

REGIONE CAMPANIA
PROVINCIA di SALERNO



UNIONE DEI COMUNI VELINI
COMUNE DI CASAL VELINO

MESSA IN SICUREZZA ED ADEGUAMENTO
INFRASTRUTTURALE
DEL PORTO DI MARINA DI CASAL VELINO
I° LOTTO - STRALCIO FUNZIONALE
CIG : 7400806A4E - CUP : B79F17000080009

PROGETTO DEFINITIVO

Titolo elaborato :

RELAZIONE SUL CENSIMENTO E
INDIVIDUAZIONE INTERFERENZE

1 8 0 0 2 P D R 2 3 - 1 V A R

Committente:
Comune di Casal Velino

Area Tecnica
Ufficio Urbanistica, Lavori
Pubblici, Pianificazione

Responsabile del Procedimento
Arch. Angelo GREGORIO

Progettazione:
RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO

Capogruppo:

MODIMAR
Via Monte Zebio 40 00195 ROMA

Mandanti:

Dott. Ing. Luigi RISPOLI
Dott. Ing. Eugenio LOMBARDI
Dott. Ing. Davide VASSALLO
Dott. Geol. Michele CAMMAROTA
POIESIS S.r.l. - Servizi per i Beni Culturali

Gruppo di lavoro:

Dott. Ing. Paolo CONTINI
Dott. Ing. Davide SALTARI
Dott. Ing. Marco DEL BIANCO
Geom. Renzo PAREGGIANI

Data	Rev.	DESCRIZIONE	Redatto:	Verificato:	Approvato:
Dicembre 2019	1	Adeguamento a seguito parere SABAP SA-AV ed Ente PARCO	SALTARI	SALTARI	CONTINI
Dicembre 2018	0	EMISSIONE	SALTARI	SALTARI	CONTINI

La MODIMAR s.r.l. si riserva la proprietà di questo documento con la proibizione di riprodurlo o trasferirlo a terzi senza autorizzazione scritta.
This document is property of MODIMAR s.r.l. Reproduction and divulgation forbidden without written permission

Visto del Committente:

COMUNE DI CASAL VELINO

**INTERVENTI DI “MESSA IN SICUREZZA E ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE
DEL PORTO DI MARINA DI CASAL VELINO”
1° LOTTO STRALCIO FUNZIONALE**

PROGETTO DEFINITIVO

**RELAZIONE SUL CENSIMENTO E INDIVIDUAZIONE
DELLE INTERFERENZE**

Committente:

Comune di Casal Velino
P. zza XXIII Luglio n° 6
84040 – Casal Velino (SA)

Progettisti:

MODIMAR S.r.l.
Ing. Luigi Rispoli
Ing. Eugenio Lombardi
Ing. Davide Vassallo
Dott. Geol. Michele Cammarota
Soc. POIESIS

INDICE

1	PREMESSA E SCOPO DELL'INDAGINE	3
2	METODOLOGIA OPERATIVA	4
3	VERIFICHE ATTUATE IN FASE DI PROGETTO DEFINITIVO	5
4	VERIFICHE DA EFFETTUARE CON IL PROGETTO ESECUTIVO	6
4.1	RICOGNIZIONE APPROFONDATA DELLO STATO DEI LUOGHI	7
4.2	ACQUISIZIONE ULTERIORI INFORMAZIONI	7
4.3	ACCERTAMENTO DELLE INFORMAZIONI ACQUISITE	7
4.4	RESTITUZIONE CARTOGRAFICA	8
4.5	METODOLOGIA DI ARCHIVIAZIONE	8
5	CONCLUSIONI	9
	ALLEGATI	10

1 PREMESSA E SCOPO DELL'INDAGINE

Nella presente relazione vengono riportate le indicazioni necessarie per la risoluzione delle interferenze presenti nelle aree in cui si dovranno eseguire i lavori di costruzione delle opere portuali di difesa dal moto ondoso. Le interferenze da rilevare (vedi art. 24 e 26 del D.P.R. 207/2010 ancora vigenti in funzione delle indicazioni del D. Lgs. 50/16) già in fase di progettazione sono identificabili nelle reti tecnologiche e nei manufatti esistenti (quali opere d'arte, manufatti soggetti a vincoli, ecc.) eventualmente presenti sia nelle aree di cantiere sia in quelle esterne ed immediatamente adiacenti ad esse.

Facendo riferimento a tale principio si deve osservare che i luoghi in cui verranno realizzate sono ubicati lungo un tratto di costa che si sviluppa a partire dalla radice dell'attuale molo di sottoflutto, interessando prevalentemente una fascia di mare di circa 400 m a partire dall'attuale linea di riva ed una ristretta fascia dell'esistente spiaggia emersa. Da quanto appena indicato si comprende come le aree a terra interessate dalla costruzione delle scogliere di difesa dal moto ondoso (diga di ponente e di levante) sono limitate a modeste aree operative sulla spiaggia utilizzate per l'esecuzione del radicamento del molo di ponente ed il transito dei mezzi di cantiere terrestri (autocarri, escavatori, pale meccaniche) su una pista provvisoria collocata a pochi metri di distanza dalla falesia alta che delimita l'esistente fascia terrestre sabbiosa - ciottolosa. In fase di progetto definitivo è stato ipotizzato il più probabile scenario di cantierizzazione, al fine di valutare gli aspetti connessi alle future attività che si svolgeranno per l'effettiva realizzazione delle opere a gettata (adottando la tipologia di lavori da terra e con approvvigionamento del materiale lapideo da cave terrestri e trasporto con mezzi terrestri). Pertanto l'individuazione delle interferenze eseguita in questa fase progettuale è stata eseguita sulla base delle informazioni cartografiche disponibili integrate con un'apposita campagna di rilievi ed indagini, eseguita nel corso della stesura del progetto definitivo, finalizzata alla individuazione delle principali caratteristiche geomorfologiche dei luoghi interessati dall'intervento e individuazione dei principali sottoservizi presenti nelle aree interessate.

La verifica delle interferenze desunte in questa fase definitiva della progettazione delle opere di difesa dal moto ondoso, dovrà poi essere ripetuta con altri rilievi e indagini mirate alla conferma ed integrazione di quanto già trovato. In particolare si dovrà investigare su eventuali modifiche che potranno essere intervenute nell'intervallo di tempo trascorso per la redazione del progetto definitivo. In quella sede si potranno confermare le determinazioni riportate nel presente progetto definitivo, rilevando in dettaglio (ubicazione planimetrica ed altimetrica, caratteristiche costruttive e tipologiche) le reti di sottoservizi eventualmente modificate e rilevabili nelle aree di intervento. Tale procedura esecutiva dovrà pertanto avvenire con l'aiuto degli Enti Gestori delle reti di sottoservizi, dei manufatti e delle opere d'arte esistenti, in seguito alla quale si potrà definire l'effettiva consistenza della cantierizzazione, individuando anche le azioni necessarie per operare in completa sicurezza.

L'attività svolta in questa fase progettuale definitiva, rappresenta quindi l'informatizzazione delle informazioni desunte dalla cartografia disponibile integrata con i risultati di specifici

sopralluoghi avente lo scopo di effettuare un preliminare censimento delle interferenze visibili e rilevabili e dei manufatti esistenti presenti sul territorio.

Tutte le informazioni raccolte sono state riportate sinteticamente negli elaborati grafici allegati al presente documento che dovranno essere prese come riferimento per l'ulteriore approfondimento da sviluppare in sede di sviluppo del progetto esecutivo. In particolare nella successiva fase di progettazione esecutiva, potendo disporre di tutte le informazioni di dettaglio delle interferenze tecnologiche, dei manufatti e delle opere d'arte fornite dagli Enti Gestori, si potrà provvedere alla effettiva risoluzione ed alla loro quantificazione economica.

In conclusione poiché le opere di difesa costiera verranno realizzate prevalentemente in mare, si suppone che negli specchi acquei non si possano presentare problemi di interferenze dovute ai sottoservizi (a parte casi particolari ed eccezionali), così come è da ritenere poco probabile una medesima interferenza nella retrostante fascia costiera (spiaggia). Tali interferenze potrebbero invece essere presenti in prossimità delle zone di accesso alle aree di cantiere (sia quella logistica che operativa 1) in cui si dovrà transitare con i mezzi d'opera utilizzati per il trasporto e la realizzazione delle scogliere ipotizzati nello scenario di cantierizzazione.

2 METODOLOGIA OPERATIVA

Le interferenze tecnologiche riscontrabili nella fase di realizzazione di un'opera di ingegneria civile (generalmente per le opere a rete) possono essere assimilate ai seguenti tipi di interferenza:

- **aerea:** fanno parte di questo gruppo di interferenza le linee elettriche ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e le linee telefoniche;
- **superficiale:** identificabili nelle linee ferroviarie, nelle aste fluviali, nei canali naturali ed artificiali ed nei fossi di guardia ed irrigui a cielo aperto;
- **interrate:** appartengono a questo gruppo le fognature, gli acquedotti, le condotte in pressione, i gasdotti, le eventuali linee elettriche a media e bassa tensione e quelle telefoniche.

Nel caso in esame, oltre alle interferenze impiantistiche, interne ed esterne alle aree di cantiere, si è fatto riferimento anche alle altre tipologie di interferenze costituite da manufatti, quali ad es. l'esistente muro di delimitazione portuale, le delimitazioni rialzate di aiuole, le strutture balneari esistenti come i chioschi, gli stabilimenti balneari, ecc.

Per la determinazione e conseguente risoluzione dell'interferenza occorre individuare la tipologia di interferenza ed il possibile rischio ad essa associato, oltre alla determinazione della conseguente azione per l'eliminazione del rischio stesso. In altri termini si ha che:

- in presenza di linee elettriche aeree o interrate con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto, si dovrà valutare le eventuali distanze di sicurezza ed in mancanza di queste operare lo spostamento della linea esistente;

- in caso di possibili intercettazioni di linee o condotte (specie nelle operazioni di scavo e predisposizione delle piste provvisorie) con conseguente rischio di interruzione del servizio idrico, di scarico dei reflui, di assenza del segnale telefonico si dovrà valutare ed eventualmente operare la deviazione delle suddette linee e/o condotte oppure nel caso di mantenimento immutato del sottoservizio l'adozione eventuale di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la richiesta all'Ente Erogatore di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile;
- la possibile intercettazione di reti o impianti del gas con rischio di esplosione o incendio implica la necessità (anche per le opere provvisorie e provvisionali) di prevedere ed effettuare lo spostamento della linea esistente prima dell'inizio dei lavori.

Dalla ricerca e conoscenza del tracciato di linee e posizione di quadri/sottoquadri elettrici, condotte idriche o di scarico dei reflui, linee telefoniche, ecc., sarà inoltre possibile avere utili elementi di valutazione per effettuare:

- la richiesta di allaccio dei contatori per le utenze elettriche ed idriche di cantiere,
- la scelta dell'ubicazione dei box di cantiere per lo scarico dei reflui dei servizi igienico-assistenziali in alternativa al posizionamento di eventuali vasche di raccolta;
- al posizionamento dei quadri generali e al tracciato delle linee o condotte di alimentazione e distribuzione degli impianti di cantiere;
- ad evitare possibili interferenze degli impianti stessi con le opere in costruzione o con le attività lavorative, in termini di intralcio oggettivo o distanza di sicurezza.

3 VERIFICHE ATTUATE IN FASE DI PROGETTO DEFINITIVO

L'esistenza di un'infrastruttura tecnologica, di un manufatto o di un'opera d'arte necessita il suo censimento e la definizione di "interferente" viene attribuita quando lo stato di fatto e quello esecutivo presentino una sovrapposizione con le aree di cantiere, con le zone interessate dal passaggio di personale e mezzi e con le aree in cui si devono realizzare le opere, siano esse aeree (soprasuolo) o interrate.

Nel caso specifico degli interventi previsti dal presente progetto definitivo, le aree di cantiere a terra (zona operativa 1 e area logistica) individuate nello scenario di possibile cantierizzazione degli interventi, sono ubicate in prossimità della spiaggia emersa e della radice del molo di sottoflutto del porto esistente.

L'analisi delle caratteristiche dei luoghi di lavoro (aree di cantiere) è stata estesa al contesto generale di applicazione (ovvero alle aree a terra ed a mare), utilizzando le informazioni desunte dalle cartografia ufficiale di riferimento (C.T.R. della Regione Campania) e da quelle derivanti dalla campagna di rilievi topografici e batimetrici eseguiti a supporto della redazione del progetto definitivo, che hanno consentito di individuare:

- le caratteristiche geomorfologiche delle aree di intervento (limiti della spiaggia emersa e della retrostante falesia alta, censimento delle opere di difesa e contenimento esistenti, ecc.);

- ubicazione, consistenza e dimensioni di manufatti (muri in calcestruzzo, recinzioni, stabilimenti balneari presenti sulla spiaggia) e opere d'arte esistenti (scarichi acque bianche, condotte interrato, ecc.);
- accessibilità della spiaggia e delle aree di cantiere (varchi di passaggio e dimensioni della viabilità di accesso);

Per le aree di cantiere è stata redatta una planimetria (vedi Allegato alla presente relazione) con individuazione delle aree di cantiere logistica ed operativa, integrata con una serie di fotografie che documentano lo stato attuale dei luoghi su cui dovranno insistere le diverse aree organizzative e di lavoro.

Per le aree a mare, sempre in Allegato, è stata individuata una planimetria con il tracciamento degli specchi acquei che saranno interessati dalle operazioni di ricognizione di eventuali presenze di ordigni bellici.

I limiti delle aree di cantiere sono state quindi definite ed adeguate alle interferenze riscontrate, riportandole negli elaborati grafici planimetrici.

Per quanto attiene alle interferenze delle attività di cantiere identificabili in:

- individuazione delle aree sottoposte a vincolo (SIC, ZPS, aree protette);
- presenza di specie vegetali marine protette (cymodocea, poseidonie, ecc.);
- limite e dimensioni delle aree demaniali marittime;

si rimanda agli specifici elaborati ambientali facenti parte del progetto definitivo.

4 ADEGUAMENTI DA ATTUARE

Durante la fase di progettazione definitiva sono stati eseguiti dei sopralluoghi al fine di accertare tutte le possibili interferenze e poter confermare l'effettivo posizionamento e dimensioni delle aree di cantiere individuate nella presente fase progettuale.

I sopralluoghi sono stati mirati, innanzitutto, alla verifica della presenza di sottoservizi a rete in corrispondenza della superficie di occupazione dell'area logistica. Quest'ultima è risultata libera da ogni possibile interferenza con essi poiché, quest'ultimi, attraversano longitudinalmente il molo di sottoflutto escludendo così quella che sarà l'area logistica di cantiere.

Come citato in precedenza l'area operativa 1 sarà posizionata sulla fascia costiera (spiaggia); il sopralluogo, come previsto, ha confermato l'assenza di possibili interferenze (aeree, superficiali e interrate) in tale zone. Tale area operativa prevede anche una sottozona operativa situata sul molo sopraflutto, in corrispondenza del radicamento della diga foranea di levante di progetto. La superficie interessata sarà ricavata realizzando un varco nel muro paraonde e sgombrando parte della mantellata del molo sopraflutto.

In questo caso, quindi, le interferenze saranno rappresentate da:

- muro paraonde (altezza 3,80 m, spessore in testa 0,95 m, spessore al piede 1,60 m);
- linea elettrica di alimentazione dei faretti di illuminazione incassati nel muro;
- mantellata in massi.

Per quanto riguarda la viabilità, in funzione dei percorsi previsti nella presente fase progettuale, in fase di sopralluogo sono stati verificati i tragitti che dovranno percorrere i mezzi operativi. La quasi totalità del percorso avverrà lungo la viabilità ordinaria per la quale non ci sono problemi di larghezza poiché la carreggiata stradale risulta sufficientemente ampia. Tuttavia, qualora dovessero esserci particolari necessità, sarà richiesto l'intervento della polizia locale per disciplinare al meglio il traffico e ridurre i potenziali rischi legati alle interferenze. Infine, il tratto che interesserà la fascia costiera (spiaggia) sarà realizzato ad hoc mediante apposita pista di servizio per i mezzi d'opera, mentre per accedere a quest'ultima sarà necessario realizzare una rampa di accesso provvisoria in misto stabilizzato per permettere ai mezzi di trasporto di poter transitare senza problemi oltrepassando l'esistente muretto di delimitazione del molo sottoflutto e di accedere agevolmente alla pista sulla spiaggia.

4.1 RICOGNIZIONE APPROFONDATA DELLO STATO DEI LUOGHI

Riferendosi alle indicazioni del censimento delle infrastrutture interferenti individuate nel progetto definitivo, si dovrà procedere all'approfondimento dell'effettiva posizione (percorso e quote di interrimento) dei sottoservizi / manufatti / opere d'arte e della loro consistenza, per poter procedere alla successiva progettazione della loro risoluzione con definizione dei costi e dei tempi di esecuzione.

4.2 ACQUISIZIONE DI ULTERIORI INFORMAZIONI

Le aree di cantiere ricadono completamente all'interno del territorio comunale di Casal Velino che è anche il promotore dell'iter progettuale già a partire dalla fase preliminare. Al momento della redazione del progetto esecutivo (o di svolgimento dell'appalto integrato) si dovranno interpellare gli uffici tecnici comunali per reperire le informazioni delle infrastrutture e dei manufatti gestiti direttamente dal Comune e tutti gli Enti Gestori terzi sia essi operanti a scala comunale (ConSORZI, gestori privati o semi-privati, ecc.) che a scala regionale e nazionale (per esempio Enel, Telecom, Italgas, ecc.). Si dovrà inoltrare richiesta a tutti gli Uffici Tecnici per la verifica dell'esistenza o meno di situazioni ed impianti particolari presenti sul territorio comunale e demaniale marittimo di pertinenza. Le informazioni reperite dovranno portare alla puntuale e approfondita definizione della situazione gestionale di tutti gli impianti, al fine di permettere la formulazione delle soluzioni progettuali esecutive che consentano lo svolgimento dei lavori senza imprevisti e rischi aggiuntivi per i lavoratori presenti in cantiere.

4.3 ACCERTAMENTO DELLE INFORMAZIONI ACQUISITE

Per poter redigere elaborati esecutivi delle interferenze si dovrà fornire agli Enti Gestori tutto il materiale cartografico (in formato digitale o cartaceo) con l'individuazione delle reti ed interferenze censite con la richiesta di una loro verifica accompagnata da eventuali e particolari specifiche sulla risoluzione delle stesse.

La procedura dovrà essere utilizzata sia per quanto riguarda i gestori di servizi operanti a livello comunale (acquedotto, fognatura, gas) sia per quelli operanti a scala nazionale. L'elenco completo degli Enti Gestori per il contatto e la gestione dell'interferenza dovrà essere individuato in collaborazione con gli Uffici Tecnici Comunali.

4.4 RESTITUZIONE CARTOGRAFICA

Ogni elemento infrastrutturale presente e/o interferente all'interno delle aree di cantiere o in quelle limitrofe dovrà essere inserito nella cartografia (planimetrie, stralci cartografici e sezioni tipo), integrando le informazioni desunte nel progetto definitivo per ogni singola interferenza o pre-esistenza, in modo da completare la conoscenza dei luoghi e di poter rendere operative le aree di cantiere.

4.5 METODOLOGIA DI ARCHIVIAZIONE

La documentazione elaborata in sede di progetto definitivo, utile alla definizione delle interferenze, è costituita da elaborati di tipo digitale (DWG georeferenziati, PDF non georeferenziati). Nella fase di progetto esecutivo, le informazioni recuperate da ulteriori e specifici rilievi per ciascuna delle aree di cantiere consentirà di restituire la posizione, il percorso e la profondità di posa di tutte le interferenze tecnologiche riportandole graficamente, attraverso gli attributi identificativi degli elementi rilevati e descrittivi l'interferenza infrastrutturale, in planimetrie e sezioni trasversali.

Un esempio delle informazioni che dovranno essere riportate nella scheda identificativa delle interferenze viene riportato di seguito (elenco indicativo e non esaustivo):

1. IDENTIFICATIVO PROGRESSIVO: numerazione dell'elemento interferente;
2. ENTE GESTORE: Ente che gestisce l'interferenza: ad es. ENEL, TELECOM, ecc.;
3. POSIZIONE DELL'ELEMENTO: i valori di questo campo sono:
 - interrato,
 - a raso,
 - aereo,
 - subacqueo.
4. NOTE RIGUARDANTI L'INTERFERENZA: campo da compilare per arricchire le informazioni già presenti, con:
 - a) La tipologia di materiale costitutiva dell'elemento:
 - CEMENTO
 - METALLICO
 - PVC / PeAD per ACQUA
 - PeAD per GAS
 - ACCIAIO
 - IGNOTO
 - b) il diametro dell'elemento (espresso in millimetri);
 - c) per l'energia elettrica i valori del campo sono:

- BASSA TENSIONE
 - MEDIA TENSIONE
 - ALTA TENSIONE
- d) Per il gas i valori di pressione:
- ALTA PRESSIONE
 - MEDIA PRESSIONE
 - BASSA PRESSIONE
 - ALLACCIAMENTO UTENZA
- e) Per le telecomunicazioni i valori di questo campo sono:
- DORSALE
 - RACCORDO
 - DISTRIBUZIONE
- mentre la tipologia è:
- CAVO
 - FIBRA OTTICA
 - IGNOTO

5 CONCLUSIONI

Prima della effettiva risoluzione delle interferenze (mediante spostamento / eliminazione) eventualmente individuate nelle aree di cantiere o in quelle ad esse limitrofe, si dovrà inviare agli Enti gestori il progetto della risoluzione delle interferenze redatto in funzione delle presenti indicazioni e di quelle che saranno elaborate in fase di progettazione esecutiva con relativa stima economica. Tale procedura è necessaria per avere una più precisa individuazione delle interferenze, ma soprattutto si ritiene indispensabile per quantificare in sede di progettazione esecutiva (o di appalto integrato) gli importi da inserire nel quadro economico per la risoluzione dell'interferenza e/o lo spostamento della stessa in funzione di tutte le informazioni reperite nelle campagne di indagine eseguite nelle fasi preliminari e nel progetto definitivo ai fini di una loro quantificazione economica. Tale situazione si ritiene ottimale in quanto qualora successivamente alla consegna degli elaborati definitivi dovesse trascorrere un cospicuo intervallo di tempo ed intervenire ulteriori modifiche alle reti di sottoservizi ed ai manufatti esistenti, gli elaborati del progetto esecutivo potranno essere utilmente integrati e sottoposti a nuove e più aggiornate valutazioni in funzione dell'effettivo stato dei luoghi senza incorrere in errori o non corrette valutazioni economiche.

ALLEGATI

- DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (AREA LOGISTICA ED OPERATIVE) CON INDIVIDUAZIONE DELLE POTENZIALI INTERFERENZE INDIVIDUATE NEL PROGETTO DEFINITIVO
- PLANIMETRIA DELLE AREE DI CANTIERE (CON INDICAZIONE VIABILITA' INTERNA AL CANTIERE ED ESTERNA)
- STRALCIO PLANIMETRICO CON INDICAZIONE DELLE SUPERFICI DA INDAGARE PER LA RICERCA DI ORDIGNI BELLICI

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (AREA LOGISTICA ED OPERATIVE) CON INDIVIDUAZIONE DELLE POTENZIALI INTERFERENZE INDIVIDUATE NEL PROGETTO DEFINITIVO

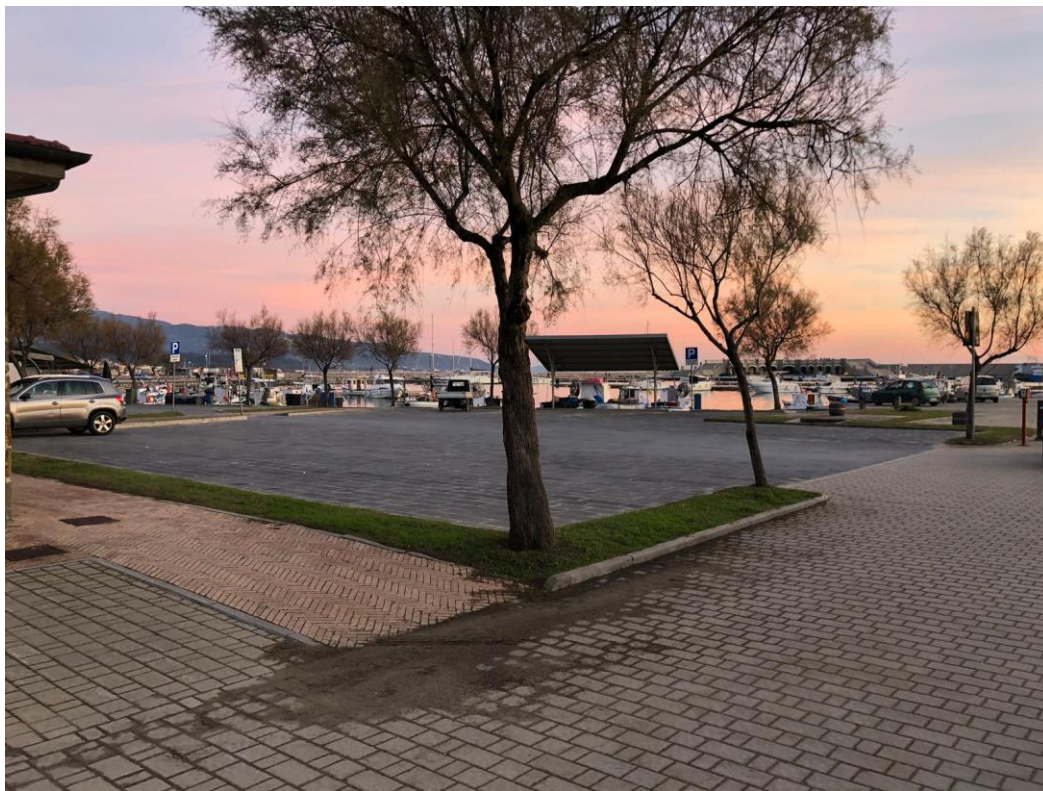


Figura 1 - Vista del piazzale su cui verrà installata l'Area logistica

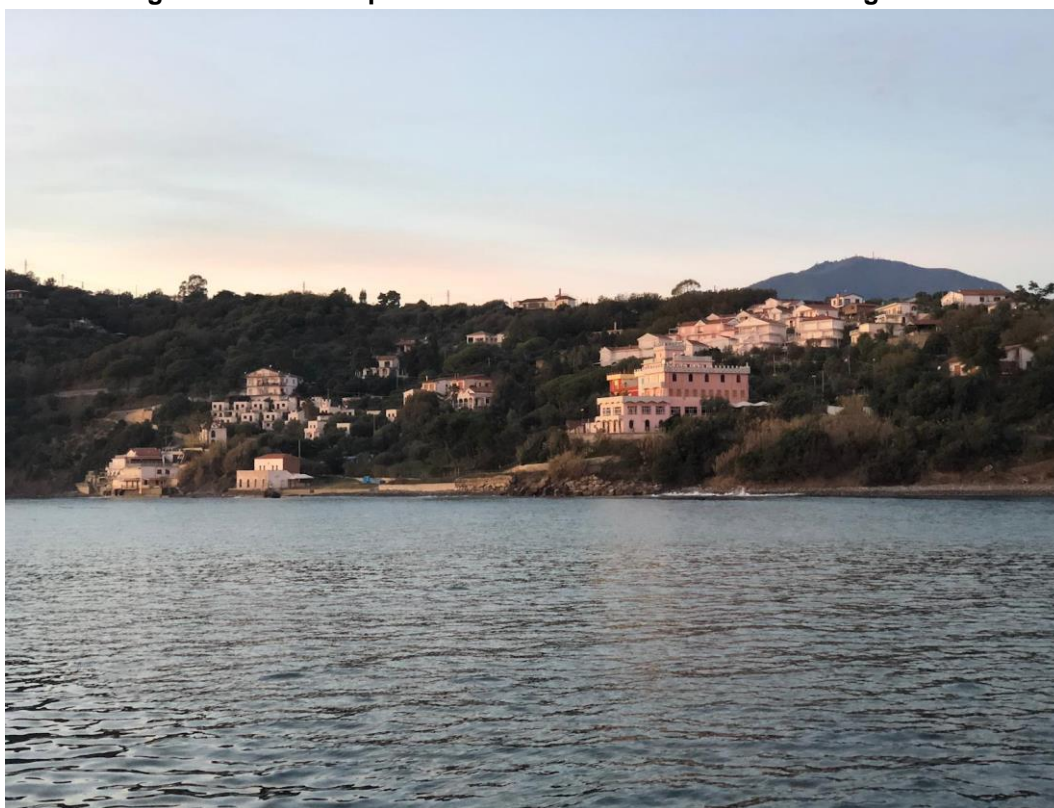


Figura 2 - Vista dal molo sopraflutto della zona in cui verrà installata l'Area operativa 1



Figura 3 - Interferenza per accesso alla zona operativa 1 - Necessaria realizzazione rampa per scavalcare muro e permettere ai mezzi di raggiungere l'area operativa 1



Figura 4 - Interferenza per accesso alla zona operativa 1 - Necessaria realizzazione rampa per scavalcare muro e permettere ai mezzi di raggiungere l'area operativa 1

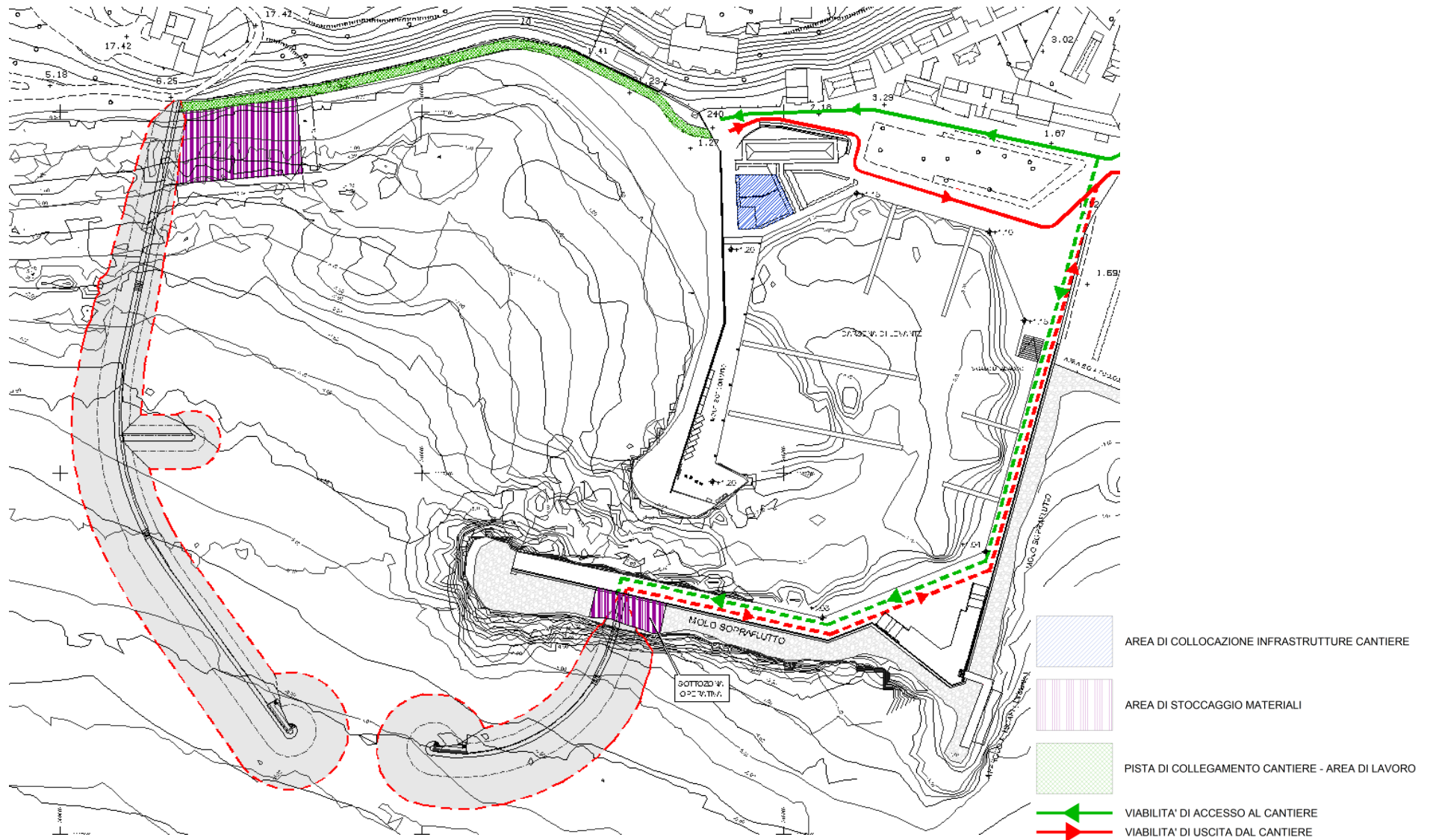


Figura 5 - Muro paraonde del molo sopraflutto da demolire per realizzare la sottozona operativa



Figura 6 - Viabilità di cantiere lungo vie comunali ordinarie

Planimetria delle aree di cantiere (ambiti logistico ed operativo) con indicazione della viabilità di accesso ed interna



PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DELLE AREE IN CUI E' STATA PREVISTA LA RICOGNIZIONE E IL RILEIVO DELL'EVENTUALE PRESENZA DI ORDIGNI BELLICI

