso. La tecnica urbanistica suggerisce che nell'ambito di una scala delle compatibilità per una funzione logistico-/intermodale del territorio è senz'altro avvantaggiata la situazione territoriale di Battipaglia, essendo già configurata per scopi industriali. Sono infatti già iniziati gli adeguamenti infrastrutturali ed i terreni non rivestono più importanza per la funzione agricola; l'area di Bellizzi invece dovrebbe essere integralmente conformata rimuovendo l'attuale struttura agricola e compensando le attività in essere.</p> |
| Rapporto delle varie soluzioni con i corpi idrici superficiali e profondi | Presente | SOC096 QR-AM pag 10-11 | <p>Interferenze con corpi idrici superficiali e sotterranei Effetti in fase di costruzione La realizzazione delle strutture dell'interporto, date le caratteristiche topografiche dell'area confrontate con le esigenze di ordine progettuale, non è tale da determinare significativi interventi in termini di modificazioni dell'attuale assetto del territorio a seguito dell'effettuazione di azioni di progetto che determinano tagli o sbancamenti, in nessun caso di apprezzabile entità. Questa considerazione di carattere generale, unitamente con l'accertata e già detta assenza di corpi idrici superficiali, esclude qualsiasi effetto in fase di costruzione ed a maggior ragione, data la profondità delle falde idriche presenti nella zona, esclude ogni possibile interferenze fra queste e le operazioni connesse alla realizzazione dell'interporto.</p> <p>Effetti in fase di esercizio La realizzazione dell'interporto non avrà alcun effetto in riferimento: ai corpi idrici superficiali in quanto del tutto assenti nell'area di insediamento e per un suo notevole intorno; ai corpi idrici sotterranei sia per la loro profondità, sia per la loro maggior quota di approvvigionamento ascrivibile ai bacini idrici costituiti dai descritti rilievi contornanti, nel comprensorio, la Piana del Sele.</p> |
| Quali tipologie di uso del suolo sono state interessate e/o privilegiate nella scelta in funzione delle limitazioni d'uso | Presente | SOC096 QR-PG pag 6-7 | ASI, industriale - artigianale |
| Quali ottimizzazioni nelle condizioni di utilizzazione delle materie prime interessate | Non Presente | | |
| Quali ottimizzazioni nelle condizioni smaltimento delle risorse impiegate durante la costruzione (terre, rifiuti, ecc) | Presente | SOC096 QR-PG pag 44-48 | Il proponente indica le modalità di riutilizzo e smaltimento, in relazione alla normativa vigente. Non vengono evidenziate particolari strategie di ottimizzazione |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|---|
| Rapporto delle diverse soluzioni rispetto agli aspetti geomorfologici | Presente | SOC096 QR-PG pag 6-7 | Siti / localizzazioni oggetto dell'analisi 1. Baronissi: Pianeggiante 2. Battipaglia: Pianeggiante 3. Bellizzi: Pianeggiante 4. Eboli: Pianeggiante 5. Fisciano -Mercato Severino: Pianeggiante 6. Lancusi- San Macchione: Ondulata Salerno (zona industriale): Pianeggiante |
| Quali ottimizzazioni nelle condizioni di immissione nell'atmosfera | Non Presente | | |
| Quali ottimizzazioni nelle condizioni di immissione per il rumore | Presente | SOC096 QR-PG 94-95 | <p>Sussistono una serie di elementi che possono consentire un miglioramento degli attuali livelli di esercizio della rete stradale afferente l'interporto e una riduzione del clima acustico atteso. Tra questi possibili interventi strutturali, quelli che rivestono una maggiore valenza ambientale sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 l'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 autostrade di Eboli - possibile apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli, sulla SP 195, con funzioni di camionabile per evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile - chiusura della strada interna al settore meridionale del sedime interportuale, prevista nel progetto preliminare per coerenza con il PRG e sua sostituzione funzionale con un'analoga 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) <p>In particolare, lo smistamento del traffico pesante diretto all'interporto su Eboli consentirebbe di evitare l'aggravio dell'attuale clima acustico in corrispondenza dell'abitato di Battipaglia, lungo la Strada Tirrena Inferiore e, soprattutto, nei confronti del ricettore sensibile costituito dal complesso ospedaliero posto al margine della rotonda di smistamento dei flussi veicolari provenienti dal vicino svincolo di Battipaglia. L'instradamento preferenziale dei mezzi pesanti sulla SP 195 nella sua configurazione planimetrica attuale a partire dallo svincolo autostradale di Eboli non comporterebbe particolari problematiche di tipo acustico, ad eccezione della situazione presente in corrispondenza dell'Istituto Agrario già citato, per la cui mitigazione non sarebbe comunque possibile un efficace ricorso a barriere antirumore (soprattutto per questioni legate alla piena accessibilità dell'Istituto stesso). La protezione di tale ricettore sensibile, assai meno problematica rispetto al precedente caso dell'Ospedale di Battipaglia, sarebbe pertanto da perseguire mediante interventi di insonorizzazione in facciata da realizzare con serramenti acusticamente isolanti e/o mediante apertura del by-pass stradale sopra citato. Tale by-pass è, di fatto, contemplato nell'ambito del progetto di adeguamento della SP 195 redatto dal Commissariato di Governo per l'emergenza rifiuti della Regione Campania, con una soluzione che, in variante planimetrica, passa a sud di un settore territoriale nel quale è presente anche la scuola in esame. Chiaramente tale soluzione infrastrutturale risulta nettamente la migliore da perseguire perché consente di bonificare anche la situazione acustica creata con la piena operatività del CDR, con la SP attuale.</p> |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|--|-----------------------------|---|--|
| Quali ottimizzazioni in rapporto agli ecosistemi e all'habitat per i siti tutelati | Presente | SOC096 QR-PG pag 85-93, SOC096 QR-AM pag 51-52, 59-60 | <p>Il proponente, pur non evidenziando la presenza di siti tutelati, illustra le ottimizzazioni nelle varie fasi operative.</p> <p>Preparazione del terreno: le sistemazioni ambientali dovranno essere realizzate in stagione idonea, bonifica delle superfici da qualsiasi rifiuto eventualmente presente prima della messa a dimora delle essenze vegetali, lavorazione dell'area tramite rippatura, per una profondità di 80 cm, prima della posa in opera del terreno vegetale si dovrà effettuare una preparazione del letto in terreno vegetale di spessore non inferiore a 10 cm., prima della realizzazione delle opere a verde</p> <p>Tracciamenti e picchettature: da effettuarsi prima della messa a dimora delle piante e delle operazioni di inerbimento a mezzo idrosemina potenziata, dopo le operazioni di preparazione agraria.</p> <p>Inerbimenti per mezzo di idrosemina potenziata</p> <p>Messa a dimora di essenze vegetali: successiva alle operazioni di inerbimento.</p> <p>Posa in opera di essenze vegetali</p> <p>Cure colturali e manutenzione</p> <p>Disturbo alla fauna: attenzione progettuale al disturbo arrecato alla fauna dall'illuminazione notturna</p> <p>Eliminazione o alterazione di habitat (effetti in fase di costruzione): si evidenzia l'assenza di ecosistemi definibili come naturali che rende assai ridotta la problematica ecosistemica</p> <p>Alterazioni degli ecosistemi naturali (effetti in fase di esercizio): in fase di esercizio non si prevede l'induzione di modifiche significative degli impatti sugli ecosistemi. Si ribadisce il grave inconveniente costituito dalle recinzioni che impedirebbero la liberacircolazione degli animali e il pericolo per gli stessi dovuto al maggior traffico gommato, problematiche da considerare in fase di progettazione.</p> |
| Quali ottimizzazioni per gli aspetti percettivi e paesaggistici | Presente | SOC096 QR-PG pag 85-93 | Vedi sopra |
| Quali ottimizzazioni nelle necessità progettuali nelle successive fasi di progetto (definitivo/esecutivo) | Non Presente | | |
| Quali ottimizzazioni in relazione alle esigenze gestionali da ritenersi necessarie a seguito dell'analisi ambientale (monitoraggi, controlli, ecc) | Non Presente | | |
| Quali altri parametri sono stati considerati e quantificati nel confronto | Non Presente | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|---|
| Perché è stata scelta la soluzione proposta | Presente | | <p>La soluzione proposta è stata scelta perché ottimale per una serie di criteri, corrispondente alle esigenze insediative di un interporto merci:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prossimità ad una linea ferroviaria di valenza nazionale per facilitare l'organizzazione e redistribuzione di instradamenti diretti; • vicinanza ad un impianto ferroviario o di aree potenzialmente attrezzabili per l'attivazione di fasci ferroviari operativi (fascio di presa/consegna) con adeguato sviluppo e capacità statica; • prossimità ad un asse viario fondamentale, preferibilmente uno svincolo autostradale o di viabilità primaria; • disponibilità di un'area pianeggiante di adeguate dimensioni e conformazione: la superficie necessaria è stata valutata, in prima approssimazione, dell'ordine di 25+30 ettari tenendo conto sia del dimensionamento in precedenza elaborato sia degli esempi di altri interporti realizzati o progettati di comparabile fisionomia funzionale ; • possibilità di espansioni future dell'impianto; • collocazione prossima ad aree di consumo e/o produttive di rilevanza regionale o nazionale; • orografia pianeggiante con assenza di vincoli idro-geologici; • compatibilità con la programmazione urbanistica e con l'intorno insediativo esistente o previsto. <p>Il sito prescelto è risultato il migliore, nel confronto tra quelli studiati, per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aspetti urbanistici • Connessione ferroviaria • Accessibilità stradale • svincolo autostradale di Battipaglia • Realizzazione di un nuovo svincolo dedicato al traffico pesante ad Eboli • Utilizzazione dello svincolo dedicato all'aeroporto di Pontecagnano |
| Quali sono i requisiti della soluzione proposta | Non Presente | | |

| | |
|---|--|
| Art. 4, c. 4 lett. d), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente – Misure non strettamente riferibili al progetto o provvedimenti di carattere gestionale che si ritiene opportuno adottare per contenere gli impatti sia nel corso della fase di costruzione che di esercizio |
|---|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|--|
| Mitigazioni nell'attraversamento di sistemi idrici profondi (impermeabilizzazioni, drenaggi, ecc) | Presente | SOC096 QR-AM pag 12 | Il proponente sostiene che il problema del ruscellamento risulta inesistente in quanto tale fenomenologia è praticamente inesistente nell'ambito dell'area di insediamento ed un suo congruo intorno. Per quanto attiene invece le modificazioni che possono subire i parametri di infiltrazione, il proponente ha provveduto ad una loro verifica analitica che ha condotto, in ultima analisi, alla quantificazione delle variazioni del coefficiente di deflusso. |
| Mitigazioni sui corpi idrici superficiali intersecati (regimazioni, protezioni spondali, ecc) | Non Presente | | |
| Presidi idraulici | Non Presente | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---|-----------------------------|---|---|
| Interventi per la raccolta, trattamento e scarico delle acque di piattaforma. | Presente | SOC096 QR-AM pag 16 Integrazione | In seguito alla fase di esercizio dell'interporto non si avrà modificazione alcuna nella qualità delle acque in quanto: - le acque di prima pioggia provenienti dai piazzali e le occasionali acque di lavaggio dei piazzali saranno convogliate in due collettori, di cui uno previsto ex-novo nel progetto, provvisti entrambi di impianto di pre-trattamento; - le acque meteoriche di prima pioggia provenienti dalle coperture dei manufatti saranno convogliate in due impianti di trattamento differenti da quelli precedenti, aventi anche una funzione di accumulo per il riutilizzo delle acque a servizio delle aree a verde; - per le acque nere non si prevede invece alcun trattamento perché i reflui saranno solo quelli civili e confluiranno in un recapito finale al di fuori dell'area interportuale in un impianto di trattamento gestito dal Consorzio dell'Area di Sviluppo Industriale a servizio di tutta l'area di Battipaglia. |
| Mitigazioni per la componente suolo e sottosuolo (interventi sui versanti, ecc) | Non Presente | | |
| Mitigazioni acustiche | Presente | SOC096 QR-PG pag 94-95 | Le mitigazioni acustiche indicate dal proponente sono legate a un miglioramento degli attuali livelli di esercizio della rete stradale afferente l'interporto. Tra questi 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 attraverso adeguamento della sezione stradale e razionalizzazione e modifica degli svincoli - smistamento del traffico pesante in corrispondenza dello svincolo autostrade di Eboli - possibile apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli, sulla SP 195, con funzioni di camionabile per evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile - chiusura della strada interna al settore meridionale del sedime interportuale e sua sostituzione funzionale con un'analogha infrastruttura da aprire lungo il margine orientale dell'interporto con recapito finale tramite svincolo sulla SP 195. Relativamente alla fase di cantiere le azioni di mitigazione del rumore indicate dal proponente possono ricondursi a misure di carattere tecnico o di ordine organizzativo-procedurale: l'organizzazione del lavoro nel cantiere, l'utilizzo di macchinari e impianti di minima rumorosità intrinseca, le azioni di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, la corretta definizione del lay-out del cantiere, la limitazione delle attività rumorose nelle prime/ultime ore del periodo diurno. Il proponente afferma che il transito dei mezzi d'opera sulle strade circostanti l'area di lavorazione dovrà essere opportunamente cadenzato. |
| Interventi di tutela dalle vibrazioni | Presente | SOC096 QR-AM pag 132 Integrazioni | Effetti previsti in fase di cantiere Le attività di cantiere legate alla realizzazione delle diverse strutture dell'interporto non determineranno alcun impatto per assoluta mancanza di ricettori a distanze tali da risultare significative (di norma si considerano 50 m come fascia di sensibilità, oltre i quali l'effetto dei moti energizzanti indotti sul substrato litologico perde di significato). Effetti previsti in fase di esercizio In fase di esercizio l'opera in questione non comporterà modifiche rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda l'impatto da vibrazioni nello stretto intorno dell'interporto. Il proponente evidenzia il previsto utilizzo di pavimentazioni in grado di dissipare correttamente i carichi. Un modesto aumento dei livelli vibratori nelle zone afferenti è invece atteso a seguito dell'incremento dei transiti dei mezzi pesanti sugli assi di adduzione all'interporto stesso. |
| Interventi filtro per la qualità dell'aria | Non Presente | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|--|-----------------------------|---|---|
| Interventi per la continuità ecologica | Presente | SOC096 QR-AM pagg 51-52, 60 | <p>Il proponente esamina gli aspetti legati all'interruzione dei corridoi di spostamento faunistico e conclude che l'attività dell'Interporto non comporterebbe grossi o quantomeno nuovi disagi ai movimenti della fauna, che di fatto sono già compromessi dal Preesistente livello di infrastrutturazione dell'area, ma allo stesso tempo con la realizzazione degli spazi verdi, diventa di primaria importanza la fruizione degli stessi da parte degli animali, che dovranno essere messi in condizione di poterlo fare:</p> <p>Per quanto riguarda il disturbo alla fauna arrecato dall'esercizio dell'attività dell'Interporto bisogna evidenziare come l'inserimento dell'opera in un'area industriale determini la piena trascurabilità di questa tipologia di impatto rispetto alla situazione ante-operam, in quanto questa non viene modificata in modo significativo. La maggiore differenziazione vegetazionale conseguente la realizzazione delle opere a verde costituirebbe un elemento positivo, grazie al quale si creerebbero nuovi habitat, colonizzabili dalla fauna, ma è anche vero che le superfici potrebbero risultare comunque artificializzate, in quanto occupate da specie introdotte dall'uomo, da lui gestite e frequentate.</p> <p>Per quanto attiene alle alterazioni delle componenti biologiche di connessione, si evidenzia come in molti paesaggi antropizzati, quale parzialmente risultano l'area interessata dall'intervento e i suoi dintorni, il libero movimento degli organismi animali è ridotto o addirittura impedito da una matrice dominante ad esso ostile, attribuendo così importanza ecologica a quei corridoi vegetazionali che rendono il territorio permeabile. L'assenza di fatto di consistenti aree cespugliate, siepi, filari (ne sono stati rilevati due in corrispondenza di stabilimenti industriali, peraltro non a rischio di interferenza) permette di affermare che durante la fase di costruzione non ci sarà una significativa alterazione delle componenti biologiche di connessione. Inoltre il progetto prevede di assegnare ampio spazio alle opere a verde, per cui sarebbe garantita una certa permeabilità da parte degli animali, a meno del limite costituito dal transito dei mezzi gommati, che dovrà essere regolamentato tenendo conto anche dell'attraversamento degli animali.</p> |
| Altri interventi | Non Presente | | |

| | |
|--|---|
| Art. 4, c. 4 lett. e), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente – Interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente |
|--|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|-------------|-----------------------------|---|---|
|-------------|-----------------------------|---|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|--|-----------------------------|---|---|
| Interventi a verde | Presente | SOC096 QR-PG PAG 61-93 | In particolare si prevede la seguente tipologia e localizzazione degli interventi: Flora tipica degli ambienti umidi mediterranei presso gli specchi d'acqua Inerbimenti Cisteto presso l'edificio e i parcheggi destinati a terziario e servizi Quinta arbustiva per separare gli Uffici di terziario e servizi dal Magazzino distributori 1 Macchie di boschetto mediterraneo sparse sull'area dell'Interporto, in corrispondenza dei punti in cui lo spazio ne consente la realizzazione Roseto nelle vicinanze degli uffici di gestione Siepe ad angolo retto che chiude i lati ovest e nord dell'area dei Magazzini corrieri Filare di arbusti tra il Terminal intermodale e la ferrovia Salerno-Reggio Calabria Filari di arbusti nelle aiuole tra l'Officina meccanica e il Terminal intermodale Aiuole con arbusti fioriti in corrispondenza dei diversi magazzini Aiuole con arbusti tra il Magazzino di stoccaggio 1 e il Magazzino raccordato |
| Interventi con materiali naturali | Non Presente | | |
| Rimodellamenti | Non Presente | | |
| Sistemazioni aree intercluse o residuali | Non Presente | | |
| Altri interventi | Non Presente | | |

| | |
|---|--|
| Art. 4, c. 4 lett. f), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – quadro progettuale – motivazione delle scelte progettuali ed accorgimenti per un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente – interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente |
|---|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|--|-----------------------------|---|--|
| Interventi di rivegetazione e rinaturazione | Presente | SOC096 QR-PG PAG 61-93 | Vedi sopra |
| Sistemazione aree di cava o discarica | Non Presente | | |
| Analisi trattamento e sistemazione a discarica degli smarini | Non Presente | | |
| Censimento delle discariche, cave con particolare riguardo ai Rifiuti Speciali | Contraddittorio/carente | SOC096 SNT pag 11 | 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. |
| Piani di recupero ai fini naturalistici | Non Presente | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Pag. di rif Vol. SIA / elaborat. Prog./SNT. | Sintesi dell'informazione e dei criteri di progetto |
|---------------------------------|-----------------------------|---|---|
| Piani di bonifica e risanamento | Non Presente | | |
| Altri interventi | Presente | | <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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'analogo 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) <p>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.</p> |

3 Quadro di riferimento ambientale

3.1 Caratterizzazione generale

| | |
|---------------------------------|---|
| Art. 5, c. 1 DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Lo studio di impatto è sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali |
|---------------------------------|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Componenti ambientali, per ante operam, trattate in modo descrittivo | Contraddittorio/carente | |
| Componenti ambientali, per ante operam, trattate in modo analitico | Non Presente | |
| Componenti ambientali, per ante operam, trattate in modo previsionale | Non Presente | |
| Componenti ambientali, per post operam, trattate in modo descrittivo | Contraddittorio/carente | |
| Componenti ambientali, per post operam, trattate in modo analitico | Non Presente | |
| Componenti ambientali, per post operam, trattate in modo previsionale | Non Presente | |

| | |
|--|--|
| Art. 5, c. 2, lett. a), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale - Definizione dell'ambito territoriale sia come sito che come area vasta |
|--|--|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Ambito di indagine per componente ambientale |
|---------------------------------|-----------------------------|--|
| Trattazione dell'area di studio | Contraddittorio/carente | |

| | |
|--|---|
| Art. 5, c. 2, lett. b), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Descrizione dei sistemi ambientali interessati, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti |
|--|---|

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|--|-----------------------------|--------------------|
| Attività di selezione delle componenti e dei fattori di impatto così come definiti negli allegati I e II del DPCM 27.12.1988 | Contraddittorio/carente | |
| Eventuali componenti o parametri ritenuti insignificanti o trascurabili per il caso in specie | Contraddittorio/carente | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|---|------------------------------|--------------------|
| Eventuali indagini o trattazioni ritenute insignificanti o trascurabili per il caso in specie | C Contraddittorio/carente | |

| | |
|--|---|
| Art. 5, c. 2, lett. c), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Individuazione delle aree, componenti e fattori ambientali e delle relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico; |
|--|---|

| Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Contraddittorio/carente | Rumore, Vibrazioni, Atmosfera |

b. nel caso in cui l'informazione è assente inserire la dicitura non specificato

| | |
|--|--|
| Art. 5, c. 2, lett. d), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Documentazione degli usi plurimi previsti delle risorse, della priorità negli usi delle medesime e degli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto |
|--|--|

| Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|-----------------------------|--------------------|
| Non specificato | |

b. nel caso in cui l'informazione è assente inserire la dicitura non specificato

| | |
|--|--|
| Art. 5, c. 2, lett. e), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Documenta i livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale interessata e gli eventuali fenomeni di degrado delle risorse in atto. |
|--|--|

| Presenza dei dati-argomenti | Tematica coinvolta |
|-----------------------------|---|
| Contraddittorio/carente | Territorio, Rumore, Vibrazioni, Atmosfera |

b. nel caso in cui l'informazione è assente inserire la dicitura non specificato

| | |
|---|---|
| Art. 5, c. c, lett. a)-f), DPCM 27.12.1988 | S.I.A. – Quadro ambientale – Caratterizzazione delle componenti ambientali |
|---|---|

Per ogni componente ambientale, come definita negli allegati I e II, vengono di seguito indicati i parametri e gli aspetti che devono essere oggetto delle verifiche alla luce anche delle indicazioni delle specificità di cui all'allegato III del DPCM 27.12.1988 .

3.2 Componente Atmosfera

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. A

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti. | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|------------------------------|---|---|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Dati meteorologici convenzionali | Contraddittorio/ Carente | | | |
| Temperatura | Presente | Osservatorio Meteorologico dell'Istituto Sperimentale per le Colture Industriali di Battipaglia | SOC096 QR AM pag 13 | I dati pluviometrici e di temperatura sono stati desunti da quelli riportati da "Le risorse idriche sotterranee della Campania a cura di P. Nicotera e A. Corniello], integrati da quelli reperiti presso l'Osservatorio Meteorologico dell'Istituto Sperimentale per le Colture Industriali di Battipaglia. |
| Precipitazioni - Regime pluviometrico | Presente | Osservatorio Meteorologico dell'Istituto Sperimentale per le Colture Industriali di Battipaglia | SOC096 QR AM pag 14 | c.s. |
| Umidità relativa - Condizioni di umidità dell'aria | Non Presente | | | |
| Vento - Regime anemometrico | Non Presente | | | |
| Radiazione solare - Termini di bilancio radiativo ed energetico | Non Presente | | | |
| Caratterizzazione preventiva dello stato di qualità dell'aria (concentrazione di gas e materiale particolato) | Contraddittorio/ Carente | Indagine sul campo effettuata nel periodo 15-20 maggio 2002, da parte di ARPA Campania. | SOC096 QR AM pag 185 9.5 Caratterizzazione della qualità dell'aria ante operam | Caratterizzazione della situazione ante-operam. Sono presentati i dati relativi ad una campagna di indagine della durata di 5 giorni eseguita da ARPA Campania. I parametri rilevati sono solo i seguenti: NO ₂ , CO e O ₃ , |
| Individuazione e localizzazione delle fonti inquinanti | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR AM pag 185 | Il Proponente, dall'analisi dei valori relativamente elevati di CO e NO ₂ , indica il traffico veicolare come principale fonte di inquinamento. |
| Normativa di riferimento considerata - Standard e valori ammissibili assunti per la tutela delle popolazione e degli elementi a valenza biologica | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR AM pag 134 e segg. § 9.1 Normativa | Il proponente elenca, come principali riferimenti, gli standard di qualità dell'aria che le legislazioni europea ed italiana hanno fissato negli anni più recenti per valutare la qualità dell'ambiente atmosferico: DPCM 28.3.83, DPR 203/88 e DM 2.4.02 |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Previsioni degli effetti del trasporto delle emissioni mediante modelli di diffusione in atmosfera | Contraddittorio/ Carente | | | |
| Descrizione del modello utilizzato e delle condizioni di input | Contraddittorio/ Carente | Modello MISKAM elaborato dall'Istituto di Fisica dell'Università di Mainz, Germania. | SOC096 QR AM pag 186 e segg. | Modello matematico Euleriano-Gaussiano. Il proponente fornisce una descrizione dei fondamenti teorici in base ai quali opera il modello euleriano-gaussiano utilizzato nello studio. Nella simulazione sono stati selezionati i seguenti parametri di input: <ul style="list-style-type: none"> • Direzione del vento: Campo di vento isotropo • Velocità del vento (m/s): 0,5 • Classe di Pasquill (A=1 a G=7): G=7 Per le sorgenti il proponente fa riferimento ai flussi veicolari massimi ipotizzati, citando |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti. | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|------------------------------|--|--|--|
| Coerenza dei dati di traffico con quanto riportato nel quadro progettuale | Contraddittorio/ Carente | Dati ricavati da fonti bibliografiche e misure dirette. Previsioni sul traffico indotto dall'interporto. | SOC096 QR AM pag 191-192-193 | COPERT II per la determinazione dei fattori di emissione, basati sulla composizione media del parco veicoli nazionale fornito da ACI, anche per il traffico indotto dall'interporto. Il proponente dichiara di utilizzare come dati di traffico per la fase ante-operam quelli provenienti da studi riguardanti la zona di Battipaglia, che considerano già l'adeguamento della SP n. 195 collegante i comuni di Battipaglia ed Eboli, e quelli ottenuti da rilevamenti diretti. Flussi veicolari indotti dall'attività dell'interporto al 2005 quantificati in 600-1180 veicoli/giorno. |
| Inquinanti considerati e fattori di emissione alla base del calcolo effettuato | Contraddittorio/ Carente | Dati ricavati da fonti bibliografiche | SOC096 QR AM pag 191-192-193 | Coefficients di emissione sono stati calcolati con la metodologie CORINAIR/COPERT II relativamente al traffico veicolare previsto al 2005 per CO, NO ₂ , PTS, COV. Per la determinazione dei fattori di emissione il Proponente ha assunto i dati di composizione media del parco circolante previsto da ACI al 2005 |
| Descrizione e stima degli effetti connessi alle concentrazioni degli inquinamenti atmosferici dovuti alle sorgenti in movimento, in relazione a particolari condizioni meteorologiche ed orografiche ed in riferimento alla diverse sensibilità dei ricettori | Non Presente | | | |
| Previsioni qualità dell'aria in fase di cantiere presso i diversi cantieri previsti e lungo i percorsi dei mezzi | Non Presente | | | |
| Compatibilità ambientale in termini di qualità globale post opera per i singoli parametri di analisi e loro ammissibilità rispetto ai limiti assunti | Contraddittorio/ Carente | Simulazioni effettuate per il SIA Limiti previsti dal DPCM 28 marzo 1983 | SOC096 QR AM pag 192-193 9.6.3 Risultati delle simulazioni | Secondo quanto riportato dal Proponente, i risultati delle simulazioni mostrano che i valori di concentrazione per tutti gli inquinanti sono abbondantemente al di sotto dei limiti normativi. Per ciascun parametro il Proponente dichiara quanto segue: <ul style="list-style-type: none"> • Il Monossido di Carbonio (CO) presenta concentrazioni intorno all'interporto inferiore a 0,1 mg/m³. Tale valore risulta notevolmente superiore intorno all'autostrada A3 in quanto il numero dei veicoli è notevolmente superiore ai mezzi transitanti intorno all'interporto. Le concentrazioni risultano comunque inferiori rispetto allo standard di qualità dell'aria di 10 prevista dal DPCM 28 marzo 1983. • Analoghi risultati si ottengono considerando le Particelle Totali Sospese (PTS). La loro concentrazione in condizioni sfavorevoli alla dispersione raggiunge al massimo 50 µg/m³, valore decisamente inferiore ai 150 µg/m³, standard di qualità dell'aria previsto dal DPCM del 28/03/83. Con tale modello di simulazione non è possibile stimare il valore del PM10, di conseguenza, non conoscendo la distribuzione dimensionale del particolato non è possibile fare considerazioni sulle concentrazioni di tale inquinante. • Per il Biossido di Azoto (NO₂) si può osservare il rispetto dei limiti legislativi. Infatti, anche in condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, ed in condizioni di traffico massimo, sono state calcolate concentrazioni massime pari a circa 50 µg/m³ inferiori ai 200 µg/m³, standard di qualità previsto dalla normativa. • Per ciò che riguarda i composti organici totali (VOC) non esistono indicazioni normative in merito. Attraverso essi, però, si può stimare la concentrazione di benzene per il quale il DM 02/04/2002 prevede come limite i 5.0 µg/m³. Gli studi di settore indicano infatti che il benzene rappresenta il 2-3% in peso dei VOC; di conseguenza è corretto ipotizzare che le concentrazioni di benzene saranno di circa 1 µg/m³ (3% di 30 µg/m³). Il valore ottenuto risulta ampiamente al di sotto del limite legislativo e di conseguenza anche in assenza di indicazioni circa l'attuale concentrazione di Benzene è corretto ipotizzare il rispetto della normativa. Dall'analisi dei risultati delle simulazioni di dispersione degli inquinanti, il Proponente stabilisce che l'esercizio dell'interporto non porta a situazioni critiche per quanto riguarda la qualità dell'aria. Inoltre utilizzando il nuovo tracciato della SP 195 marginale rispetto agli insediamenti urbani e ricettori sensibili, si ha uno spostamento di flussi considerevoli di |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti. | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|------------------------------|--------------|---|---|
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi dei mezzi d'opera, aree di lavorazione) | Presente | | Studio di Impatto Ambientale - Quadro Riferimento Progettuale pag 59 "6.1.4 Procedure a carattere atmosferico | <p>traffico da una zona fortemente urbanizzata ad una zona produttiva e artigianale, determinando una riduzione degli impatti sulla componente in esame.</p> <p>Il Proponente fornisce una serie di indicazioni, per il contenimento dell'impatto la cui applicabilità ed efficacia dovrà essere verificata nel corso dell'avanzamento dei lavori rispettivamente dai tecnici incaricati della progettazione del cantiere e dagli organismi preposti al controllo dell'inquinamento dell'aria.</p> <p>Riduzione delle emissioni</p> <ul style="list-style-type: none"> - copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto; - pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di vasche d'acqua, che potrà inoltre consentire di ridurre lo sporcamento della viabilità esterna utilizzata; - irrigazioni periodiche di acqua finemente nebulizzata su tutta l'area interessata dalle lavorazioni, con cadenza e durate regolate in funzione della stagione e delle condizioni meteorologiche; - predisposizione di impianti a pioggia per le aree eventualmente destinate al deposito temporaneo di inerti; - riduzione del sollevamento delle polveri determinato dal transito dei mezzi asfaltando la via di accesso al cantiere o quanto meno riducendo al minimo le superfici non asfaltate; - programmazione di sistematiche operazioni di innaffiamento delle viabilità percorse dai mezzi d'opera, mediante l'utilizzo di autobotti; - copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali. <p>Riduzione delle immissioni</p> <ul style="list-style-type: none"> - definizione del lay-out di dettaglio in modo da aumentare la distanza delle sorgenti potenziali dalle aree critiche, con particolare attenzione alle aree residenziali sottovento; - concentrazione dei lavori di demolizione, responsabili della massima produzione di polveri, in corrispondenza dei periodi dell'anno caratterizzati dalle condizioni meteorologiche meno favorevoli alla dispersione delle polveri (possibilmente, sono pertanto da preferire i mesi contraddistinti da valori massimi di precipitazioni meteoriche, da condizioni di bassa turbolenza dei bassi strati dell'atmosfera e da un campo anemologico meno attivo) |
| Misure di contenimento degli impatti (fase di esercizio) | Non Presente | | | |
| Sistemi di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Contraddittorio/ Carente | | Punto 21 integrazioni | Il Proponente fornisce alcune linee guida per la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale |

3.3 Componente Ambiente idrico

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. B

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------|---|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Caratterizzazione dei corpi idrici interessati dall'opera (condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche) - | Presente | Progetto VAPI redatto dal CNR. | SOC096 QR AM pag 5-6 | Il proponente fornisce una descrizione del comprensorio entro cui ricade l'area in esame dal punto di vista idrografico, vengono illustrate le caratteristiche (portate, prelievi) del fiume Tusciano che l'unica asta fluviale rilevante della zona. Al fine di una caratterizzazione analitica, il proponente riporta i parametri geometrici e morfometrici più significativi desunti dal resoconto del Progetto VAPI in Campania redatto, per conto del CNR, dai Prof. Fabio Rossi e Paolo Villani. |
| Indicazione dei corpi idrici interessati e loro classificazione | Presente | Progetto VAPI redatto dal CNR | SOC096 QR AM pag 5-7 | Il comprensorio regionale, dal punto di vista idrografico è caratterizzato dalla presenza di un'unica asta fluviale costituente il corso del Fiume Tusciano che attraversando l'agglomerato urbano di Battipaglia prosegue il suo corso fino alla foce nel Mar Tirreno, mantenendo una direzione grosso modo NE-SW, e costituendo nella sua parte terminale il naturale confine con il territorio del Comune di Pontecagnano Faiano. Nel comprensorio dell'interporto ed anche nelle aree limitrofe immediatamente adiacenti è assente, fatta eccezione per la rete di canali artificiali ad esclusivo servizio irriguo delle zone agricole presenti a ridosso della parte S dell'agglomerato urbano di Battipaglia, qualsivoglia forma di corso d'acqua naturale sia a regime permanente che a carattere torrentizio od occasionale. |
| Indicazione del carico inquinante attuale con localizzazione delle fonti | Non Presente | | | |
| Vulnerabilità delle acque superficiali ante-operam | Presente | | SOC096 QR AM pag 10 | Sussiste la non suscettività dell'area in esame a qualsivoglia interferenza di tipo idrico, idrogeologico ed idrodinamico, per cui la zona di intervento può essere classificata quale area non sensibile nella sua interezza e per un congruo intorno". |
| Livello di dinamicità dei corpi idrici attraversati | Presente | | SOC096 QR AM pag 10 | Non sussistono le condizioni minime di innesco di fenomenologie di qualsiasi tipo legate all'azione dei corsi d'acqua superficiali. |
| Definizione degli usi attuali della risorsa idrica, ivi compresa la vocazione naturale, e di quelli previsti | Non Presente | | | |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Alterazione del regime idraulico | Presente | | | |
| Interferenza dell'intervento con aree a pericolosità e/o rischio di esondazione | Presente | | SOC096 QR AM pag 7 e 10-11 | Il proponente tratta gli aspetti legati Interferenza dell'intervento con aree a pericolosità e/o rischio di esondazione. In particolare relativamente alla possibilità di esondazione, si evidenzia: l'assenza di rilevanti corsi d'acqua naturale sia a regime permanente che a carattere torrentizio od occasionale, la presenza di un'efficace rete di raccolta e sgrondo delle acque meteoriche, la buona regimazione del deflusso idrico, l'assenza di episodi di alluvionamento. Per quanto attiene alle interferenze con corpi idrici superficiali e sotterranei, il Proponente esclude qualsiasi effetto in fase di costruzione ed a maggior ragione, data la profondità delle falde idriche presenti, esclude ogni possibile interferenze fra queste e le operazioni connesse alla realizzazione dell'interporto. Il proponente esclude che gli interventi previsti abbiano incidenza per ciò che attiene alla alterazione dell'infiltrazione e del ruscellamento. |
| Intervento in area soggetta a verifica da parte di Autorità di Bacino (in caso riportare | Non Applicabile | | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|--------------|----------------------------|--|
| estremi del Parere) | | | | |
| Verifica delle aree classificate a elevata pericolosità per esondazione (DL 180/98 e successive integrazioni e modifiche) | Non Applicabile | | | |
| Descrizione delle eventuali modifiche sull'assetto morfologico ed idraulico dei corpi idrici derivanti dall'intervento (deviazioni e/o riarticolazione del reticolo idrografico principale e/o secondario) | Non Applicabile | | | |
| Presenza opere d'arte in alveo e tipologie degli interventi di protezione previsti | Non Applicabile | | | |
| Carico inquinante post operam con localizzazione delle fonti | Presente | | SOC096 QR AM pag 11-12 | Il proponente afferma che, in seguito alla fase di esercizio dell'interporto, non si avrà modificazione alcuna nella qualità delle acque in quanto le acque reflue da scarichi civili saranno convogliate in apposita rete fognante e le acque di prima pioggia e le occasionali acque di lavaggio dei piazzali saranno convogliate anch'esse in apposita rete fognante previo eventuale idoneo trattamento. Il proponente precisa che in nessun caso le attività connesse alla fase di esercizio dell'interporto produrranno reflui assimilabili a quelli derivanti da processi lavorativi industriali. |
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi dei mezzi d'opera, aree di lavorazione) | Non Applicabile | | | |
| Misure di contenimento degli impatti in fase di esercizio | Non Applicabile | | | |
| Reti di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Contraddittorio/ Carente | | Punto 21 integrazioni | Il Proponente fornisce alcune linee guida per la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale |
| Presidi idraulici | | | | |
| Metodo di calcolo delle precipitazioni e verifica delle acque di prima pioggia | Presente | | Integrazioni – punto 4 | Il Proponente fornisce una documentazione dettagliata, contenente l'analisi idrologica e la relazione di calcolo idraulico eseguita. |
| Recapito delle acque di piattaforma | Presente | | Integrazioni – punti 4 e 5 | Vedi sopra |
| Vulnerabilità del sistema naturale attraversato | Non Presente | | | |
| Localizzazione eventi incidentali e loro probabilità | Non Presente | | | |
| Condizione di deposizione inquinanti in funzione dell'entità e tipologia di traffico, velocità di percorrenza ed entità delle precipitazioni | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR PG pag 35-36 | Il proponente sostiene che la tipologia di infrastruttura che si vuole insediare nell'area è assimilabile, dal punto di vista dello smaltimento idrico, ad una di tipo industriale; questo aspetto deriva sia dal fatto che gli automezzi pesanti volatilizzano attraverso gli scarichi polveri e micropolveri che ricadono sulle superfici asfaltate, sia dalla perdita accidentale idrocarburi ed oli minerali e da quella sistematica di resti di gomma dei pneumatici. Tutte queste sostanze sono bioaccumulabili e con il dilavamento delle piogge potrebbero trovare recapito in un corpo idrico, superficiale o sotterraneo. Il proponente evidenzia quindi la necessità di provvedere alla raccolta delle acque di prima pioggia ed il loro conferimento, previo trattamento opportuno, alla fognatura nera. |
| Presenza di vasche di prima pioggia | P | | SOC096 QR PG pag 35 | La vasca di accumulo per le acque di prima pioggia è prevista per la rete fognaria di acqua bianca. |
| Presenza di vasche di sicurezza | Non Presente | | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|--------------|--|---|
| Criteri di dimensionamento dei presidi idraulici | Non Presente | | | |
| Criteri di gestione e manutenzione dei presidi idraulici | Non Presente | | | |
| Sistemi di canalizzazioni, drenaggio e raccolta delle acque e dei liquidi di piattaforma | Presente | | SOC096 QR PG pag 35-36 Integrazioni – punto 4 | Si ritiene necessario provvedere alla raccolta delle acque di prima pioggia ed il loro conferimento, previo trattamento opportuno, alla fognatura nera. |
| Impianti di sedimentazione e disoleazione | Presente | | Integrazioni punto 5 | Il proponente illustra le modalità progettuali ipotizzate per la caratterizzazione e la depurazione delle acque nell'area di progetto. |
| Ecosistemi filtro e/o impianti di fitodepurazione | Non Presente | | | |
| Bacini e canali di infiltrazione in terra | Non Presente | | | |
| Bacini di filtrazione con fondo impermeabile | Non Presente | | | |
| Pavimentazioni filtro | Non Presente | | | |

3.4 Componente Suolo e sottosuolo

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. C

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|---|---|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Caratterizzazione geologica, geolitologica e strutturale del territorio | Presente | Rilevamenti geologici effettuati nell'area del sito Analisi geologica, geomorfologica e strutturale a livello regionale e locale | SOC096 QR AM pag 25-28, pag 23-25 | Il proponente tratta diffusamente le caratteristiche relative all'assetto geologico locale, gli aspetti geomorfologici locali e l'inquadramento strutturale. |
| Definizione della sismicità dell'area | P | Prospezioni sismiche | SOC096 QR AM pag 35 | Per la caratterizzazione dinamoelastica dei terreni in esame si fa riferimento a prospezioni sismiche, che secondo il Proponente dimostrano la non suscettibilità dell'area in esame a qualsivoglia insorgenza di problematiche di tipo geomeccanico, per cui la zona d'intervento può essere classificata quale area non sensibile. |
| Infiltrazione e circolazione delle acque nel sottosuolo | Presente | Analisi idrologica regionale e locale | SOC096 QR AM pag 8 | Per quanto attiene all'assetto idrogeologico locale, il proponente descrive diffusamente la formazione affiorante nell'area in esame, le caratteristiche che favoriscono la presenza falde acquifere sovrapposte, le principali aree di afferenza. In riferimento ai processi di infiltrazione delle acque meteoriche, il proponente sottolinea come la presenza di materiali semipermeabili argillo-sabbiosi, a granulometria più sottile, intercalati da orizzonti più permeabili di materiali a granulometria più grossolana esercita una naturale azione drenante delle acque. Vengono presentate valutazioni relativamente allo schema di Circolazione idrica sotterranea multifalde ed al fenomeno della drenanza, con l'instaurazione di linee di deflusso verticali o sub-verticali. Vengono anche presentate considerazioni sugli aspetti idrodinamici. Si riportano anche le risultanze di attività svolte dai redattori dello studio per la determinazione della profondità della prima falda acquifera che ne hanno evidenziato la presenza a profondità z dell'ordine dei 25 - 30 m dall'attuale piano campagna, con oscillazioni molto contenute in funzione delle locali condizioni litostratigrafiche. Il proponente effettua alcune valutazioni circa la vulnerabilità di tali falde in riferimento ad agenti inquinanti. A suffragio di tali considerazioni si riportano risultanze analitiche effettuate su numerosi pozzi siti nell'ambito del territorio comunale di Battipaglia. Vengono effettuate anche stime della potenzialità di ricarica delle falde e considerazioni in riferimento alle possibilità di accumulo degli acquiferi sotterranei. A titolo esemplificativo della descritta situazione, sono stati presi in considerazione gli esiti di alcune ricerche idriche finalizzate alla trivellazione di pozzi. |
| Presenza di falde idriche sotterranee | Presente | Analisi idrologica regionale e locale | SOC096 QR AM pag 8 | Vedi sopra |
| Localizzazione di sorgenti e pozzi | Contraddittorio/ Carente | | Punto 10 integrazioni | Il Proponente riporta alcune informazioni sui pozzi, nelle risposte al punto 10, nell'ambito della descrizione della rete antincendio |
| Vulnerabilità degli acquiferi | Presente | Analisi idrologica regionale e locale | SOC096 QR AM pag 10 | Alla luce di quanto esposto in merito all'ambiente idrico emerge la non suscettività dell'area in esame a qualsivoglia interferenza di tipo idrico, idrogeologico ed idrodinamico, per cui la zona di intervento può essere classificata quale area non sensibile nella sua interezza e per un congruo intorno. Il Proponente ha effettuato un'analisi comparativa di diversi metodi parametrici standard internazionali per la realizzazione di Carte di Vulnerabilità all'inquinamento della falda. Il metodo DRASTIC è stato scelto infine per valutare il grado di vulnerabilità degli acquiferi interessati. Tale grado è risultato <i>Moderato</i> nella situazione ante-operam e stimato in <i>Basso</i> post-operam, per effetto dell'impermeabilizzazione delle superfici. |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--|-------------------------|---|
| Caratterizzazione geomorfologica e individuazione dei processi morfogenetici in atto | Presente | Analisi geomorfologica regionale e locale | SOC096 QR AM pag 17, 27 | Per quanto attiene ai lineamenti geomorfologici regionali, il proponente evidenzia che l'ambiente in cui va ad inserirsi l'interporto è caratterizzato da tre unità geomorfologiche fondamentali: i rilievi collinari brecciosi N, i terreni di intervento veri e propri ricadenti nell'ambito della Piana del Sele, l'asta idrica principale costituita dal corso del Fiume Tusciano. Il proponente sostiene che ciascuna di queste unità, per le intrinseche proprietà e le condizioni attuali di rinvenimento, risulta scarsamente o per nulla incidente in termini di evoluzione geomorfologica. Per quanto concerne gli aspetti geomorfologici locali il proponente afferma che i terreni della Piana del Sele sono totalmente esenti da fenomenologie franose e pertanto l'unico fattore di potenzialità morfoevolutiva, è rappresentato dalle acque superficiali, pressoché assenti o regimate nell'ambito del comprensorio in esame, in modo da assicurare una positiva immobilità geomorfologica della zona. |
| Verifica delle aree classificate a elevata pericolosità per franosità (DL 180 / 98 e successive integrazioni e modificazioni) | Non Presente | | | |
| Caratteristiche geotecniche dei terreni e delle rocce - stabilità dei pendii | Presente | Analisi geotecnica del comprensorio in esame | SOC096 QR AM pag 28 | Per la caratterizzazione geotecnica vengono citati e valutati gli esiti di un complesso di prove di riferimento, che il Proponente elabora per la valutazione dei necessari parametri geomeccanici. Secondo il Proponente, in fase di costruzione, non si prevedono modifiche alle proprietà geotecniche dei terreni in quanto tutti gli interventi previsti risultano pienamente compatibili con le caratteristiche di resistenza geomeccanica sia dei terreni accettori delle opere di fondazione che di quelli sottostanti costituenti il volume geotecnico significativo. Il proponente richiama prove e studi pregressi effettuati all'interno del comprensorio in esame o zona limitrofe, in base ai quali è stata possibile la ricostruzione del modello di terreno costituente il volume geotecnico significativo. In particolare, da correlazioni stratigrafiche, effettuate attraverso stereogrammi fra diversi punti di indagine circostanti l'area in esame, è emerso che la successione-tipo si presenta costituita da una serie di pacchi di materiale alluvionali. Il pacco di terreno superficiale presenta una certa variabilità nel senso di frequenti discontinuità granulometriche che si risolvono, nel corpo dello strato, nella presenza di orizzonti lenticolari, di limitato spessore, di ghiaietto. Il proponente formula valutazioni mediante l'approccio statistico ritenuto il più probante per una corretta definizione delle caratteristiche geomeccaniche e geotecniche dei terreni costituenti il volume significativo. Alla luce di quanto sopra esposto quindi, il proponente fornisce una ricostruzione di massima della situazione litostratigrafica-tipo che, pur nella sua evidente variabilità, è comunque rappresentativa delle reali condizioni dell'area in esame. Vengono quindi descritte le caratteristiche fondamentali dei litotipi A, B, C caratterizzanti l'area in esame. Per la caratterizzazione geotecnica vengono citati e valutati gli esiti di un complesso di prove di riferimento, che il Proponente elabora per la valutazione dei necessari parametri geomeccanici. Secondo il Proponente, in fase di costruzione, non si prevedono modifiche alle proprietà geotecniche dei terreni in quanto tutti gli interventi previsti risultano pienamente compatibili con le caratteristiche di resistenza geomeccanica sia dei terreni accettori delle opere di fondazione che di quelli sottostanti costituenti il volume geotecnico significativo. |
| Caratterizzazione pedologica dell'area (per aree di pregio) interessata dall'opera | Presente | Analisi pedologica del comprensorio in esame | SOC096 QR AM pag 27 | Il proponente riporta come, in riferimento agli aspetti pedologici, la porzione di Piana del Sele più direttamente interessata dall'area in esame, sia caratterizzata dalla presenza di terreni agrari sui quali l'azione dell'uomo è stata ed è predominante; vengono indicate le colture fondamentalmente di tipo intensivo, ad indirizzo variabile, che hanno avuto luogo negli anni a seconda delle esigenze di mercato. |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|---|------------------------|---|
| Uso del suolo | Presente | Analisi delle caratteristiche del territorio in esame | SOCF096 SNT pag 10-12 | <p>Il proponente illustra le caratteristiche del territorio, situato nell'ambito della zona ASI del comune di Battipaglia, 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.</p> <p>Il sito è sub pianeggiante, non si rilevano preesistenze insediative che possano vincolare l'edificazione ad eccezione della Torre Ray, per cui è previsto un intervento di recupero e ristrutturazione. L'area del futuro interporto, che occupa un'estensione di circa 41,3 ettari; nel suo ambito trovano sede, ormai da tempo, vari insediamenti produttivi. Sono altresì presenti 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.</p> <p>Il proponente illustra nel seguito le tipologie di fondazione comunemente impiegate nella realizzazione delle opere esistenti e sottolinea l'idoneità geomeccanica dei terreni più superficiali ad accogliere insediamenti non offrendo quasi mai particolari problematiche alla soluzione dell'interazione terreno-fondazione.</p> <p>Il comprensorio, originariamente a vocazione agricola, è ora occupato dagli insediamenti produttivi; le parti non ancora utilizzate (come le aree destinate ad accogliere l'Interporto) che, lasciati nel più completo abbandono da ogni cura, sono attualmente invasi da vegetazione arbustiva spontanea. Alcune zone fungono attualmente da: discarica abusiva e sede temporanea e non disciplinata di campi nomadi. 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. 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. Infine il proponente illustra sinteticamente le caratteristiche dello scalo ferroviario di Battipaglia.</p> |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Variazione del regime delle acque profonde | Presente | | | |
| Interazioni con i deflussi idrici sotterranei | Presente | | SOC096 QR AM pag 10-11 | Il proponente sostiene che la realizzazione delle strutture dell'interporto, date le caratteristiche topografiche dell'area confrontate con le esigenze di ordine progettuale, non è tale da determinare significativi interventi in termini di modificazioni dell'attuale assetto del territorio a seguito dell'effettuazione di azioni di progetto che determinano tagli o sbancamenti, in nessun caso di apprezzabile entità. Questa considerazione di carattere generale, unitamente con l'accertata e già detta assenza di corpi idrici superficiali, esclude qualsiasi effetto in fase di costruzione ed a maggior ragione, data la profondità delle falde idriche presenti nella zona, esclude ogni possibile interferenze fra queste e le operazioni connesse alla realizzazione dell'interporto. |
| Alterazione dei parametri chimico-fisici delle falde intecettate | Presente | | SOC096 QR AM pag 11 | Il proponente evidenzia che non è ipotizzabile un'alterazione della qualità delle acque in fase di costruzione a motivo del modesto spessore del terreno coinvolto, della profondità della falda acquifera (ben protetta da qualsivoglia forma di inquinamento dalle caratteristiche granulometriche dei terreni ad essa sovrastanti) e dalla tipologia delle opere da realizzare che non sono tali da produrre alcuna forma di inquinamento. |
| Descrizione e stima degli effetti connessi alle modifiche delle caratteristiche geomorfologiche del suolo e sottosuolo indotte dalla realizzazione | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR AM pag. 39 | In fase di costruzione, il proponente non preve modifiche alle proprietà geotecniche dei terreni in quanto tutti gli interventi previsti, come precedentemente esposto, risultano pienamente compatibili con le caratteristiche di resistenza geomeccanica sia dei terreni accettori delle opere di fondazione che di quelli sottostanti costituenti il volume geotecnico |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|-------------------------|---|
| dell'infrastruttura | | | | significativo. L'esercizio delle attività connesse con l'interporto è essenzialmente legato al traffico veicolare ed allo stoccaggio delle merci per cui, in riferimento al suolo e sottosuolo, tali attività non hanno alcuna connessione, se non quella delle tensioni indotte che, per quanto prevedibile, sono tali da essere agevolmente smaltite dai terreni in virtù delle loro caratteristiche di resistenza geomeccanica. |
| Descrizione e stima degli effetti connessi alla sottrazione e limitazione di territorio e/o di aree di continuità territoriale | Presente | | SOC096 QR-AM pag. 38-39 | Il proponente afferma che la fase realizzativa delle infrastrutture e strutture previste per l'esercizio dell'interporto inciderà in maniera poco rilevante sotto il profilo della sottrazione di suolo vegetale. L'area in esame è parte del comprensorio A.S.I. per la cui urbanizzazione primaria furono a suo tempo necessari interventi di movimento terra che coinvolsero proprio lo strato più superficiale nel senso di una sua parziale asportazione e ricoprimento con materiali di riporto sabbioso-calcarei, per cui l'originario assetto dei terreni in affioramento fu sconvolto per il conseguimento delle idonee quote. |
| Sottrazione di suoli fertili ad elevata capacità d'uso (attuale o potenziale) | Non Presente | | | |
| Interazione con aree vulnerabili dal punto di vista geomorfologico | Non Presente | | | |
| Misure di contenimento degli impatti | Non Presente | | | |
| Descrizione dei principi che vengono adottati per il controllo dell'ambiente idrico profondo nelle diverse fasi (costruzione e esercizio) | Presente | | SOC096 QR-PG pag 57-58 | Per minimizzare il rischio di inquinamento della falda, il proponente adotterà in fase di cantiere le seguenti procedure di salvaguardia : monitoraggio della sottrazione d'acqua, utilizzazione di fanghi polimerici biodegradabili Per ciascuna delle aree di lavorazione presenti all'interno delle zone a maggior vulnerabilità il proponente dichiara che si prevederanno impianti di depurazione delle acque reflue derivanti dall'uso industriale. Vengono inoltre sintaticamente indicate le caratteristiche dell'impianto di depurazione per le acque di scarico - lavaggio delle autobetoniere. |
| Sistemi di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Non Presente | | | |

3.5 Componente Vegetazione, flora e fauna

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. D

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--|------------------------|---|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Indagini effettuate e metodologia adottata (fotointerpretazione e rilevazioni dirette) | Presente | | SOC096 QR-AM pag 40 | Relativamente alla fauna si è partiti dal presupposto che lo studio della vegetazione e delle singole biocenosi consenta l'individuazione degli habitat animali, rivelando quindi anche il grado di complessità ecologica delle singole zone. L'area di studio presa in considerazione per le analisi ambientali relative a queste componenti risulta essere fortemente antropizzata, portando ovunque i segni della presenza umana. Anche le superfici non direttamente utilizzate a scopo produttivo, come gli incolti, sono di fatto molto alterate e mostrano un basso livello di naturalità. Nel caso della valutazione degli impatti attesi sui ricettori vegetazionali, le azioni di progetto sono potenzialmente in grado di determinare interferenze dirette ed indirette, in un intorno circoscrivibile all'area di cantiere dell'opera, mentre nel caso del disturbo potenzialmente inducibile sulla fauna, la trattazione deve essere estesa ad un areale maggiore, per poter tenere correttamente conto degli eventuali corridoi di spostamento faunistico e delle possibili interferenze ad essi provocate dalle diverse azioni di progetto, tanto in fase di costruzione, quanto di esercizio. |
| Unità forestali e di uso pastorale | Presente | Analisi dell'ecosistema dei pascoli e delle formazioni arboree | SOC096 QR-AM pag 58-59 | Per quanto attiene all'ecosistema dei pascoli e delle formazioni arboree, il proponente evidenzia come nel territorio oggetto di studio il massimo livello di naturalità è stato riscontrato sui rilievi prossimi alla cava, aree che hanno perduto i propri caratteri di naturalità, pur non essendo state trasformate in ambiti completamente artificiali e sono destinati al pascolo e alla raccolta di legna. Si determina un flusso energetico abbastanza vicino a quello naturale, sostanzialmente chiuso, con cicli biogeochimici completi; da un lato all'interno dell'ecosistema si ha restituzione di sostanze organiche al suolo, così come appare libera la competizione inter ed intraspecifica, dall'altro possono giungere dalle aree vicine elementi del tutto artificiali. |
| Vegetazione e flora significativa reale/potenziale | Presente | Analisi della vegetazione dell'ambito di riferimento | SOC096 QR-AM pag 40-42 | Il proponente delinea le caratteristiche dello stato di fatto: vengono esaminati gli aspetti climatici dell'area mesomediterranea, viene indicata come vegetazione "climax" quella costituita soprattutto dalle sclerofille sempreverdi. Per quanto concerne la presenza di alberi, gran parte della superficie in origine era occupata da formazioni a Leccio e Sughera. Viene anche indicata la collocazione altitudinale di questa fascia e si approfondisce la caratterizzazione delle leccete rimaste nell'area mediterranea. Il proponente completa la descrizione con valutazioni circa le foreste originarie a sclerofille presenti nell'area, con le loro implicazioni sull'allevamento; il disboscamento operato dall'uomo, unitamente all'agricoltura e all'urbanizzazione, compromette la ricostituzione spontanea delle formazioni forestali tipiche di questa zona bioclimatica. Si evidenzia la presenza di una cava di inerti che sovrasta la zona e alle sue spalle si ergono il Colle Mancuso e altri rilievi, coperti di uliveti, pascoli e boschi. All'interno dell'area oggetto di intervento sono state individuate alcune categorie vegetazionali: formazioni arboree, pascoli, uliveti, colture erbacee, anche sotto serra, frutteti, verde ornamentale, incolto. |
| Specie floristiche protette | Non Presente | | | |
| Specie faunistiche presenti e metodologia adottata | Presente | Analisi della fauna dell'ambito di riferimento | SOC096 QR-AM pag 46-48 | Il territorio in esame appartiene alla Provincia faunistica appenninica, corrispondente al territorio peninsulare che ha come asse la catena appenninica. Per quello che riguarda l'area di più stretto interesse progettuale, la fauna, così come la vegetazione, è strettamente legata alla presenza dell'uomo e, come per la vegetazione, si |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|----------------------------|--|
| Specie faunistiche protette | Non Presente | | | parla di "fauna sinantropica". Tale espressione si riferisce sia a specie permanentemente associate all'uomo, sia a specie che non dipendono direttamente dalla sua presenza, ma sono in grado di sfruttare le risorse alimentari e le condizioni degli habitat di origine antropica. Le specie che vivono in queste condizioni hanno solitamente un alto grado di tolleranza ecologica, spesso sono cosmopolite, favorite dall'attività umana, che modifica gli ambienti originari. L'area industriale, per la presenza di estese superfici incolte, inframmezzate ai capannoni e ospitanti consistenti masse di rifiuti, può essere definita come "area marginale" in cui si rinvergono specie ad ampio spettro ecologico. Il proponente elenca quindi i vari <i>taxa</i> presenti presso l'area di interesse. |
| Presenza diretta o indiretta di ambiti appartenenti alla rete europea di aree protette "Natura 2000" – Verifica aree PSIC, ZPS, ecc | Non Presente | | | |
| Analisi di incidenza (DPR 8.9.97 n. 347) | Non Presente | | | |
| Individuazione di reti ecologiche | Non Presente | | | |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Disturbi a specie vegetali di interesse naturalistico | Presente | | SOC096 QR-AM pag 50 | Il proponente dichiara che le attività connesse all'esercizio dell'Interporto non risultano essere in grado di innescare interferenze dirette sui raggruppamenti vegetali presenti. Si tratta infatti di specie adatte a questo tipo di condizioni in quanto già circondate da altre attività produttive. |
| Disturbi a specie animali di interesse naturalistico | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR-AM pag 50, 51-52 | Relativamente alla fase di cantiere, il proponente sostiene che malgrado l'elevata infrastrutturazione, la consistenza del flusso di traffico e la presenza di capannoni industriali, le opere previste per la realizzazione dell'Interporto di Salerno non risultano essere in grado di innescare fenomeni di disturbo alla fauna ivi presente poichè, come descritto, essa è composta in massima parte da specie abituate alla presenza dell'uomo e dotate di un'ampia valenza ecologica, che hanno proprio nell'adattabilità al mutare delle condizioni la loro strategia di sopravvivenza. Relativamente alla fase di esercizio dell'opera, il proponente evidenzia la piena trascurabilità del disturbo alla fauna rispetto alla situazione ante-operam già tipica di un'area industriale. Dal punto di vista della vegetazione, la maggiore differenziazione vegetazionale conseguente la realizzazione delle opere a verde viene a costituire, secondo il proponente, un elemento positivo, grazie al quale si creerebbero nuovi habitat, colonizzabili dalla fauna. Sarà importante in tale senso la fase di scelta delle essenze da impiantare, che dovrà tendere il più possibile alla creazione di habitat riconducibili a condizioni di "naturalità", attraverso la scelta di specie autoctone, una manutenzione oculata e un comportamento "discreto" da parte degli utenti. Il proponente considera anche quale ulteriore elemento il disturbo arrecato alla fauna dall'illuminazione notturna che può creare scompensi nei ritmi biologici degli animali e sottolinea la necessità di tener conto di tale problematica durante la fase di progettazione dell'impianto. |
| Disturbi al patrimonio faunistico venatorio della zona | Non Presente | | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|---------------------|---|
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi dei mezzi d'opera, aree di lavorazione) | Non Presente | | | |
| Descrizione e stima dei ripristini delle aree di cantiere e dei percorsi dei mezzi d'opera | Non Presente | | | |
| Interventi di mitigazione (descrizione e stima degli interventi naturalistici, dei sottopassi faunistici, ecc) | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR-AM pag 60 | Il proponente sostiene che il progetto prevede di assegnare ampio spazio alle opere a verde, per cui sarà garantita una certa permeabilità da parte degli animali, a meno del limite costituito dal transito dei mezzi gommati, sia in fase di cantiere che di esercizio dell'Interporto, che dovrà essere regolamentato tenendo conto anche dell'attraversamento degli animali.] |
| Sistemi di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Non Presente | | | |

3.6 Componente Ecosistemi

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. E

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|------------------------|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Biotopi di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar (DPR.448/1976) | Non Presente | | | |
| Individuazione dei Siti di particolare interesse individuati nel territorio in esame (aree protette PSIC, ZPS, ecc) | Non Presente | | | |
| Unità Ecosistemiche significative | Presente | | SOC096 QR-AM pag 53 | <p>Nell'ambito dell'area in esame è presente una serie di tipologie ecosistemiche con caratteristiche suddivisibili in base alle interazioni presenti. L'analisi degli aspetti vegetazionali, floristici e faunistici, di uso del suolo e, naturalmente, morfologici ed antropici, ha permesso di individuare le unità omogenee relativamente ai caratteri ecologici. Gli ecosistemi presenti nell'area esaminata sono raggruppabili in tipologie principali riconducibili a diversi gradi di naturalità. Essi sono dunque classificabili in relazione alle modalità di rapporto con l'uomo, con decrescente grado di "artificialità":</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ecosistema urbano • Ecosistema dei coltivi (colture erbacee, frutteti e uliveti) • Ecosistema degli incolti • Ecosistema dei pascoli e delle formazioni arboree <p>Se l'ecosistema delle aree urbanizzate è connotato, ovviamente, da un elevatissimo grado di artificialità, quello dei pascoli e delle formazioni arboree sui rilievi retrostanti la cava, presenta aspetti che ne consentono la classificazione come sistema seminaturale, mentre una situazione intermedia si riscontra per gli altri ecosistemi individuati. In nessun caso si sono riscontrati sistemi definibili come naturali.</p> |
| Caratterizzazione qualitativa delle strutture degli ecosistemi | Presente | | SOC096 QR-AM pag 54-59 | <p>Il proponente descrive dettagliatamente gli ecosistemi individuati ecosistema urbano, ecosistema dei coltivi (che caratterizza porzioni consistenti del territorio dei comuni di Battipaglia ed Eboli), ecosistema degli incolti (porzioni di territorio vicino alle zone urbane lasciate incolte), ecosistema dei pascoli e delle formazioni arboree (sui rilievi prossimi alla cava).</p> |
| Stima qualitativa della diversità biologica tra la situazione attuale e quella potenziale riferita alle specie più significative | Non Presente | | | |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Frammentazione della continuità ecologica | Presente | | SOC096 QR-AM pag 60 | <p>Per quanto concerne le alterazioni delle componenti biologiche di connessione in fase di costruzione il proponente sostiene che vista l'assenza di fatto di consistenti aree cespugliate, siepi, filari (ne sono stati rilevati due in corrispondenza di stabilimenti industriali, peraltro non a rischio di interferenza) si può affermare che durante la fase di costruzione non ci sarà una significativa alterazione delle componenti biologiche di connessione. Inoltre il progetto prevede di assegnare ampio spazio alle opere a verde, per cui sarebbe garantita una certa permeabilità da parte degli animali.</p> <p>In fase di esercizio, relativamente alle alterazioni degli ecosistemi naturali, il proponente afferma che non si prevede l'induzione di modifiche significative degli impatti sugli ecosistemi dell'area attraversata, in quanto l'attività dell'Interporto è in linea con le altre già</p> |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|---------------------|--|
| Disturbo agli ecosistemi significativi | Non Presente | | | |
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi dei mezzi d'opera, aree di lavorazione) | Non Presente | | | |
| Descrizione e stima dei ripristini delle aree di cantiere e dei percorsi dei mezzi d'opera | Non Presente | | | |
| Interventi di mitigazione (descrizione e stima degli interventi naturalistici, dei sottopassi/sovrappassi faunistici, ecc) | Contraddittorio/ Carente | | SOC096 QR-AM pag 60 | Vedi sopra. |
| Sistemi di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Non Presente | | | |

3.7 Componente Salute pubblica

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. F

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--------------|--------------|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Caratterizzazione dal punto di vista della salute umana dell'ambiente e delle comunità potenzialmente coinvolte | Non Presente | | | |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Cause significative di rischio per la salute umana | Non Presente | | | |
| Condizioni di esposizione della popolazione | Non Presente | | | |
| Verifica norme vigenti | Non Presente | | | |
| Misure di contenimento degli impatti | Non Presente | | | |
| Possibili sistemi di monitoraggio correlati | Non Presente | | | |

3.8 Componente Rumore e vibrazioni

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. G

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--|--------------|---|
| Verificare che gli autori dello studio siano tecnici competenti in virtù della L.447/95 | Non Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5 "caratterizzazione acustica ante operam" | 234 e segg. | |
| Zonizzazione acustica del territorio in esame (specificare se vigente, in itinere o proposta) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.2 Integrazioni – punto 19. | 214 | Il comuni interessati dalla costruzione dell'area interportuale sono due: Battipaglia ed Eboli, di questi solo il primo ha effettuato la zonizzazione. La zonizzazione acustica è stata acquisita per le valutazioni di cui al presente studio, e ne è stato tenuto conto nella stima degli effetti acustici dell'esercizio interportuale. Nelle integrazioni fornite il Proponente riporta uno stralcio planimetri dell'area oggetto dell'intervento con la classificazione acustica di progetto |
| Censimento sorgenti emissive | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5.3 | 237 | Il proponente indica, come sorgente principale, il rumore da traffico veicolare sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria, quello da traffico ferroviario sulle linee Salerno Reggio Calabria e Battipaglia – Potenza. |
| Presenza di ricettori sensibili (se si indicare il numero) | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.4 | 234 | Il proponente fornisce una indicazione qualitativa dei ricettori; vengono evidenziate, come aree particolare sensibilità, istituti scolastici (uno nei pressi di Eboli e l'altro in località Taverna delle Rose), un complesso ospedaliero (nei pressi della rotonda di svincolo a valle del casello autostradale di Battipaglia) ed edifici ospitanti strutture medico-sanitarie (nei pressi della ferrovia, sempre a Battipaglia). |
| Censimento dei ricettori (indicare il n. di ricettori censiti) con tipologie d'uso, distanze, tipologie dei luoghi, ecc | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.4 | 232 e segg. | Il proponente fornisce una illustrazione qualitativa della fase di ricerca dei ricettori: l'area industriale nel cui ambito ricade il sedime del futuro interporto denota presenza di ricettori industriali, tipicamente costituiti da capannoni prefabbricati. Tale tipologia insediativa caratterizza tutta la porzione centrale dell'area indagata, con alcune presenze anche all'interno delle porzioni delle vicine aree urbane poste lungo i diversi assi stradali di adduzione all'area interportuale (soprattutto lungo la SS Tirrena Inferiore. Il proponente fa riferimento ad un censimento di dettaglio eseguito limitatamente ai primi fronti posti più a ridosso delle strade di interesse progettuale. Nelle zone situate in aperta campagna le destinazioni d'uso e le tipologie dei ricettori acustici risultano prevalentemente di natura agricola o residenziale (a 1 o 2 livelli in altezza). Ben maggiore appare la consistenza edilizia dei ricettori residenziali posti lungo i margini della SS Tirrena Inferiore, a partire dallo svincolo dal casello autostradale di Battipaglia. Lungo questa strada, infatti, sono presenti edifici di rilevante altezza, attestati mediamente su 3-5 livelli, ma con numerosi stabili che raggiungono anche i 6 e gli 8 piani. Un altro nucleo ricettivo di importanza è situato nell'opposto settore orientale dell'area di indagine, nei pressi del raccordo della SP 195 per il casello autostradale di Eboli. In questo casosi riscontra la presenza di ricettori di ridotto sviluppo in altezza, mediamente attestati su uno o due livelli. Non viene data evidenza al n° dei ricettori censiti e alla distanza dalle sorgenti |
| Caratterizzazione del clima acustico mediante rilievi specifici (indicare coerenza con DM 16.3.98) | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5.3 | 237 e segg. | Il Proponente riporta i risultati di una breve campagna di indagine acustica |
| Numero di misure | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5.2 e 10.5.3 | 237 e segg. | Monitoraggio dei livelli sonori nella situazione attuale in corrispondenza di 11 differenti postazioni di misura. |
| Modalità di rilievo (indicare tempo di osservazione e tempo di misura) | Presente | Schede di misura Quadro di riferimento ambientale § 10.5.4, 10.5.5 | | Tempo di misura: 10 minuti, tempo di osservazione: dalle ore 11.00 alle ore 18:00 c.a. di un giorno feriale (19 marzo 2003). Rilievo simultaneo di rumore e n° di transiti dei veicoli. L'altezza microfonica è stata posta a 1, 2 a 4 metri dal suolo a seconda della postazione di misura. Sono stati rilevati, il livello sonoro equivalente globale(LEQ), con scala di |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|--|--------------|--|
| Verificare che gli autori dello studio siano tecnici competenti in virtù della L.447/95 | Non Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5 "caratterizzazione acustica ante operam" | 234 e segg. | |
| Zonizzazione acustica del territorio in esame (specificare se vigente, in itinere o proposta) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.2 Integrazioni – punto 19. | 214 | I comuni interessati dalla costruzione dell'area interportuale sono due: Battipaglia ed Eboli, di questi solo il primo ha effettuato la zonizzazione. La zonizzazione acustica è stata acquisita per le valutazioni di cui al presente studio, e ne è stato tenuto conto nella stima degli effetti acustici dell'esercizio interportuale. Nelle integrazioni fornite il Proponente riporta uno stralcio planimetri dell'area oggetto dell'intervento con la classificazione acustica di progetto |
| Censimento sorgenti emmissive | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.5.3 | 237 | Il proponente indica, come sorgente principale, il rumore da traffico veicolare sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria, quello da traffico ferroviario sulle linee Salerno Reggio Calabria e Battipaglia – Potenza. |
| Presenza di ricettori sensibili (se si indicare il numero) | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.4 | 234 | Il proponente fornisce una indicazione qualitativa dei ricettori; vengono evidenziate, come aree particolare sensibilità, istituti scolastici (uno nei pressi di Eboli e l'altro in località Taverna delle Rose), un complesso ospedaliero (nei pressi della rotonda di svincolo a valle del casello autostradale di Battipaglia) ed edifici ospitanti strutture medico-sanitarie (nei pressi della ferrovia, sempre a Battipaglia). |
| | | | | ponderazione A (LAEQ), ed i livelli di pressione sonora rilevati nelle bande di 1/3 di ottava. |
| Presenza di siti sensibili ai fini delle vibrazioni (edifici prossimi alle aree di gallerie con modeste coperture, siti di interesse storico-archeologico) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 8.3 | 131 | Il proponente evidenzia l'assenza di sensibilità particolari e specifiche nei luoghi destinati ad ospitare il futuro interporto, mentre maggiori concentrazioni di ricettori si hanno le aree limitrofe alla viabilità di adduzione. |
| Esecuzione di misure di vibrazioni con accelerometri nelle tre direzioni principali e registrazione delle informazioni secondo la norma ISO 2631 | Non Presente | | | |

| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
|---|--------------------------|---|-------------|---|
| Definizione di mappe di rumorosità secondo le modalità precisate dalle norme internazionali ISO 1996/1 e 1996/2 o equivalente | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.6, 10.9 | 256 | I risultati delle simulazioni effettuate con l'ausilio del modello previsionale di calcolo SoundPLAN sono stati riportati attraverso rappresentazioni grafiche recanti le mappe di rumore relative ai periodi di riferimento temporali diurno e notturno dei tre scenari analizzati: ante operam, post operam e post operam modificato. |
| Modello simulazione adottato (indicare se si basa su formulazioni semplificate o di tipo tridimensionale a riflessioni multiple) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.6 | 249 e segg. | Il modello utilizzato è SoundPlan, tridimensionale a riflessioni multiple. L'algoritmo utilizzato per la modellazione della rumorosità emessa dalle arterie stradali è lo RLS90 |
| Coerenza dell'input con le indicazioni dei flussi di traffico riportate nel quadro progettuale | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.7.1.2 | 256 | Le simulazioni sono state effettuate utilizzando i dati relativi allo studio per l'adeguamento della SP n. 195 e quelli ottenuti da rilievi diretti. Per la situazione post operam si sono utilizzati i valori di flusso veicolare indotto dall'attività dell'Interporto definiti nella Relazione Tecnica per lo scenario temporale 2005. |
| Stima delle modificazioni del clima acustico a seguito dell'opera (verificare che per ogni ricettore sia definito il livello diurno e quello notturno e lo scostamento rispetto al limite ammissibile) ivi incluse le mitigazioni | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.7.1.3, 10.9 | 256 e segg | La restituzione dei risultati avviene esclusivamente attraverso rappresentazione grafica delle curve isofoniche calcolate negli scenari ante operam, post operam e post operam modificato. Il proponente riporta alcune considerazioni di tipo qualitativo relativamente alla verifica dei limiti di legge. |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|---|-----------------------------|--|--------------|--|
| Stima delle interferenze sulle condizioni acustiche in fase di costruzione | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento ambientale § 10.8 | 258 e segg. | Si riporta un elenco delle principali apparecchiature di cantiere con i livelli acustici rilevati in prossimità (la distanza esatta non è specificata). Non viene fornita alcuna valutazione sugli effetti a distanza. |
| Mitigazioni acustiche mediante schermi acustici sottili (barriere) | Non Presente | Quadro di riferimento ambientale 6.1.5 - Procedure a carattere acustico | 59 e segg. | Il proponente illustra le caratteristiche di una barriera acustica da posizionare a più stretto ridosso delle aree di lavorazione costituita da pannelli di PMMA colato (polimetilmetacrilato) trasparenti montati su una base costituita da elementi modulari in calcestruzzo trasportabili dai consueti mezzi di cantiere. |
| Mitigazioni acustiche mediante interventi articolati (rimodellamenti, muri verdi, ecc) | Non Presente | | | |
| Mitigazioni acustiche mediante interventi diretti | Non Presente | | | |
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere e di lavorazione, percorsi) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 10.9 Quadro di riferimento ambientale 6.1.5 - Procedure a carattere acustico | 260 | Le mitigazioni acustiche indicate dal proponente sono legate a un miglioramento degli attuali livelli di esercizio della rete stradale afferente l'interporto. Tra questi 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 attraverso adeguamento della sezione stradale e razionalizzazione e modifica degli svincoli - smistamento del traffico pesante in corrispondenza dello svincolo autostrade di Eboli - possibile apertura di un breve by-pass stradale che consenta l'aggiramento dell'Istituto Agrario presente nei pressi dello svincolo di Eboli, sulla SP 195, con funzioni di camionabile per evitare l'incremento ulteriore degli attuali livelli di inquinamento acustico su tale ricettore sensibile - chiusura della strada interna al settore meridionale del sedime interportuale e sua sostituzione funzionale con un'analoga infrastruttura da aprire lungo il margine orientale dell'interporto con recapito finale tramite svincolo sulla SP 195. |
| Sistemi di monitoraggio acustico | Contraddittorio/ Carente | Quadro di riferimento progettuale § 6.1.5 - Procedure a carattere acustico Integrazioni – punto 21 | 59 | Il proponente sottolinea l'importanza di verifiche puntuali sui ricettori più vicini mediante monitoraggio in corso d'opera. Il Proponente nelle integrazioni fornisce alcune linee guida per la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale |
| Disturbi da vibrazione legate alle attività di cantiere | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 8.4 | 132 | Il proponente afferma che le attività di cantiere legate alla realizzazione delle diverse strutture dell'interporto non determineranno alcun impatto per assoluta mancanza di ricettori a distanze tali da risultare significative (di norma si considerano 50 m come fascia di sensibilità). |
| Stima delle vibrazioni indotte e verifica degli standard internazionali (norma Iso 2631, ecc) | Presente | Quadro di riferimento ambientale § 8.5 | 132 | Il proponente esclude modifiche in fase di esercizio rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda l'impatto da vibrazioni nello stretto intorno dell'interporto, a motivo della favorevole natura del substrato, alla prevista realizzazione di pavimentazioni in grado di dissipare correttamente i carichi ed all'assenza di ricettori a distanze significative. Si prevede un modesto aumento dei livelli vibratori nelle zone afferenti a seguito dell'incremento dei transiti dei mezzi pesanti sugli assi di adduzione all'interporto stesso. Complessivamente viene descritta una situazione intrinsecamente favorevole, sostanzialmente caratterizzata da buone capacità di smorzamento ed attenuazione, al punto da poter considerare trascurabile l'intensità degli impatti vibrazionali attesi. |

3.9 Componente Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. H

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|--------------|--------------|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Localizzazione e descrizione delle sorgenti di cem attualmente presenti nell'ambito territoriale interessato da interventi di progetto (radiazioni non ionizzanti) | Non Applicabile | | | |
| Descrizione dei recettori sensibili se interessati da interventi di progetto (radiazioni non ionizzanti) | Non Applicabile | | | |
| Analisi pregresse relative a misure di cem nelle aree interessate (radiazioni non ionizzanti) | Non Applicabile | | | |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Riferimenti normativi | Non Applicabile | | | |
| Analisi previsionale (radiazioni non ionizzanti) | Non Applicabile | | | |
| Definizione dei conseguenti scenari di esposizione e loro interpretazione alla luce dei parametri di riferimento rilevanti | Non Applicabile | | | |
| Sistemi di monitoraggio (localizzazione punti di misura e parametri) | Non Applicabile | | | |

3.10 Componente Paesaggio

Analisi e caratterizzazione con riferimento al DPCM 27.12.88 all.II, lett. I

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|-----------------------------|--------------|-------------------------------------|--|
| Stato attuale della componente | | | | |
| Caratterizzazione della qualità del paesaggio con riferimento agli aspetti storico-testimoniali e culturali e alla percezione visiva per gli aspetti naturali ed antropici | Presente | | SOC096 QR-AM pag 64-69,72-74, 74-75 | Il Proponente tratta in maniera diffusa ed approfondita l'evoluzione storica del territorio di Battipaglia, con riferimento agli ambiti economico, sociale e politico. Dal punto di vista delle emergenze di interesse storico-testimoniale, nel territorio circostante l'opera in progetto non sono presenti aree sottoposte a vincolo archeologico. Tra le aree di interesse si descrive l'antica masseria della Torre dei Ray Vengono anche trattati diffusamente gli aspetti percettivi |
| Definizione degli elementi del paesaggio antropico e naturale significativi e loro stato di conservazione | Presente | | SOC096 QR-AM pag 69-72 | Il Proponente tratta in maniera diffusa gli ambiti paesaggistici, i segni del territorio (trama fondamentale, configurazione orografica ed idrografica, gli elementi di interesse percettivo, gli elementi propri del sistema antropico |
| Analisi interazioni opera-componente | | | | |
| Analisi della visibilità volta alla individuazione e caratterizzazione dei punti di vista statici e dinamici aventi rapporto con le opere di progetto | Non Presente | | | |
| Studio visivo e culturale-semiologico del rapporto opera-ambiente | Non Presente | | | |
| Mutamenti del paesaggio | Presente | | SOC096 QR-AM pag 102-103, 104-106 | Vengono illustrati diffusamente dal proponente gli effetti in fase di costruzione per quanto attiene all'alterazione dei sistemi paesaggistici e degli elementi naturali biotici/abiotici Per quanto attiene alla fase di esercizio, vengono descritte le alterazioni delle configurazioni paesaggistiche dei luoghi conseguenti all'inserimento delle strutture in elevazione in progetto e delle relative opere di urbanizzazione. Il proponente sostiene che l'ambito paesaggistico è caratterizzato da uno stilo compositivo e formale assai poco definito, dalla sostanziale assenza di allineamenti ed orientamenti preferenziali tra i diversi capannoni industriali già costruiti, da una eterogenea scelta dei colori di finitura delle strutture stesse. Pertanto i ridotti vincoli e condizionamenti che un tale assetto è in grado di esercitare, non possono che tradursi in una ridotta sensibilità del comparto. Vengono anche descritte le alterazioni della percezione visiva. |
| Descrizione e stima degli effetti connessi e del disturbo esercitato dall'intervento e dalle modifiche introdotte | Presente | | SOC096 QR-AM pag 103-104 | Il proponente sostiene che all'interno dell'area di cantierizzazione non sono presenti elementi tali da poter essere considerati alla stregua di vere e proprie emergenze antropiche degne di nota, se non quelle conseguenti alla demolizione di n° 2 edifici allo stato ruderale, per la quale vi è un elemento di criticità legato alla presenza di pannelli di copertura in fibrocemento contenenti amianto. Il proponente rimanda allo specifico paragrafo nell'ambito del capitolo sugli interventi di mitigazione, nel Quadro di Riferimento Progettuale per quanto attiene alla bonifica di tali elementi. Vengono successivamente discusse le interferenze con la viabilità (la SP 195 a sud e V.le dell'Industria a nord); in base alle considerazioni riportate, il proponente ritiene che gli impatti sulla rete viaria siano da considerare del tutto trascurabili durante i lavori di costruzione dell'interporto. |
| Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi dei mezzi d'opera, aree di lavorazione) | Non Presente | | | |

| Descrittori | Presenza dei dati-argomenti | Fonti / Dati | Pag. di rif. | Principali indicatori di caratterizzazione e sintesi dell'informazione |
|--|------------------------------------|---------------------|---------------------|---|
| Descrizione e stima dei ripristini delle aree di cantiere e dei percorsi dei mezzi d'opera | Non Presente | | | |
| Descrizione e stima delle opere di mitigazione | Non Presente | | | |
| Sinergie con le mitigazioni previste per le altre componenti | Non Presente | | | |