



VTL TECHNICAL SERVICE SRL

SERVIZI DI CONSULENZA TECNICO-AMBIENTALE
SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO E PREVENZIONE INCENDI
SISTEMI DI GESTIONE AZIENDALI UNI-EN-ISO
FORMAZIONE PROFESSIONALE

Sede Legale: Via Pecorari n°75 – 84015 – Nocera Superiore (SA)

Ufficio Tecnico: Via Matteo Farro n°4 – 84127 – Salerno

tel: +39 089 711 540 **mail:** segreteria@vttlservice.it

pec: vttlservice@pec.it **web:** www.vttlservice.it

P.IVA: 04530200650

PROVINCIA DI SALERNO

COMUNE DI SALERNO

INTERVENTO PROGETTUALE PROPOSTO

**PROGETTO DI UN PARCO COMMERCIALE DA REALIZZARSI NEL
COMUNE DI SALERNO NELL'AREA DEGLI STABILIMENTI DELL'EX
CONSORZIO AGRARIO IN VIA G. TALAMO AI SENSI DELLA L.R. N°1
DEL 09.01.2014, DELL'ART. 7 DEL DPR 160/2010 E DELL'ART. 9 DEL
D.LGS. N°114/98**

INT

RELAZIONE RISCONTRO INTEGRAZIONI

PROPONENTE

DISTRIBUZIONE COMMERCIALE SRL

Via Barberini n°2 – 00187 – Roma

P.IVA: 04448521213

| IL TECNICO | IL PROGETTISTA | IL PROPONENTE |
|--|---|--|
| <i>Dott. Ing. Giuseppe Vitale</i>  | <i>Dott. Arch. Giocchino Conte</i>  | <i>per presa visione</i>  DISTRIBUZIONE COMMERCIALE S.r.l. |
| STATO ELABORATO | Revisione N° | Data Emissione |
| | 00 | 23.05.2019 |

Punto a:

➤ Piano di bonifica regionale (aggiornato con D.G.R. n. 831 del 28/12/2017)

- a) L'area interessata dal progetto, pur non ricadendo negli elenchi dei siti inseriti in Anagrafe dei siti da bonificare o nei Censimenti dei Siti potenzialmente inquinati, è stata oggetto di un piano di indagini preliminari al fine di verificare il superamento della CSC fissate dal D.Lgs 152/06 per la specifica destinazione d'uso. Tale piano (*E0_Piano Indagini Preliminari_DC Srl_Rev_00 recante data 30/09/2018*) risulta allegato all'istanza unitamente ai certificati delle analisi svolte sui terreni (*E0_Certificati Analisi PIP_DC Srl_Rev_00_Parte I e E0_Certificati Analisi PIP_DC Srl_Rev_00_Parte II*). Lo S.P.A. riporta a pag. 37 che dalle "...conclusioni (ndr del Piano di Indagini Preliminari) si è avuto modo di appurare che l'area interessata dall'opera in questione non necessita di alcuna ulteriore caratterizzazione e/o di interventi bonifica". Tuttavia, si è rilevato che il citato elaborato *E0_Piano Indagini Preliminari_DC Srl_Rev_00* non contiene alcun riferimento in merito all'esito delle indagini svolte in sito.

Ciò premesso, si rappresenta che il suddetto Piano di Indagini non appare coerente con le Linee Guida ARPAC allegate alle NTA approvate con D.G.R. n. 417 del 27/07/2016, ancorché le stesse linee guida siano richiamate in linea generale nello S.P.A.

A titolo esemplificativo, infatti, è stato rilevato quanto segue: assenza della data di campionamento in ciascun certificato (*circostanza che rende tutti i certificati privi di validità*); assenza della planimetria dei punti di campionamento (citata a pag. 5); rilievi fotografici aggiornati dell'area; coordinate geografiche dei punti di indagine; risultati delle indagini ed analisi sotto forma tabellare; report fotografico delle indagini; documentazione attestante il corretto smaltimento dei rifiuti prodotti; non vi è evidenza che le attività di prelievo siano state svolte secondo le prescrizioni di cui all'allegato 7.7 e 7.9.

Inoltre, non vi è evidenza che le analisi siano state svolte su campioni di suolo privati dello scheletro (sottovaglio 2 mm); il quesito sussiste in quanto tutti i certificati presentati non riportano la determinazione delle frazione granulometrica <2mm e > 2mm;

In osservanza a quanto richiesto si è provveduto a rielaborare sia il Piano Indagini Preliminari che i relativi allegati (certificati analisi, rilievi fotografici, etc.) in conformità alle Linee Guida ARPAC di cui alle NTA approvate con DGRC n°417/2016, dalle cui conclusioni si è avuto modo di appurare che non essendoci il superamento delle concentrazioni di soglia (CSC) l'area interessata dall'opera in questione non necessita di alcuna ulteriore caratterizzazione e/o di interventi bonifica (vedasi PIP_Piano Indagini Preliminari in Rev. 01 riportato in allegato).

A tal proposito giova anche rappresentare che non avendo dettagliate informazioni sulle varie attività che precedentemente si sono succedute nel sito interessato dall'intervento proposto (ad esempio: planimetria reti impiantistiche e fognarie) e non avendo tantomeno al momento avuto la possibilità di poter accedere per ispezionare tutte le aree esterne che costituiscono il sito di che trattasi, in quanto queste sono quasi integralmente ricoperte da arbusti e vegetazione selvatica, ovvero non avendo la possibilità di individuare dei punti di criticità specifici, le indagini preliminari ambientali sono state effettuate individuando i punti di sondaggio secondo il criterio dell'ubicazione sistemica. Per cui, il proponente l'intervento, qualora in sede di rimozione delle opere interrato riscontrasse delle potenziali criticità, procederà con delle ulteriori indagini preliminari ambientali integrative, da eseguirsi sempre secondo le modalità fissate al p.to 4 delle Linee Guida ARPAC allegate alle NTA approvate con DGRC n°417 del 27.07.2016, al fine di verificare un eventuale superamento delle CSC (Concentrazione Soglia di Contaminazione).

Punto b):

➤ Piano regionale di risanamento e mantenimento qualità dell'aria (PRRMQA)

- b) Si premette che lo S.P.A., pur richiamando le ultime modifiche assunte con D.G.R. n. 683/2014, non tiene conto dell'ultimo aggiornamento del PRRMQA e relativa classificazione, nonché dei dati di monitoraggio acquisiti dalla nuova rete di rilevamento della qualità dell'aria adeguata ai criteri stabiliti dal D.Lgs. 155/2010.

Il proponente riferisce che il progetto ricade nell'area IT0602: zona di risanamento – area salernitana individuata dal PRRMQA (prima stesura), per la quale devono essere considerate tutte le misure applicabili di abbattimento e contenimento delle emissioni diffuse e puntuali, incluse quelle adottabili a medio e lungo termine. Per tale motivo, il proponente a pag. 41 afferma che *“al fine di verificare la fattibilità dell'intervento proposto in termini di impatto sulla qualità dell'aria nell'ambito di zona interessato dallo stesso, conformemente a quanto indicato dal PRRMQA per le zone di risanamento e di osservazione, ha disposto uno studio meteodiffusionale ovvero una valutazione sull'impatto generato dall'aumento del traffico veicolare indotto dall'apertura del nuovo parco commerciale ovvero dalla diffusione degli inquinanti da traffico autoveicolare in atmosfera. Nello specifico, facendo ricorso ad opportuni modelli di simulazione, con siffatta valutazione sono stati analizzati gli scenari emissivi e di concentrazione attesi al suolo, considerando anche gli scenari emissivi corrispondenti allo stato ante-operam e post-operam. Le conclusioni a cui si è pervenuti sono tutte riportate nell'apposito studio specialistico costituente parte integrante del presente SPA.”*

Si è rilevato che lo Studio Preliminare Ambientale non contiene il succitato “studio meteodiffusionale”, né tantomeno riporta gli esiti del citato studio.

Si precisa che il suddetto studio deve essere svolto tenendo conto anche degli impatti cumulativi connessi alla presenza di progetti esistenti o in fase di approvazione, come previsto dal D.Lgs. 152/06. All'uopo, richiamando la precorsa corrispondenza intercorsa con il proponente (rif. ultima nota prot. n. 405301 del 25/06/2018), è opportuno ribadire che a breve distanza dall'area oggetto di intervento è prevista la realizzazione di altro centro di vendita, per il quale è in corso presso questo ufficio procedura di verifica di assoggettabilità a VIA;

Per quanto attiene lo “Studio Meteo Diffusionale” citato nello SPA in Rev_00, giova rappresentare che lo stesso non risulta allegato in quanto erroneamente richiamato per mero refuso testuale. Tanto premesso, si è poi provveduto ad aggiornare (vedasi pag. 66) sia i riferimenti cartografici che la relativa classificazione (IT1508: Zona Costiero-Collinare) conformemente a quanto indicato dal PRRMQA così come aggiornato con DGRC n°683/2014:

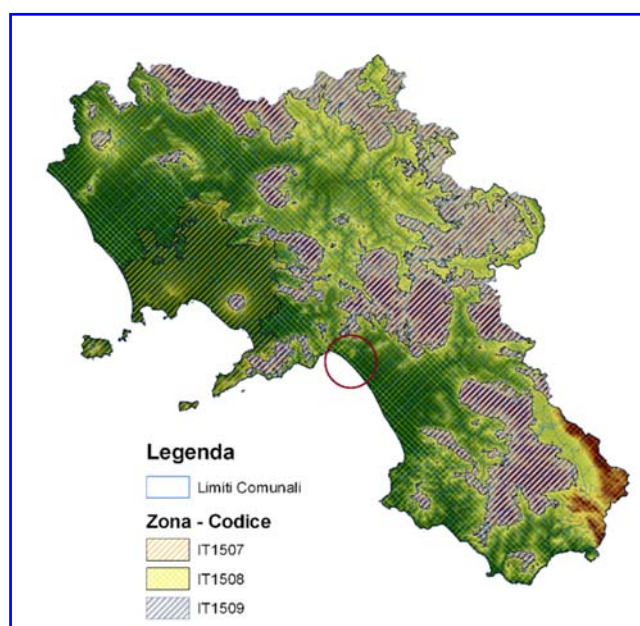


FIG. 3.25: ZONE OMOGENEE INDIVIDUATE DAL PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO QUALITÀ ARIA
(<http://www.regione.campania.it/regione/it/tematiche/aria/qualita-dell-aria>);

Contestualmente, tenendo conto anche degli effetti cumulativi connessi alla presenza di progetti esistenti (La Fabbrica) o in fase di approvazione (Cerrone Legnami) e facendo ricorso ad opportuni modelli di simulazione (Calpuff) si è anche provveduto ad effettuare lo studio meteodiffusionale (vedasi allegato SMD_Studio Meteodiffusionale_DC Srl_Rev_00), dal quale si è avuto modo di riscontrare che l'incremento del traffico veicolare indotto dall'esercizio dei costruendi centri commerciali produrrà un aumento trascurabile delle concentrazioni degli inquinanti ad esso associabili e che detto incremento sarà comunque rispettoso dei limiti fissati dalla vigente normativa in materia di qualità dell'aria.

Per quanto attiene i dati di monitoraggio della nuova rete di rilevamento della qualità dell'aria, si è proceduto ad acquisire (vedasi pag. 79) quelli relativi alle due stazioni più prossime all'area di intervento (Salerno Parco Mercatello e Battipaglia Parco Fiume) per l'Anno 2017:

| Inquinante | Nome Stazione | Tipo Aggregazione | Valore | Valore Max D.Lgs. 155/2010 | U.M. |
|------------|--------------------------|---|--------|----------------------------------|--------|
| SO2 | Battipaglia Parco Fiume | giorni di superamento valore limite 125 | 0 | 3 | numero |
| SO2 | Battipaglia Parco Fiume | ore di superamento valore limite 350 | 0 | 24 | numero |
| C6H6 | Battipaglia Parco Fiume | media_annuale | 0.7 | 5 | ug.m-3 |
| PM10 | Battipaglia Parco Fiume | media_annuale | 23.2 | 40 | ug.m-3 |
| PM10 | Battipaglia Parco Fiume | giorni di superamento valore limite 50 | 14 | 35 | numero |
| PM2.5 | Battipaglia Parco Fiume | media_annuale | 9.7 | 25 | ug.m-3 |
| O3 | Battipaglia Parco Fiume | giorni di superamento valore limite 120 | 0 | 0 | numero |
| NO2 | Battipaglia Parco Fiume | media_annuale | 22.1 | 40 | ug.m-3 |
| NO2 | Battipaglia Parco Fiume | ore di superamento valore limite 200 | 0 | 18 | numero |
| SO2 | Salerno Parco Mercatello | giorni di superamento valore limite 125 | 0 | 3 | numero |
| SO2 | Salerno Parco Mercatello | ore di superamento valore limite 350 | 0 | 24 | numero |
| CO | Salerno Parco Mercatello | ore di superamento valore limite 10 | 0 | 0 | numero |
| C6H6 | Salerno Parco Mercatello | media_annuale | 1.4 | 5 | ug.m-3 |
| PM10 | Salerno Parco Mercatello | media_annuale | 20 | 40 | ug.m-3 |
| PM10 | Salerno Parco Mercatello | giorni di superamento valore limite 50 | 11 | 35 | numero |
| PM2.5 | Salerno Parco Mercatello | media_annuale | 9.4 | 25 | ug.m-3 |
| O3 | Salerno Parco Mercatello | giorni di superamento valore limite 120 | 29 | 0 | numero |
| NO2 | Salerno Parco Mercatello | media_annuale | 12.9 | 40 | ug.m-3 |
| NO2 | Salerno Parco Mercatello | ore di superamento valore limite 200 | 0 | 18 | numero |

TAB. 4.3: VALORI DI RIFERIMENTO QUALITÀ ARIA ANNO 2017 STAZIONI DI RILEVAMENTO DI SALERNO PARCO MERCATELLO E BATTIPAGLIA PARCO FIUME

(Fonte: Valori Riferimento ARPAC 2017 comunicati all'ISPRA)

Dall'analisi dei quali è possibile ritenere che, ad eccezione dei valori relativi all'ozono (n° giorni di superamento del valore limite), nell'ambito locale di influenza il livello di qualità dell'aria preesistente alla realizzazione dell'intervento oggetto del presente studio sia da ritenersi sufficientemente buono.

Punto c:

- c) a pag. 39 (*misure di risanamento previste dal PRRMQA*) sono riportate le misure per il risanamento relative alle sorgenti diffuse fisse e sorgenti puntuali e localizzate; si motivi l'assenza delle misure relative ai trasporti (sorgenti puntuali e diffuse) e si analizzi la coerenza del progetto con il Piano in relazione a tutte le tipologie di sorgenti emissive contemplate nel piano.

Conformemente a quanto richiesto si è proceduto ad inserire (vedasi pag. 69) le misure fissate dal PRRMQA per i trasporti (sorgenti lineari e puntuali). Inoltre si è anche proceduto ad individuare (vedasi pag. 73) quali tra le misure fissate dal PRRMQA siano applicabili all'intervento progettuale di che trattasi.

In particolare, considerata la tipologia d'intervento proposto, ne scaturisce che relativamente alla qualità dell'aria il maggior impatto sarà quello derivante dal traffico veicolare dallo stesso indotto in fase di esercizio. Il proponente, con specifico riferimento alle misure individuate dal PRRMQA, ha ritenuto applicabili le seguenti:

- incentivazione del risparmio energetico mediante la realizzazione dell'opera con scelte strutturali e tipologiche che tengano in forte considerazione l'esigenza di isolamento termico degli edifici allo scopo di ridurre la necessità di condizionamento (D1);
- razionalizzazione della consegna merci mediante regolazione degli orari al fine di evitare il congestionamento del traffico ovvero mediante la loro consegna dopo l'orario di chiusura al pubblico del parco commerciale (MT6);
- individuazione come trasportatori per la consegna delle merci che abbiano un parco veicolare a basso standard emissivo (almeno Euro 5) (MT6);
- limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno delle aree urbane visto che l'intervento proposto per la sua localizzazione favorisce l'uso alternativo dell'autostrada (MT8);
- supporto alle iniziative di gestione della mobilità mediante la nomina di un Mobility Manager Aziendale che si curi di attivare iniziative per la riorganizzazione degli orari delle attività commerciali al fine di ridurre la congestione del traffico veicolare e del trasporto con particolare riguardo agli orari di punta nonché agli orari di accesso dei dipendenti, fornitori e utenti (MT16 – MT17 – MT19);
- realizzazione di una rotatoria ovvero di interventi infrastrutturali volti a favorire la mobilità dolce (MT24);

Da un punto di vista operativo, sulla base di tutte le misure sopra fissate, per la localizzazione di nuovi insediamenti si dovrà prestare particolare attenzione e cura all'analisi degli scenari emissivi e di concentrazione attesa al suolo, valutata con opportuni modelli di simulazione, anche considerando gli scenari emissivi corrispondenti allo stato di fatto e di progetto.

All'uopo il proponente al fine di verificare la fattibilità dell'intervento proposto in termini di impatto sulla qualità dell'aria nell'ambito di zona interessato dallo stesso, conformemente a quanto indicato dal PRRMQA ha disposto uno studio meteo-diffusionale ovvero una valutazione sull'impatto generato dall'aumento del traffico veicolare indotto dall'apertura del nuovo parco commerciale ovvero dalla diffusione degli inquinanti da traffico autoveicolare in atmosfera. Nello specifico, facendo ricorso ad opportuni modelli di simulazione, con siffatta valutazione sono stati analizzati gli scenari emissivi e di concentrazione attesi al suolo, considerando anche gli scenari emissivi corrispondenti sia allo stato ante-operam che post-operam. In particolare, dallo studio meteo-diffusionale in parola (vedasi allegato SMD_Studio Meteodiffusionale_DC Srl_Rev_00), tenendo conto anche degli effetti cumulativi connessi alla presenza di progetti esistenti (La Fabbrica) o in fase di approvazione (Cerrone Legnami), si è avuto modo di riscontrare che l'incremento del traffico veicolare indotto dall'esercizio dei costruendi centri commerciali produrrà un aumento trascurabile delle concentrazioni degli inquinanti ad esso associabili e che detto

incremento sarà comunque rispettoso dei limiti fissati dalla vigente normativa in materia di qualità dell'aria.

Punto d:

- d) si analizzi la coerenza del progetto proposto con le NTA del P.R.T.C. A.S.I, atteso che lo S.P.A. non contempla nella sua interezza le prescrizioni contenute nelle citate norme;

L'area interessata (vedasi pag. 77) dall'intervento progettuale proposto è classificata dal vigente Piano Regolatore Generale Consortile ASI come zona omogenea D4 "Piccola Industria, Artigianato, Commercio ed Attività Terziarie". L'art. 13 delle NTA del PRTC ASI così come aggiornato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n°79/2017 prevede che le zone omogenee D4 sono destinate ad insediamenti di piccole industrie, artigianali, commerciali nonché di attività terziarie nel rispetto degli artt. 15 e 16 della Legge Regionale n°16/2013. Sue del vigente Piano Regolatore Territoriale del Consorzio ASI. Per esse sono consentiti interventi di nuova edificazione e/o riuso degli edifici esistenti.

Il progetto è stato redatto nel pieno rispetto delle sopra richiamate NTA. In particolare, saranno rispettati tutti i parametri e gli indici fissati per le nuove realizzazioni poiché le opere in progetto prevedono la totale demolizione dei corpi di fabbrica esistenti e si inquadrano coerentemente con quanto indicato dalle medesime NTA nel caso di *"ristrutturazione edilizia con sostituzione volumetrica con riconversione d'uso"*.

A tal proposito giova evidenziare che il presente intervento ai fini della coerenza con le NTA del PRTC ASI ha già ottenuto con Deliberazione del Comitato Direttivo ASI n°172 del 08.06.2018 il relativo Nulla Osta. Successivamente, in data 15.06.2018 è stata anche sottoscritta apposita convenzione tra la società proponente ed il Consorzio ASI (vedasi SPA_Deliberazione Comitato Direttivo ASI e SPA_Convenzione ASI riportati in allegato).

Punto e:

Sezione – Quadro di Riferimento Progettuale

- e) a pag. 60 il proponente riporta che *"L'intero complesso commerciale, con particolare riguardo all'edificio B, fronteggia la rampa d'accesso alla tangenziale (classificabile ai sensi del Decreto Interministeriale n°1404/1968 come strada di tipo C), per la quale è prevista dalla normativa vigente in materia una fascia di rispetto di assoluta inedificabilità pari ml 30,00. A tal proposito si evidenzia che l'edificio B, così come progettuamente dimensionato e posizionato ad una distanza di ml 31,10 dalla rampa d'accesso in questione."* Sul punto si richiama la nota ANAS prot. n. 92021 del 18/02/2019 assunta al prot. n. 110553 in data 19/02/2019, con cui l'ANAS rappresenta che la *"tangenziale di Salerno"* è stata assimilata a strada di tipo B *"extraurbana principale"*. Per tale tipologia di strada la distanza da osservarsi nella edificazione a partire dal ciglio della strada (da misurarsi in proiezione orizzontale) è pari a 40 m, ai sensi del Decreto interministeriale 1 aprile 1968, n. 1404.

Considerato (vedasi pag. 19) che il parco commerciale confina con la SS18 *"Tangenziale di Salerno – Corsia Nord"* il cui tratto è di competenza dell'ANAS, nel considerare, così come ribadito dall'ANAS con Nota Prot. 92021 del 18.02.2019, che detta arteria è stata assimilata con Ordinanza Comp.le n°25/10 del 25.01.2010 Prot. CNE-0003597 ad una strada di Tipo B *"Extraurbana Principale"* per la quale, ai sensi della normativa vigente in materia, è prevista una fascia di rispetto stradale inibita alle edificazioni di ml 40.00, per tutto quanto appena rappresentato giova evidenziare che l'intero intervento progettuale di che trattasi, con particolare riguardo all'edificio B, dista a non meno di 73,55 ml dalla

“Tangenziale di Salerno – Corsia Nord” per cui siffatto standard urbanistico resta abbondantemente soddisfatto. Contestualmente, il medesimo complesso commerciale fronteggia anche la rampa d’accesso alla tangenziale (classificabile come strada comunale ai sensi dell’art. 4 comma 4 del DPR n°495/92), per la quale è prevista dalla normativa vigente in materia una fascia di rispetto di assoluta inedificabilità pari ml 20,00. A tal proposito si evidenzia che l’edificio B, così come progettualmente dimensionato è posizionato ad una distanza di ml 31,10 dalla rampa d’accesso in questione (vedasi Tavola A06: Planimetria Generale con Distanze Confini), per cui anche siffatto standard urbanistico resta soddisfatto. Infatti, come è noto la disciplina in materia di classificazione stradale è contenuta nel Nuovo Codice della Strada di cui Dlgs n°285 del 30 aprile 1992 e nel regolamento di attuazione ed esecuzione di cui al DPR n°495 del 16 dicembre 1992. In particolare, quest’ultimo riporta all’art 4 comma 4: i tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti (come il caso di specie), individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall’articolo 4 del codice, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima. A tal proposito, il Comune di Salerno in attuazione dell’art. 11 del vigente RUEC recante la definizione di “delimitazione del centro abitato: il perimetro del centro abitato/edificato come definito dalle norme vigenti è quello che risulta delimitato nella tavola “V1- Fasce di rispetto” del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), anche ai fini dell’applicazione delle norme previste nel Nuovo Codice della Strada” (che si allega) ha provveduto ad aggiornare ed a delimitare il confine del centro abitato, così come riportato nella Tavola V1: Fasce di Rispetto del PUC (che si allega), dalla quale si evince che il lotto d’intervento dell’ex consorzio agrario, ricade all’interno della delimitazione del centro abitato. Tenuto conto pertanto della norma contenuta nel Nuovo Codice della Strada e degli strumenti urbanistici vigenti per il Comune di Salerno (PUC e RUEC), resta anche determinato, per tutto quanto sopra rappresentato, che la fascia di rispetto inibita all’edificazione lungo la rampa della tangenziale, essendo quest’ultima ricadente nel perimetro del centro abitato, deve essere uguale a 20 mt. Con riferimento all’intervento progettuale proposto, così come deducibile dalla Tavola A06: Planimetria Generale con Distanze Confini, tale fascia è ampiamente rispettata in quanto la distanza minima tra la recinzione del nuovo intervento e la rampa della tangenziale è pari a 31.10 mt.

Punto f:

- f) a pag. 69 (*Rimozione piante e arbusti*) è indicato che i rifiuti prodotti saranno trattati mediante una apposita campagna di recupero con impianto mobile specificamente attrezzato ed autorizzato. In considerazione della tipologia delle lavorazioni previste, si ritiene che lo S.P.A. debba contemplare la descrizione di tutti i probabili effetti derivanti da tali lavorazioni, nonché le misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi; siffatti elementi non si rinvergono nello S.P.A. in analisi;

Tale fase preliminare (vedasi pag. 46) costituisce nella sostanza l’apertura vera e propria del cantiere di che trattasi in quanto consente di avere successivamente il libero e agevole accesso a tutte le aree del sito da ripristinare. Detta attività verrà condotta da ditte specializzate all’uopo contrattualizzate dal proponente e regolarmente autorizzate, in osservanza alla vigente normativa in materia, a trattare e movimentare i rifiuti generati dalle operazioni di sfalcio e potatura del verde. Nel dettaglio, il rifiuto che si andrà a

generare dalla conduzione delle operazioni di sfalcio e potatura sarà univocamente identificabile con il CER [20.02.01]. Detto rifiuto, mediante una apposita campagna di recupero con impianto mobile specificamente attrezzato ed autorizzato, ai sensi del p.to 3.8 della Parte III della DGRC n°386 del 20.07.2016, verrà recuperato mediante triturazione meccanica direttamente nel perimetro di cantiere. Il rifiuti vegetali in parola di cui al CER [20.02.01] oltre ad essere stati correttamente classificati mediante opportune analisi chimico-fisiche e merceologiche sono stati anche contestualmente quantificati in complessive 120 tons circa. La campagna di recupero in parola da condursi con l'impianto mobile di cui sopra avrà una durata massima di 10 giorni. I sottoprodotti generati ad ultimazione delle operazioni di trattamento (triturazione meccanica) saranno poi destinati agli allevamenti zootecnici ove verranno riutilizzati per dare formazione a lettieri per gli animali. Considerata la tipologia delle lavorazioni previste per la rimozione di piante ed arbusti (taglio e cippatura meccanica), ne consegue che gli impatti derivanti da siffatte operazioni saranno individuabili sostanzialmente nella produzione di rumori e polveri diffuse. Durante le operazioni di taglio e triturazione saranno impiegati i più opportuni sistemi di contenimento ed abbattimento delle emissioni polverulente e sonore. Nel dettaglio, per la mitigazione delle emissioni polverulente si farà ricorso ad appositi nebulizzatori in grado di mantenere umido i materiali vegetali da sottoporre a cippatura, mentre per la mitigazione delle emissioni sonore si farà ricorso a barriere fonoassorbenti da posizionarsi lungo le aree di lavorazione. In uscita dal cantiere, inoltre, sono anche previste opportune bagnature per le gomme dei camion di trasporto e la loro costate copertura al fine di evitare dispersioni lungo i tracciati stradali. Il monitoraggio delle principali condizioni anemometriche, inoltre, consentirà di evitare, ovvero interrompere, eventuali lavorazioni nel momento in cui si misureranno condizioni di ventosità elevate.

Punto g:

- g) pag. 71 (*Rimozione amianto*). Nello S.P.A. è indicato che è prevista la rimozione di coperture in cemento amianto per un quantitativo stimato in 200 t. In considerazione della tipologia e quantità delle lavorazioni previste, si ritiene che lo S.P.A. debba contemplare dettagliatamente la descrizione di tutti i probabili effetti derivanti da tali lavorazioni, nonché le misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi; si ritiene, inoltre, opportuno che la suddetta analisi tenga conto anche dei seguenti aspetti: la sussistenza della compatibilità delle procedure/modalità di rimozione previste con lo stato d'uso delle lastre e le effettive caratteristiche tecniche costruttive delle stesse lastre; i siti di destinazione di tali materiali; la coerenza delle tecniche di rimozione con le normative di settore;

Buona parte delle coperture dei volumi esistenti (vedasi pag. 48) sono costituite da pannellature in cemento amianto la cui rimozione, ai sensi della vigente normativa, richiede un intervento mirato. Nel dettaglio, i rifiuti che si andranno a generare dalle operazioni di rimozione delle coperture in eternit, di cui al CER [17.06.05] oltre ad essere stati correttamente classificati mediante opportune analisi chimico-fisiche e merceologiche sono stati anche contestualmente quantificati in complessive 200 tons circa. Al tal proposito giova rappresentare che al fine di individuare la migliore metodica di rimozione si è anche preliminarmente proceduto a valutare il loro stato di conservazione mediante la quantificazione dell'Indice di Degrado, il quale è risultato maggiore di 45 in quanto dette coperture in cemento amianto si presentano: facilmente rompibili, con

numerose fessurazioni e crepe, con stalattiti nei punti di gocciolamento, con fasci di fibre facilmente asportabili, nonché notevolmente vetuste in quanto installate prima del 1980.

Tali operazioni saranno precedute dalla stesura e presentazione di un Piano di Lavoro ai sensi dell'art.256 del D.Lgs 81/2008 agli Organi di controllo competenti (ASL Dipartimento di Prevenzione S.I.ME.L. Servizio di Igiene e Medicina del Lavoro Unità Operativa Amianto). I lavori di rimozione avranno dunque inizio solo a ricevimento del parere favorevole (nulla osta) da parte dell'ASL. Tale piano costituirà anche Piano Operativo di Sicurezza (art.89 comma 1 lett.h del D.Lgs. 81/08) esclusivamente per la parte relativa all'intervento di rimozione del materiale contenente amianto. Detta attività, previa contrattualizzazione da parte del proponente, verrà espletata, nel rispetto dei requisiti individuati dal DM 120/2014, da imprese iscritte all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nella Categoria 10 per la bonifica dei manufatti contenenti amianto, adottando sistemi idonei alla specifica tipologia di rimozione con l'ausilio di prodotti accompagnati per le loro caratteristiche prestazionali da regolare attestazione di conformità e nel rispetto dei capitolati tecnici previsti per il sistema di bonifica da attuare. Le aree in cui avverranno le operazioni di rimozione di prodotti in cemento-amianto verranno temporaneamente delimitate e segnalate. Prima dell'inizio dei lavori verranno avvisati anche tutti gli inquilini e/o proprietari prospicienti l'area oggetto di bonifica. La rimozione delle lastre e degli altri manufatti di copertura in cemento-amianto dovrà avvenire ad umido. Per l'imbibizione del materiale verranno usati agenti impregnanti (prodotti vinil-acrilici). In generale sarà sufficiente bagnare l'amianto con un getto nebulizzato a bassa pressione, spruzzando il materiale una prima volta per bagnare la superficie e poi una seconda volta per ottenere la saturazione. Nel caso di pedonamento della copertura, verranno usati prodotti collanti, vernicianti o incapsulanti specifici che non comportino pericolo di scivolamento. In nessun caso si farà uso di getti d'acqua ad alta pressione. Qualora si riscontri un accumulo di fibre di amianto nei canali di gronda, questi dovranno essere bonificati inumidendo con acqua la crosta presente sino ad ottenere una fanghiglia densa che, mediante palette e contenitori a perdere, viene posta all'interno di sacchi di plastica. Questi sacchi, sigillati con nastro adesivo, verranno poi smaltiti come rifiuti di amianto. Le lastre verranno rimosse senza romperle evitando l'uso di strumenti demolitori. Verranno smontate rimuovendo ganci, viti o chiodi di fissaggio, avendo cura di non danneggiare le lastre stesse. Non verranno utilizzati trapani, seghetti, flessibili o mole abrasive ad alta velocità. In caso di necessità, si farà ricorso esclusivamente ad utensili manuali o ad attrezzi meccanici provvisti di sistemi di aspirazione idonei per la lavorazione del cemento-amianto, dotati di filtrazione assoluta in uscita. I materiali asportati verranno in nessun caso essere frantumati dopo la rimozione. Non devono essere assolutamente lasciate cadere a terra. A tal proposito, per il calo a terra delle lastre è stato previsto un idoneo mezzo di sollevamento. Le lastre smontate, bagnate su entrambe le superfici, verranno accatastate e pallettizzate in modo da consentire un'agevole movimentazione con i mezzi di sollevamento disponibili in cantiere. I materiali in cemento-amianto rimossi verranno chiusi in imballaggi non deteriorabili o rivestiti con teli di plastica sigillati. Eventuali pezzi acuminati o taglienti verranno sistemati in modo da evitare lo sfondamento degli imballaggi. I rifiuti in frammenti minuti verranno raccolti al momento della loro formazione e racchiusi in sacchi di materiale impermeabile non deteriorabile immediatamente sigillati. Tutti i materiali di risulta verranno etichettati a norma di legge. I materiali rimossi verranno

allontanati dal cantiere il prima possibile. L'accatastamento temporaneo verrà effettuato separatamente dagli altri detriti, preferibilmente nel container destinato al trasporto, oppure in una zona appositamente destinata, in luogo non interessato dal traffico di mezzi che possano provocarne la frantumazione. Siccome l'impilamento potrebbe produrre un rilascio di fibre si dovrà anche effettuare una ulteriore spruzzata di primer sulle lastre così come accatastate. Ultimate le operazioni di rimozione, accatastamento ed imballaggio delle lastre si procederà poi al loro conferimento presso impianti di smaltimento allo scopo autorizzati. Detta operazione di trasporto e conferimento verrà effettuata, nel rispetto dei requisiti individuati dal DM 120/2014, da aziende di trasporto rifiuti iscritte all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nella Categoria 5. Quotidianamente verrà anche effettuata una pulizia ad umido e/o con aspiratori a filtri assoluti della zona di lavoro e delle aree del cantiere che possano essere state contaminate da fibre di amianto. Durante l'intervento di bonifica verrà garantito un monitoraggio ambientale delle fibre aerodisperse nelle aree circostanti il cantiere di bonifica al fine di individuare tempestivamente un'eventuale diffusione di fibre di amianto nelle aree incontaminate. Il monitoraggio deve essere eseguito quotidianamente dall'inizio delle operazioni di disturbo dell'amianto fino alle pulizie finali. Verranno controllate in particolare: le zone incontaminate in prossimità delle barriere di confinamento; l'uscita del tunnel di decontaminazione; il locale incontaminato dello spogliatoio. Campionamenti sporadici verranno effettuati anche durante la movimentazione dei rifiuti. I risultati verranno resi noti in tempo reale o, al massimo, entro le 24 ore successive. I risultati delle analisi, queste ultime condotte secondo le tecniche analitiche di MOCF, verranno poi confrontati con le soglie di preallarme e di allarme fissate dalla vigente normativa in materia al fine di verificare se risultano tendenze all'aumento della concentrazione ambientale di fibre aerodisperse. Il monitoraggio delle principali condizioni anemometriche, inoltre, consentirà di evitare, ovvero interrompere, eventuali lavorazioni nel momento in cui si misureranno condizioni di ventosità elevate.

Punto h:

- h)** pag. 73 (*Demolizioni volumi in c.a.*) – “...Ultimate dette operazioni di rimozione e conferimento si procederà con la demolizione vera e propria dei corpi di fabbrica quali murature, solai, strutture in c.a. quali travi pilastri e fondazioni, etc. Questa tipologia di intervento, considerata la notevole presenza di rischi, sarà condotta facendo ricorso ad aziende aventi notevoli esperienze in merito e dotate di attrezzature specialistiche quali martelli demolitori, benne e pinze a ragno, escavatori, etc. In particolare, il rifiuto che si andrà a generare dalla conduzione delle operazioni di demolizione di cui al CER [17.09.04], sarà gestito mediante una apposita campagna di recupero con impianto mobile specificamente attrezzato ed autorizzato, ai sensi del p.to 3.8 della Parte III della DGRC n°386 del 20.07.2016, da posizionarsi all'interno del perimetro di cantiere...”

In considerazione della consistenza dei manufatti e strutture da demolire e delle indicazioni contenute nell'allegato IV bis del D.Lgs. 152/06, è necessario che lo S.P.A. descriva compiutamente i lavori di demolizione, sviluppando l'analisi di tutti i probabili effetti derivanti da tali lavorazioni (compresa l'attività di recupero), nonché le misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi; siffatti elementi non si rinvergono nello S.P.A. in analisi; si ritiene, inoltre, opportuno che la suddetta analisi tenga conto anche dell'effettiva composizione chimico/fisica dei materiali oggetto di demolizione, i quali potrebbero contenere sostanze pericolose;

Come si evince dalla documentazione fotografica riportata nei precedenti paragrafi (vedasi pag. 51), i diversi manufatti metallici e in cemento armato dovranno essere

integralmente rimossi così come le pavimentazioni ed i corpi stradali di vario genere. L'intervento di demolizione insieme a quello di rimozione dell'amianto sono le fasi di cantiere più importanti e delicate dell'intera attuazione del progetto, sia per i peculiari aspetti tecnici ma soprattutto per gli aspetti ambientali nell'ambito delle attività finalizzate al recupero e allo smaltimento dei rifiuti generati durante le operazioni di smantellamento. Detta attività verrà condotta da ditte specializzate all'uopo contrattualizzate dal proponente. I rifiuti generati dalle operazioni di demolizione delle strutture in c.a. oltre ad essere stati correttamente classificati mediante opportune analisi chimico-fisiche e merceologiche sono stati anche contestualmente quantificati. Di seguito si riporta una tabella indicante sia i CER che si andranno a generare in tale fase lavorativa che le rispettive quantità e destinazioni:

| CER | DESCRIZIONE | Q.TÀ (T) | DESTINAZIONE |
|-----------|--|----------|--------------|
| 17.03.01* | Guaina Bituminosa | 10 | Smaltimento |
| 17.09.04 | Materiale Misto da Demolizione | 36540 | Recupero |
| 17.06.04 | Materiale Isolante – Poliuretano Espanso | 80 | Smaltimento |
| 17.06.03* | Lana Roccia | 17 | Smaltimento |
| 17.04.05 | Ferro e Acciaio da Demolizioni Edili | 450 | Recupero |
| 17.02.01 | Legno da Demolizioni Edili | 50 | Recupero |
| 17.02.02 | Vetro da Demolizioni Edili | 80 | Recupero |
| 17.02.03 | Plastica da Demolizioni Edili | 15 | Recupero |

TABELLA 3.3: TIPOLOGIE RIFIUTI GENERATI DALLE OPERAZIONI DEMOLIZIONE DEI FABBRICATI

A tal proposito è di sostanziale importanza evidenziare che preliminarmente alla demolizione vera e propria dei corpi di fabbrica in cemento, per una corretta differenziazione e gestione dei rifiuti ivi generabili si procederà in successione alla rimozione della guaina bituminosa e del materiale isolante presente nella controsoffittatura, degli infissi in legno con i relativi vetro per poi finire con la rimozione dei rivestimenti in plastica presenti sulle pareti. Successivamente i rifiuti così come generati e differenziatamente stoccati verranno poi conferiti presso impianti terzi allo scopo autorizzati per il perfezionamento delle operazioni di recupero e/o smaltimento. La movimentazione dei sopraccitati rifiuti verrà condotta da trasportatori idoneamente autorizzati ai sensi del DM 120/2014 dall'Albo Nazionale Gestori Ambientali. Ultime dette operazioni di rimozione e conferimento si procederà con la demolizione vera e propria dei corpi di fabbrica quali murature, solai, strutture in c.a. quali travi pilastri, etc.

Gli interventi di demolizione di che trattasi saranno effettuati per la quasi totalità attraverso l'ausilio di idonei macchinari e attrezzature e solo in piccola parte manualmente. Si prevede, in particolare, l'utilizzo dei seguenti mezzi ed attrezzature: elevatori meccanici, dumperini per la movimentazione dei materiali, martelli demolitori, benne e pinze a ragno, pale meccaniche ed autocarri per la movimentazione dei materiali. Questa tipologia di intervento, considerata la notevole presenza di rischi, sarà condotta facendo ricorso ad aziende aventi notevoli esperienze in merito e dotate di attrezzature specialistiche.

Tutti i rifiuti prodotti saranno opportunamente classificati ed avviati ad operazioni di recupero e/o smaltimento in accordo alle vigenti disposizioni in materia. In particolare, il rifiuto che si andrà a generare dalla conduzione delle operazioni di demolizione dei

fabbricati di cui al CER [17.09.04], contrariamente a quanto precedentemente previsto (campagna di recupero), sarà inviato man mano che viene prodotto ad impianti di recupero allo scopo autorizzati.

Durante le operazioni di demolizione, considerata la tipologia di attrezzature utilizzate verranno generate emissioni polverulente diffuse ed emissioni sonore. A tal proposito al fine di contenere e/o mitigare siffatti impatti, durante le fasi di abbattimento e demolizione delle opere cementizie, è stato previsto sia il posizionamento di appositi cannoni nebulizzatori ad acqua aventi un adeguato raggio d'azione in grado di garantire il costante tenore di umidità del materiale cementizio da abbattere che il posizionamento di barriere fonoassorbenti per il contenimento delle emissioni sonore lungo le aree di lavorazione. In uscita dal cantiere inoltre saranno previste sia opportune bagnature per le gomme dei camion di trasporto dei rifiuti che la loro costate copertura al fine di evitare dispersioni lungo i tracciati stradali. In particolare, la scelta di utilizzare cannoni nebulizzatori ad acqua per l'abbattimento delle polveri risulta essere compatibile con le caratteristiche geometriche e dimensionali dei manufatti oggetto della demolizione, visto che detti corpi di fabbrica presentano un'altezza dal piano campagna che non va mai oltre i 20 metri mentre detti cannoni hanno una gittata mai inferiore ai 60-70 metri. Inoltre, i macchinari e le attrezzature utilizzati per la conduzione delle sopracitate operazioni oltre che essere di ultima generazione saranno oggetto di periodica manutenzione, al fine di minimizzare le potenziali emissioni sonore e di inquinanti in atmosfera.

Infine, il monitoraggio delle principali condizioni anemometriche, consentirà di evitare, ovvero interrompere, eventuali lavorazioni nel momento in cui si misureranno condizioni di ventosità elevate.

Punto i:

- i) pag. 73 (*Rimozione opere interrato e ripristino dell'area*). Fermo restando quanto riferito ai precedenti punti a) e h) a cui si rimanda integralmente, si ritiene necessario che lo S.P.A. illustri la coerenza del Piano di indagini preliminari con l'effettivo utilizzo pregresso ed attuale dell'area; in merito poi alle fondazioni afferenti alla strutture in elevazione, non si rileva nello S.P.A. la descrizione delle demolizioni previste e delle relative modalità esecutive, che dovrà tener conto sia della tipologia sia delle profondità delle fondazioni stesse; conseguentemente lo S.P.A. dovrà analizzare tutti i probabili effetti derivanti da tali lavorazioni, nonché le misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

Nel presente studio (vedasi pag. 53) con il termine "ripristino dell'area" verrà indicato essenzialmente la rimozione di tutte le opere presenti sul suolo e nel sottosuolo del lotto destinatario dell'intervento progettuale in parola con esclusione delle fondazioni dei fabbricati. Infatti, così come deducibile dalla allegata "Tavola A20: Sovrapposizione Edifici Esistenti e da Realizzare", non essendovi sovrapposizioni strutturali tra le fondazioni esistenti e quelle di nuova realizzazione, non si prevedono rimozioni e/o demolizioni di tali parti strutturali interrate già esistenti. Conseguentemente, gli elementi che restano da rimuovere sul suolo e nel sottosuolo per il ripristino dell'area sono:

- pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso;
- pavimentazione in calcestruzzo semplice ed armato;
- substrato di pavimentazione stradale per uno spessore di almeno 30 cm;
- cordoli, massetti e piastre di qualsiasi tipologia e dimensione;

- condotte idriche e fognarie di qualsiasi tipo e dimensione;
- cisterne e serbatoi interrati qualora esistenti.

Le opere di rimozione delle opere presenti sul suolo e nel sottosuolo, così come precedentemente elencate, saranno propedeutiche alla definitiva restituzione delle aree di sedime su cui troveranno sede i manufatti che andranno a costituire nel loro insieme l'intervento progettuale di che trattasi.

Dette operazioni saranno effettuate attraverso l'ausilio di idonei macchinari e attrezzature e solo in piccola parte manualmente. Si prevede, in particolare, l'utilizzo dei seguenti mezzi ed attrezzature: martelli demolitori, benne e pinze a ragno, pale meccaniche ed autocarri per la movimentazione dei materiali. Pertanto, considerata la tipologia di attrezzature utilizzate verranno generate emissioni polverulente diffuse ed emissioni sonore. A tal proposito al fine di contenere e/o mitigare siffatti impatti, durante la conduzione delle operazioni di rimozione, è stato previsto sia il posizionamento di appositi cannoni nebulizzatori ad acqua aventi un adeguato raggio d'azione in grado di garantire il costante tenore di umidità del materiale inerte da rimuovere che il posizionamento di barriere fonoassorbenti per il contenimento delle emissioni sonore lungo le aree di lavorazione. In uscita dal cantiere inoltre saranno previste sia opportune bagnature per le gomme dei camion di trasporto dei rifiuti che la loro costate copertura al fine di evitare dispersioni lungo i tracciati stradali.

Infine, il monitoraggio delle principali condizioni anemometriche, consentirà di evitare, ovvero interrompere, eventuali lavorazioni nel momento in cui si misureranno condizioni di ventosità elevate.

Per i rifiuti generati dalla rimozione delle opere in parola non è prevista alcuna possibilità di riutilizzo, per cui gli stessi saranno direttamente conferiti, previa classificazione chimico-fisica e merceologica, ad impianti di smaltimento allo scopo autorizzati.

A tal proposito giova anche rappresentare che non avendo dettagliate informazioni sulle varie attività che precedentemente si sono succedute nel sito interessato dall'intervento proposto (ad esempio: planimetria reti impiantistiche e fognarie) e non avendo tantomeno al momento avuto la possibilità di poter accedere per ispezionare tutte le aree esterne che costituiscono il sito di che trattasi, in quanto queste sono quasi integralmente ricoperte da arbusti e vegetazione selvatica, per la rimozione di eventuali corpi interrati (condotte idriche e fognarie, cisterne e serbatoi, etc), ci si riserva di stabilirne le modalità di esecuzione (con particolare riguardo ad eventuali rinvenimenti di elementi in cemento-amianto), mitigazione degli impatti e del relativo monitoraggio nella successiva fase attuativa rifacendosi alle indicazioni fornite dalla vigente normativa in materia.

Per quanto sopra esposto, ciò ha anche comportato che le indagini preliminari ambientali condotte nel sito, non avendo la possibilità di individuare dei punti di criticità specifici, sono state effettuate individuando i punti di sondaggio secondo il criterio dell'ubicazione sistemica. Per cui, il proponente l'intervento, qualora in sede di rimozione delle opere interrate riscontrasse delle potenziali criticità, procederà con delle ulteriori indagini preliminari ambientali integrative, da eseguirsi secondo le modalità fissate al p.to 4 delle Linee Guida ARPAC allegate alle NTA approvate con DGRC n°417 del 27.07.2016, al fine

di verificare un eventuale superamento delle CSC (Concentrazione Soglia di Contaminazione).

Punto j:

j) pag. 74 (*Descrizione interventi di tipo impiantistico: rete fognaria servizi igienici/rete fognaria acque chiare*). Con riguardo alla gestione delle acque reflue sussistono elementi sostanziali di incoerenza tra lo S.P.A. e gli elaborati di progetto presentati e citati nello stesso S.P.A., nonché criticità in ordine alla corretta gestione degli scarichi che potrebbero non garantire la tutela dell'ambiente e determinare impatti significativi e negativi; a titolo esemplificativo si cita che lo S.P.A. a pag. 76 riporta che *“Le dimensioni della vasca risultano in generale funzione della portata delle acque meteoriche ricadenti sull'area di raccolta. Nel caso di specie, l'area di intervento può essere suddivisa in due sub-aree (bacini imbriferi) rispettivamente di: $A1 = 10500 \text{ mq}$ – $A2 = 10000 \text{ mq}$ ”*, mentre i calcoli riportati nella relazione *RT_A01_Relazione Impianto Fognario_DC Srl_Rev_00* indicano che la superficie del lotto è 43.200 m^2 . Non risulta definito univocamente il ciclo depurativo di trattamento delle acque; non risulta dimostrata la sussistenza delle condizioni di compatibilità tra il sistema fognario interno al lotto interessato dal progetto con la rete fognaria di recapito, la quale tra l'altro non appare definita in maniera univoca negli atti presentati; inoltre, ai fini della tutela dell'ambiente, è necessario segnalare che la citata *Relazione Impianto Fognario_DC Srl_Rev_00*, pur riportando alcune formule relative alle metodologie di calcolo della rete di drenaggio, non contiene sufficienti elementi in merito ai criteri di dimensionamento del sistema di trattamento delle acque nonché le portate in gioco (tra l'altro non appare chiaro se sia stato considerato ad esempio l'apporto delle acque di ruscellamento provenienti -per gravità- dal nuovo sistema viario composto da nuove corsie e rotatorie). La medesima relazione tra l'altro non contiene alcun calcolo che attesti la validità delle conclusioni in essa contenute;

Nei paragrafi successivi (vedasi pag. 20) si indicheranno le scelte progettuali che hanno portato alla definizione dello scenario impiantistico di seguito meglio esposto. Indipendentemente dalle infrastrutture impiantistiche fognarie a servizio dell'area dell'area interessata dall'insediamento, si è ritenuto progettare la rete fognaria in due sezioni indipendenti secondo il classico schema del “sistema separato”. In particolare, sono state previste le seguenti reti: a) rete fognaria acque nere per la raccolta ed il convogliamento delle acque reflue civili scaricate dai servizi o da installazioni in cui si svolgono attività commerciali o di ristorazione; b) rete fognaria acque bianche per la raccolta ed il convogliamento delle acque meteoriche di dilavamento dell'area dell'insediamento.

Ciascuna rete sarà composta da collettori fognari ai quali si allacceranno: i diversi tronchi secondari provenienti dai singoli corpi di fabbrica, per lo smaltimento separato sia delle acque reflue nere (rete fecale) che delle acque meteoriche (rete pluviale); le caditoie stradali per lo smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo le strade, le aree destinate a parcheggi, le aree sistemate a verde, etc., (rete pluviale).

Da una indagine esperita presso gli uffici dell'ASI e dell'ufficio gestore delle fogne comunali, si sono rilevati i tipi di collettori fognari a servizio dell'area. Gli stessi sono riportati nella allegata Tavola A16: Planimetria Generale Rete Fognaria Rev. 01 e sono costituiti da: a) un collettore scatolare in c.a. di fogna mista di dimensioni $200 \times 200 \text{ cm}$ passante lungo la SS18; b) un collettore scatolare in c.a. di fogna mista di dimensioni $200 \times 300 \text{ cm}$ passante nella strada posteriore all'intervento (via Talamo); una tubazione in PEAD del diametro di 600 mm che è ubicato sulla stessa via Talamo. Considerate, le quote della zona di intervento, si ritiene opportuno scaricare nelle condotte poste nella parte posteriore ovvero lungo via Talamo.

Le sezioni degli spechi saranno di forma circolare ed il corpo fogna sarà in PEAD o in alternativa in PVC. Le pendenze, saranno tali da evitare velocità superiori ai limiti normativi

e/o accettabili per il tipo di materiale scelto e comunque scelte in maniera tale da garantire velocità di deflusso non eccessivamente basse, per evitare ristagni.

Le reti saranno dotate di manufatti di ispezione e confluenza in cls di dimensioni interne sufficienti a consentire le normali operazioni di manutenzione. L'accesso a tutti i tipi di pozzetto avverrà mediante botola con chiusini in ghisa. Per il loro posizionamento si è tenuto conto che i condotti utilizzati non risultano ispezionabili per le loro ridotte dimensioni, pertanto, allo scopo di rispettare le indicazioni progettuali fornite dalla normativa vigente, sono stati previsti pozzetti di ispezione con un interasse massimo non superiore a 40 ml. Le caditoie stradali, di tipo prefabbricato in calcestruzzo armato vibrato, debitamente sifonate, munite di telaio e coperchio in ghisa, idonei a resistere ai carichi stradali che andranno a gravare su di esse, saranno poste in prossimità dei pozzetti di ispezione della fogna su ambo i lati della strada. Il collegamento alla fognatura sarà assicurato da una tubazione di collegamento in P.V.C. in cui andranno a immettersi nei relativi pozzetti. Le opere d'arte speciali invece, saranno realizzate in calcestruzzo armato, di dimensioni interne sufficienti a consentire le normali operazioni di manutenzione.

I calcoli di dimensionamento dei singoli tronchi costituenti la rete fognaria, sono stati eseguiti valutando preliminarmente l'entità delle portate fecali, sulla scorta delle dotazioni idriche potabili ed industriali assegnate e delle portate meteoriche risultanti da apposita analisi idrologica.

A. RETE FOGNARIA FECALE

Il recapito della fognatura relativa alle acque nere è la fognatura comunale del diametro di 600 mm, adibita al solo convogliamento di acque nere, che è situata in via Scavate Case Rosse, posta a circa un centinaio di metri dal sito dell'insediamento.

La rete di scarico delle acque nere relativamente all'attuale conformazione del parco commerciale, in funzione delle zone da cui convogliare le acque reflue di carico, sarà costituita da un collettore principale che si sviluppa per la maggior parte lungo il perimetro dei due maggiori edifici del lotto. I collettori sono del diametro di 250 mm, sovradimensionate rispetto alle portate da convogliare, ma adottato per evitare indesiderabili intasamenti e per poter svolgere una corretta manutenzione.

Le condotte secondarie a servizio di ogni singolo scarico saranno del diametro minimo di 200 mm. La pendenza media è del 5 per mille, accettabile per condotte di questo tipo. Tale valore della pendenza, oltre che dalla orografia del sito, è scaturito dalla quota di partenza della fognatura nera comunale, che si presenta non molto profonda. Per diminuire la profondità dei tubi e consentire la loro protezione dai rilevanti carichi stradali previsti, superiormente alla condotta sarà posto in opera un massetto cementizio di spessore cm. 15, armato con rete elettrosaldata, per l'intera larghezza dello scavo. Inoltre, per ovviare alle ridotte pendenze ed a fenomeni di ristagno di elementi solidi di varia natura sempre presenti in acque reflue di tale natura, soprattutto nei periodi di magra, è stata prevista l'installazione di dispositivi di depurazione presenti alla uscita dei diversi tipi di scarico di lavorazioni e/o lavaggi.

Il calcolo idraulico delle condotte si basa sulla valutazione delle portate di scarico dei servizi igienici, unitamente a quelle di lavaggio e/o di lavorazione dei vari laboratori presenti

nel Parco Commerciale. La portata relativa ai servizi igienici sarà calcolata sia considerando gli apparecchi igienici in funzione contemporanea, per avere il valore più cautelativo della portata istantanea, sia attribuendo alla funzione esercitata il carico idrico assegnato dalla letteratura tecnica. Dallo studio specialistico riportato in allegato si ha modo di evincere che la portata massima del collettore da 250 mm più sollecitato è pari a 9,40 litri/sec, mentre quella calcolata secondo i carichi previsti dalla letteratura tecnica è pari a 10,50 litri/sec.

Nel considerare che la portata di punta, così come sopra stimata, verrà convogliata con una tubazione di PEAD del diametro di 250 mm avente una pendenza del 5 per mille e con un grado di riempimento del 33%, nel considerare, altresì, che il collettore comunale di recapito è costituito da una tubazione del diametro di 600 mm avente una pendenza del 5 per mille, un grado di riempimento del 70% ovvero una portata di circa 50 litri/sec, è possibile ritenere che la rete fognaria cittadina sia pienamente in grado di smaltire le portate di progetto. Per maggiori dettagli sul calcolo dimensionale della rete fognaria fecale ci si rimanda allo studio specialistico RT_A01_Relazione Impianto Fognario in Rev. 01 riportato in allegato.

B. RETE FOGNARIA ACQUE METEORICHE

Il tracciato della rete è stato scelto in considerazione dell'andamento altimetrico del lotto, dei piazzali e della viabilità di progetto e soprattutto del recapito finale, individuato dalla fogna per acque bianche esistente gestita dalla Amministrazione Comunale sulla via Talamo posteriore al lotto. Nella scelta progettuale del tracciato esterno si è ritenuto di far coincidere quanto più possibile il profilo dei collettori con la pendenza superficiale dei piazzali in modo da ridurre le profondità e di conseguenza i volumi di scavo. Le tubazioni che si intendono adottare saranno in PEAD di classe di pressione nominale PN 3,2 (tipo 303) rispondenti alla normativa UNI 7613/78, atte a resistere a pressioni interne almeno di 3 atm ed ai carichi stradali esterni, con giunti ad anello in neoprene per garantire la perfetta tenuta idraulica.

Per il calcolo di dimensionamento degli specchi si ipotizza che nella canalizzazione si instauri il moto uniforme e saranno proporzionate in modo da pervenire ad un valore massimo del grado di riempimento dell' 80%, al fine di consentire un'agevole ventilazione della corrente liquida e garantire un opportuno franco di sicurezza.

In considerazione delle modeste altezze di scavo, lo scavo sarà effettuato a trincea stretta a sezione trapezia con larghezza di base idonea al corretto posizionamento delle condotte ed ad agevoli operazioni di posa ed infilaggio.

La tubazione sarà poggiata su uno strato di sabbia da 20cm in modo da rendere omogeneo il piano di appoggio, e sarà rinfiancata dallo stesso materiale sabbioso, adeguatamente costipato, e ricoperta per almeno 30 cm dalla generatrice superiore con lo stesso materiale. L'altezza di ricoprimento sarà variabile, con un minimo di 0.80 ml per consentire una corretta protezione delle condotte dai carichi esterni.

Le strade di accesso al lotto e le corsie tra gli stalli saranno realizzate con una pavimentazione in asfalto; le acque verranno raccolte mediante un sistema di caditoie, che si innesteranno sempre in un pozzetto di ispezione. Questi saranno realizzati in calcestruzzo

e saranno disposti ad una distanza massima di 40 ml, inserendoli comunque ad ogni confluenza.

L'urbanizzazione delle aree naturali produce l'incremento dei volumi e delle portate di picco delle piene, l'accelerazione dei processi di propagazione (diminuzione del tempo di ritardo), la riduzione della ricarica della falda, l'aumento della frequenza e dell'intensità delle piene fluviali.

Le strade di accesso al lotto e le corsie tra gli stalli, nonché gli stessi stalli, saranno realizzate con una pavimentazione in asfalto. I marciapiedi saranno realizzati con una pavimentazione in lastricato e vi saranno aiuole con terreno e piantumazioni.

Il lotto in argomento risulta già quasi completamente impermeabilizzato nello stato di fatto attuale. Nello stato di progetto, nei limiti delle aree recuperabili senza compromettere la funzionalità e la fruibilità dell'attività in progettazione, sono state previste alcune aree da sistemare a verde (misure di compensazione per il parziale rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica). Per il riparto tra superfici permeabili ed impermeabili ci si rimanda allo

Nel ribadire che l'area complessiva del lotto interessato dall'intervento è di 43200 mq, le superfici (permeabili e impermeabili) saranno articolate come indicato di seguito:

- area copertura fabbricati 16293 mq;
- area totale adibita a parcheggi a raso 20395 mq;
- area a verde 2300 mq;
- area asfaltata 3020 mq;
- area lastricata 1162 mq;

La rete di smaltimento acque bianche del lotto in progetto di cui ai punti precedenti ha un tracciato scelto in considerazione dell'andamento altimetrico del lotto, dei piazzali e della viabilità di progetto e soprattutto del recapito finale, individuato dalla fogna esistente gestita dalla Amministrazione Comunale sulla via Talamo situata posteriormente al lotto.

Le acque provenienti dall'intera area di intervento saranno convogliate al punto di scarico di progetto - individuato nei grafici allegati con la lettera **A'** attraverso due collettori: Collettore 1 A-VPP (vasca prima pioggia); Collettore 2 L-VPP (vasca prima pioggia). Su entrambi i collettori, prima della vasca di prima pioggia, il cui dimensionamento e tipologia di trattamento vengono descritti successivamente, viene introdotto un pozzetto di bypass (individuato con lettera T ed R rispettivamente per i collettori 1 e collettore 2) che, con uno stramazzo sfiora le acque di seconda pioggia dal momento in cui il pelo libero dell'acqua raggiunge il livello della soglia dello stesso; nel collettore 1 la portata sfiorata viene deviata al punto A' (recapito finale), mentre nel collettore 2 la portata di seconda pioggia è convogliata alla vasca di sollevamento delle acque di riuso per irrigazione.

Le acque di pioggia, dilavando le superfici di raccolta, si caricano di una elevata quantità di inquinanti che possono essere raggruppati come segue: sostanze sospese (sabbie, particelle organiche ed inorganiche con peso specifico uguale o superiore a quello dell'acqua) e sostanze galleggianti (oli, grassi minerali, idrocarburi schiume e più in generale composti insolubili di densità inferiore a quella dell'acqua). La gestione delle acque di prima

pioggia è necessaria e finalizzata alla tutela del corpo idrico ricettore. Infatti le acque di prima pioggia costituiscono il veicolo che adduce un notevole carico inquinante costituito da un miscuglio di sostanze disciolte, colloidali e sospese, comprendenti metalli, composti organici ed inorganici.

Il trattamento delle acque di prima pioggia, provenienti dalle superfici dell'intera area dell'intervento in progetto, viene eseguito intercettando entrambi i collettori fognari delle acque bianche immediatamente prima del suo punto di recapito di progetto, come precedentemente descritto.

Per il dimensionamento dell'impianto di trattamento delle acque di scolo da superfici impermeabili, ad oggi si fa riferimento alle indicazioni fornite dalla Legge della Regione Lombardia del 27 maggio 1985 secondo la quale: *"sono considerate acque di prima pioggia quelle corrispondenti per un evento meteorico ad una precipitazione di 5 mm uniformemente distribuita sull'intera superficie scolante servita dalla rete di drenaggio. Ai fini del dimensionamento delle portate si stabilisce che tale valore venga scaricato in un periodo di 15 minuti. I coefficienti di afflusso alla rete si assumono pari ad 1 per superfici coperte, lastricate o impermeabilizzate e a 0,3 per quelle permeabili di qualsiasi tipo, escludendo dal computo le superfici coltivate"*.

Seguendo queste indicazioni, nel caso in oggetto, ossia in presenza di una superficie scoperta di circa 50.000 mq, si calcola una portata di progetto pari a 300 litri/sec.

Durante un evento meteorico le acque di dilavamento vengono trattate in continuo nell'impianto di depurazione proposto costituito da un monoblocco avente moduli di depurazione di dissabbiatura, disoleatura e filtro a coalescenza. Nel caso di una precipitazione molto intensa che generi una portata del refluo più elevata di quella di progetto, un pozzetto scolmatore provvede a deviare la portata in eccesso convogliandola direttamente al ricettore finale. L'impianto si compone di un:

- **pozzetto scolmatore** avente la funzione di garantire il trasferimento delle acque di dilavamento alla fase di depurazione con portate che non siano superiori alla portata massima di progetto e di inviare al ricettore finale, mediante by-pass, la portata in eccesso;
- **sistema in monoblocco di dissabbiatura e disoleatura** in cui il primo modulo funge da dissabbiatore, sezione di calma in cui avviene la separazione dal refluo delle sostanze e particelle in sospensione che hanno una densità più elevata (sabbie, ghiaia, limo, pezzetti di metallo e di vetro, etc.) e più bassa (oli, grassi, foglie, etc.) di quella dell'acqua. All'interno sono disposte due condotte semisommerse di ingresso ed uscita poste a quote diversa. In questo modo il volume utile si suddivide in tre comparti: una zona di ingresso in cui viene smorzata la turbolenza del flusso entrante, una zona in cui si realizza la separazione e l'accumulo dei solidi ed una terza zona di deflusso del refluo trattato.

Il rendimento di rimozione dei materiali in sospensione è tanto più alto quanto maggiore è il tempo di residenza del refluo nel dissabbiatore, questo deve risultare comunque maggiore di 3 minuti relativamente alla portata di punta. I dissabbiatori sono dimensionati in base alla norma UNI-EN 1825-1 e garantiscono un tempo di detenzione del

refluo di almeno 4 minuti per la portata di punta (Q_{MAX}). Il dissabbiatore è essenziale a monte del deoliatore in quanto i solidi in sospensione, se non rimossi, andrebbero ad intasare le maglie del filtro a coalescenza pregiudicandone il funzionamento. Il modulo successivo costituisce la sezione di disoleatura con filtro a coalescenza che permette di ottenere elevati rendimenti di rimozione delle sostanze leggere presenti in sospensione all'interno del reflu (oli e grassi di tipo minerale, non biodegradabili). Il sistema sfrutta un supporto di spugna poliuretanica, contenuta in una gabbia di acciaio inox, su cui si aggregano le particelle di oli ed idrocarburi, fino a raggiungere dimensioni tali da poter abbandonare il reflu per gravità.

In questo modo il reflu trattato è caratterizzato da concentrazioni di oli minerali ed idrocarburi tali che può essere scaricato su corso idrico superficiale (Tabella 3 – Allegato 5 – Parte III D. Lgs. n°152/2006).

Gli agenti inquinanti separati dalle acque di dilavamento all'interno dell'impianto sono principalmente agenti non biodegradabili (sabbie, limo, pietrisco, idrocarburi, oli, ecc). Questi tendono pertanto ad accumularsi all'interno delle diverse vasche. Nel tempo, questi accumuli divengono eccessivi e tendono a pregiudicare l'efficienza di depurazione dell'impianto (intasamento delle condotte, rilascio degli inquinanti stessi, etc.). Pertanto è necessario svolgere delle operazioni periodiche di ispezione delle vasche e, qualora si renda necessario, provvedere allo spurgo e alla pulizia delle stesse. Detta operazione, verrà condotta con frequenza almeno annuale da ditte allo scopo specializzate ed autorizzate dall'Albo Nazionale Gestori Ambientali. I rifiuti generati verranno avviati ad appositi impianti di trattamento dove verranno perfezionate le operazioni di smaltimento.

Le acque reflue meteoriche così trattate confluiranno nel grande canale scatolare (200x300) che raccoglie le acque miste del confine sud del Comune di Salerno. La portata scaricata, pari a 511,26 litri/sec, è infinitesima rispetto a quella ammissibile. La condotta è certamente in grado di assorbirla, anche e soprattutto in considerazione del fatto che la superficie impermeabile del costruendo parco commerciale non è sostanzialmente aumentata rispetto a quella precedentemente esistente che già scaricava nella condotta di che trattasi. Per maggiori dettagli sul calcolo dimensionale della rete fognaria fecale ci si rimanda allo studio specialistico RT_A01_Relazione Impianto Fognario in Rev. 01 riportato in allegato.

Punto k:

k) pag. 80 (*impianto di irrigazione*). Il proponente riferisce che “...Per assicurare la crescita del verde sarà installato un impianto di irrigazione, con settori separati tra la zona pubblica e la zona privata, asservito ad almeno due centrali di pressurizzazione, ciascuna alimentata dalla vasca di prima pioggia delle acque meteoriche e da una elettropompa sommersa comandata da un pressostato con volano idrico”. Dall'esame degli atti presentati non si evincono: lo schema idraulico di funzionamento dell'impianto (dalla vasca al sistema di dispersione), le normative che si intendono applicare in merito al riuso delle acque, il sistema di trattamento delle acque che si prevede realizzare, la compatibilità della qualità delle acque con la specifica destinazione d'uso, eccetera;

Il progetto prevede (vedasi pag. 26), unitamente al trattamento delle acque di prima pioggia, anche il riutilizzo delle acque meteoriche di seconda pioggia quale necessaria misura di mitigazione degli impatti ambientali sul sistema delle acque. Tali acque, che non necessitano di trattamento perché non costituiscono reflu, saranno utilizzate per usi secondari quali l'irrigazione degli spazi verdi. Sarà quindi necessario realizzare una rete di

distribuzione secondaria di riuso, in conformità al D.M. 185/2003. La sola condotta principale è rappresentata nella tavola relativa alle acque bianche, ed è a pressione dall'impianto di sollevamento fino al terminale della zona da servire. Si prevedrà, a tal fine, la posa in opera di una vasca di raccolta dimensionata per garantire un accumulo pari almeno al doppio del volume d'acqua necessario ad irrigare le superfici a verde dell'intera area di intervento. All'interno della vasca stessa sarà previsto un opportuno impianto di sollevamento atto a convogliare l'acqua di riuso agli irrigatori mediante una rete secondaria di tubazioni sotterranee. L'impianto di irrigazione interrato sarà costituito da una rete di tubazioni a cui sono collegati degli irrigatori "pop-up" a scomparsa. Solitamente la quantità di acqua che il nostro impianto idrico fornisce (portata) non è sufficiente per far fuoriuscire dal terreno tutti gli irrigatori contemporaneamente, per questo l'impianto è stato diviso in zone o settori che vengono aperti da delle elettrovalvole comandate elettricamente da una centralina o programmatore. Tra i principali componenti dell'impianto di irrigazione vi è la centralina o programmatore per l'irrigazione che serve sia a programmare i cicli di irrigazione (giorni, orari di partenza e durata) che ad azionare singolarmente le varie zone o settori. Le elettrovalvole sono comandate dalla centralina che ne dispone l'apertura ai fini di irrigare una specifica zona, a tal fine si è scelto di utilizzare elettrovalvole da 1" dotate di un sistema di controllo di flusso, che permette di gestire la portata di acqua erogata.

Punto l:

- l) pag. 81 (*Spazi pertinenziali scoperti: Aree a Parcheggio Pertinenziali*). *"I parcheggi a raso sono realizzati in aree delimitate da verde e percorso pedonali, anche laddove non contigui ai parcheggi pubblici, avranno lo stesso grado di finitura degli stalli ad uso pubblico, con pavimentazione in blocchetti di calcestruzzo forati tipo evergreen posati su letto di sabbia e successivamente intasati con terreno vegetale ed inerbiti; il tutto allo scopo di garantire una parziale permeabilità al terreno"*. Si analizzi l'impatto ambientale della soluzione progettuale prescelta, illustrando l'eventuale rischio di contaminazione del suolo e sottosuolo da parte di sostanze inquinanti provenienti dalla circolazione veicolare;

Allo scopo di evitare la possibilità di percolazioni di oli e/o carburante nel suolo sottostante detti parcheggi a raso (vedasi pag. 29), contrariamente da quanto precedentemente ipotizzato (blocchetti di calcestruzzo forati tipo evergreen), saranno pavimentati in asfalto. Siffatta modifica non ha comunque alterato il rispetto dello standard urbanistico relativo alla permeabilità delle aree esterne di cui all'art. 230 del vigente RUEC, che prescrive una superficie permeabile riferita all'area esterna di pertinenza pari ad almeno il 20%. Infatti, i percorsi pedonali realizzati con elementi drenanti assieme al verde ornamentale assicureranno una superficie permeabile di circa 4800 mq ovvero una superficie superiore al 20% dell'area esterna di pertinenza dei fabbricati.

Punto m:

- m) Si chiarisca la seguente affermazione riportata a pag. 88 (*aspetti ambientali: azioni di progetto*): *"Ai fini della corretta interpretazione di quanto riportato nelle succitate tabelle e degli esiti alle quali queste hanno condotto, si evidenzia che la loro compilazione è stata condotta con riferimento alla tipologia di intervento in progetto, ossia a prescindere dalle specifiche soluzioni che la sostanziano"*;

Detta richiesta di integrazione a seguito della rielaborazione dello SPA non trova più applicazione.

Punto n:

- n) pag. 90 (*Analisi dei principali fattori di impatto. Emissioni in atmosfera*). Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera in fase di esercizio, nello S.P.A. è stata considerata esclusivamente la presenza di COV legate al traffico veicolare: si motiva l'assenza degli ulteriori inquinanti caratteristici del traffico veicolare;

Detta richiesta di integrazione a seguito della rielaborazione dello SPA non trova più applicazione.

Punto o:

- o) pag. 90 (*Analisi dei principali fattori di impatto. Emissioni sonore*). Lo S.P.A. rimanda a "...studi specialistici condotti al riguardo", i quali non si rinvenivano negli atti presentati;

Per l'analisi dell'impatto generato dalle emissioni sonore sono stati condotti i seguenti studi specialistici VIA_Valutazione Impatto Acustico_Fase Cantiere_DC Srl_Rev_00 e VIA_Valutazione Impatto Acustico_Fase Esercizio_DC Srl_Rev_00 dai quali si è avuto modo di riscontrare che in entrambe le fasi, considerata la classificazione acustica data dal Piano di Zonizzazione del Comune di Salerno sia all'area interessata dall'intervento (Classe V) che al ricettore sensibile (Classe IV) posto a Nord della SS18, non vi è il superamento dei limiti di immissione, emissione e differenziali fissati dalla vigente normativa in materia.

Punto p:

- p) Fermo restando quanto riferito al precedente punto j), a cui si rimanda integralmente, si chiarisca quanto riportato a pag. 91 (*Analisi dei principali fattori di impatto. Produzione di reflui*) ove si legge che "*Non essendo presenti acque di processo, ne consegue che gli unici reflui prodotti saranno quelli costituiti dalle acque meteoriche di dilavamento piazzali e dai servizi igienici. Tali acque saranno recapitate nell'antistante rete fognaria comunale previa sedimentazione e disoleatura da attuarsi mediante n°02 impianti di trattamento acque di prima pioggia idoneamente dimensionati*";

Vedasi p.to j).

Punto q:



- q) pag. 92 (*Monitoraggio*). Si rilevano profili di incoerenza tra quanto contenuto in tale paragrafo e lo S.P.A. proposto. A riprova di ciò si evidenzia, ad esempio, che lo S.P.A., pur recitando che "*Il monitoraggio in corso d'opera è necessario per la mitigazione degli impatti che necessariamente si origineranno dalle attività di cantiere. I parametri da monitorare e le eventuali misure mitigative sono stati già precedentemente descritti*", non contiene alcun riferimento concreto ai parametri in questione; inoltre, per quanto attiene il monitoraggio dello stato delle singole componenti ambientali, si motiva adeguatamente la scelta dei parametri oggetto di monitoraggio, facendo particolare riferimento alla singole fasi e sottofasi in cui è scomponibile il progetto; valuti il proponente l'opportunità di tramutare le azioni di monitoraggio, che si intendono attuare, in "condizioni ambientali" ex art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006;

Vedasi "AMB_Richiesta Condizioni Ambientali" allegate allo SPA così come rielaborato;

Punto r:




- r) pag. 99 (*cumulabilità con altri progetti*). Fermo restando quanto riferito al precedente punto b), a cui si rimanda integralmente, si segnala che non può ritenersi sufficiente che l'impatto cumulativo sia analizzato esclusivamente con riguardo agli insediamenti analoghi per tipologia a quello oggetto dell'istanza, bensì lo stesso studio deve tenere conto dell'interazione del progetto con gli insediamenti preesistenti nella zona di intervento, la quale può essere caratterizzabile in relazione allo specifico contesto edilizio e ambientale di fondo;

Il progetto (vadesi pag. 36) si configura come progetto completamente autonomo. Esso non risulta parte o è previsto come parte da integrare o integrabile in un progetto già realizzato, in fase di realizzazione o di futura realizzazione. Nelle aree contermini alla realizzazione dello stesso insistono allo stato attuale diversi opifici industriali, aventi caratteristiche dimensionali, funzionali e commerciali di vendita diversi da quelli del progetto in esame. Se invece consideriamo il progetto in esame assimilabile alla categoria generale delle grandi strutture di vendita, nell'area di interesse, per quanto di conoscenza del proponente, allo stato di elaborazione del presente Studio Preliminare Ambientale, è possibile evidenziare essenzialmente i due progetti di seguito riportati:

-  centro polifunzionale denominato "La Fabbrica", in via Tiberio Claudio Felice;
-  centro polifunzionale a destinazione commerciale e industriale da localizzarsi in via Nazionale (SS18), angolo via Cappello Vecchio, proposto dalla "Cerrone Legnami Srl".

Relativamente al Centro polifunzionale "La Fabbrica" si rappresenta come esso risulta, allo stato di elaborazione del presente Studio Preliminare Ambientale, autorizzato ed in fase di esercizio, inaugurato a fine settembre 2018. Il centro di che trattasi, prevede essenzialmente una grande struttura ad un solo piano ospitante circa 60 negozi commerciali, impianti sportivi e una ampia area parcheggio. Esso ha una superficie lorda di solaio pari a 18633.39 mq con una area esterna totale di 58120.27 mq (dati riportati sulla relazione tecnico illustrativa del progetto definitivo, datata luglio 2014, a firma studioelt). L'ingresso all'area avviene direttamente su via Tiberio Claudio Felice, oltre che su via Leonzio. L'area esterna ad est ed a sud del Centro Commerciale è destinata ai parcheggi pertinenziali per una superficie di circa 27816.5 mq ed ai parcheggi pubblici per una superficie di 7661.35 m2, mentre quella ad ovest è destinata alle aree carico e scarico (14301 mq).

L'area oggetto dell'intervento ricade, ai sensi del PRTC attualmente vigente in area ASI, in zona "D4" la cui destinazione funzionale è piccola industria-artigianato-commercio-attività terziarie. Dall'analisi dell'elaborato dello Studio Preliminare Ambientale (Luglio 2014, con progettisti studioelt – Itaca spa – GE.I.S.A.) si legge come, da un punto di vista di pressioni ambientali potenzialmente cumulabili con quello del progetto in esame, l'esercizio del centro commerciale "La Fabbrica" produce, sul comparto:

-  atmosferico: "emissioni di VOC e PM10 non significative" dovute alle emissioni dirette dalle caldaie utilizzate per usi sanitari e "contributo dato dall'attività del centro commerciale all'inquinamento atmosferico urbano, è poco significativo", dovuto alle emissioni indirette relative al traffico veicolare indotto; "l'impatto sulla componente aria è da ritenersi lieve in quanto influenza un ambito ristretto del territorio dove sorge la struttura".
-  clima acustico: "un impatto lieve in quanto non coinvolge l'immediato intorno dell'area della struttura"; "potendosi registrare solo piccoli aumenti sui livelli di pressione sonora dovuti ad un leggero incremento del traffico indotto dalla fruibilità della struttura nel solo periodo diurno".
-  trasporto e la mobilità: "il traffico indotto dalla attivazione del Centro Commerciale "La Fabbrica" non risulta praticamente in grado di poter modificare in modo rilevante le attuali condizioni operative della viabilità afferente e di perimetro. Quindi, gli effetti, se pur limitati, sono assorbiti fisiologicamente e dell'attuale assetto della circolazione

viaria. Infatti, assumendo come limite massimo una crescita dei flussi, tale da provocare una saturazione della rete di trasporto, si evince chiaramente che siamo in presenza di valori più bassi rispetto alla soglia di crisi. Questi dati confermano un impatto, sulla componente trasporto e viabilità, negativo ma non significativo”.

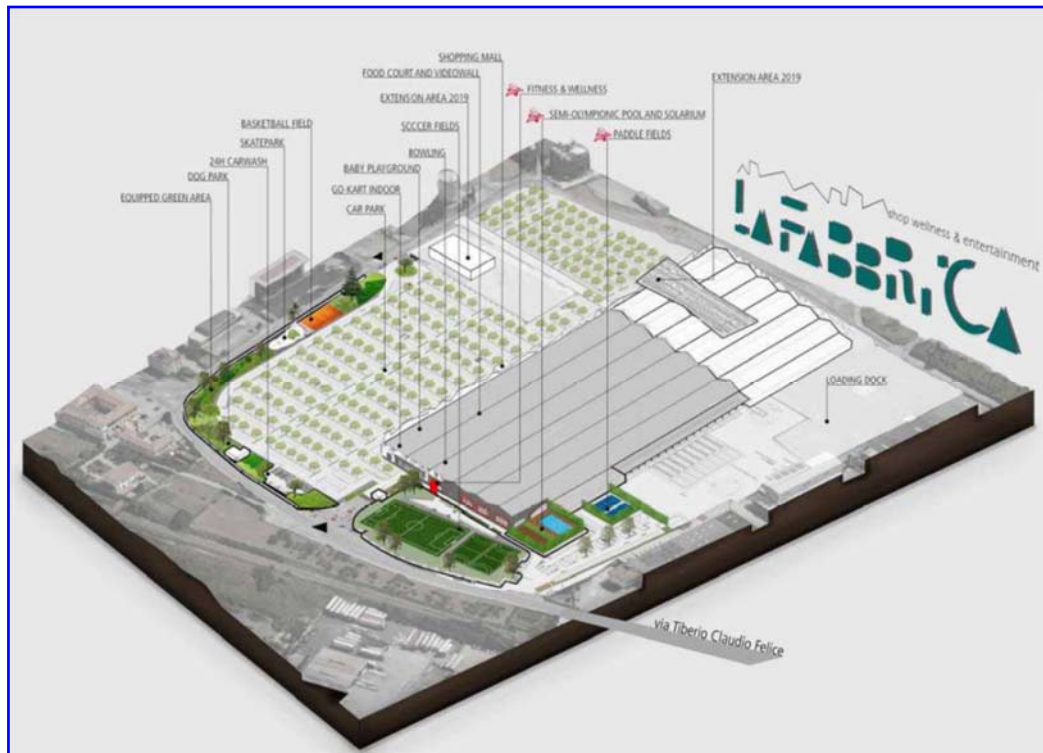


FIG. 3.12: ESPLOSO PLANI-ALTIMETRICO DEL CENTRO POLIFUNZIONALE “LA FABBRICA”

Relativamente al centro polifunzionale proposto dalla “Cerrone Legnami Srl” si rappresenta come esso risulta, allo stato di elaborazione del presente Studio Preliminare Ambientale, in fase di verifica per la sua assoggettabilità alla VIA (CUP 8401). L’area di terreno interessata dal progetto in parola è di 40025 mq, è catastalmente identificata al foglio di mappa n. 50 del Comune di Salerno, dalle particelle n. 60, 65, 66 in parte, 67 in parte e 68 per la maggiore consistenza. Il costruendo opificio sarà, in particolare, destinato alla vendita di prodotti per il bricolage, per l’edilizia, per la decorazione ed il giardinaggio ed altresì al taglio, alla sezionatura e alla piallatura di legnami nonché alla produzione e trasformazione di prodotti agroalimentari con particolare riguardo a prodotti biologici a denominazione di origine protetta, garantita e controllata.

Il capannone da realizzare, del tipo prefabbricato, si estenderà su due livelli ed avrà una conformazione planimetrica rettangolare in piano terra di dimensioni pari a 116,91 m x 81,30 m, oltre all’ambiente destinato al taglio legno anch’esso a conformazione planimetrica rettangolare di dimensioni pari a 27,65 m x 6,50 m, è previsto inoltre un impianto fotovoltaico per il contenimento dei consumi energetici, con installazione di pannelli sopra n. 4 tettoie da realizzarsi: n°2 tettoie lungo il lato est del capannone principale; n°1 tettoia lungo il lato nord del capannone, avente conformazione planimetrica rettangolare ed ubicata in corrispondenza dell’ingresso “Ritiro Merci”; n°1 tettoia lungo il lato sud del capannone, in adiacenza allo stesso fino all’ambiente del taglio legno.



FIG. 3.13: PLANIMETRIA INTERVENTO "CERRONE LEGNAMI SRL"



Ulteriori manufatti accessori all'insediamento consisteranno nella realizzazione di locali tecnici per la installazione della cabina Enel, di un locale caldaia, del locale trasformazione, della centrale termica, del locale misure e di una vasca antincendio esterna con adiacente locale pompe ed autoclave. La superficie totale coperta di progetto sar  pari a 9741,54 mq. Il volume totale di progetto da realizzare sar  invece pari a 78034,42 mc. A completamento dell'intervento, sul lotto di terreno di interesse, saranno infine previste ampie aree di parcheggio, pavimentate in parte "green box" ed in parte con battuto di cemento, illuminazioni (realizzate con corpi illuminanti di linea moderna), recinzioni dell'area e superfici a verde, realizzate con essenze mediterranee autoctone ed alberi di medio e alto fusto, ed una rete di gestione delle acque meteoriche e di prima pioggia.



FIG. 3.14: PROSPETTI INTERVENTO "CERRONE LEGNAMI SRL"

Gli accessi all'area saranno, invece, ottenuti considerando la realizzando rotatoria, approvata con verbale di Giunta Comunale n.269 del 19.07.2013 ("Progetto di riqualificazione e sistemazione di via Cappello Vecchio quale arteria di collegamento tra via Acquasanta e la Zona ASI di Salerno"), prevedendo: n°02 ingressi e n°02 uscite dal lotto: in corrispondenza di via Talamo; n°01 uscita e n°02 entrate in corrispondenza di via Cappello Vecchio; n°01 entrata in corrispondenza di via Nazionale.

Dall'analisi dell'elaborato dello Studio Preliminare Ambientale redatto dalla "Cerrone Legnami Srl" si legge come, da un punto di vista delle pressioni ambientali potenzialmente cumulabili con quello del progetto in esame, l'esercizio del costruendo centro commerciale-industriale proposto dalla "Cerrone Legnami Srl" produce, sul comparto:

-  atmosferico: "emissioni di inquinanti dagli impianti tecnologici di riscaldamento/raffrescamento; emissioni di inquinanti dai veicoli a motore in arrivo, in fase di parcheggio e uscita all'opificio commerciale per il trasporto dei clienti (autovetture) e delle merci di approvvigionamento (automezzi); emissioni di polveri convogliate legate all'attività di taglio legno; emissioni di odori legati alle linee di trasformazione dei prodotti agroalimentari; eliminazione delle emissioni di polveri, presente allo stato attuale". Dall'analisi condotta nello SPA di che trattasi si evince: "come le interferenze negative potenzialmente prodotte dal progetto sul comparto atmosferico sono di tipo non significative, in considerazione delle misure di prevenzione, riduzione e controllo adottate, del contesto territoriale di riferimento. Con la riqualificazione dell'area ci sarà un significativo effetto positivo legato alla eliminazione del rischio dovuto all'attuale presenza di elementi di amianto e la relativa potenziale dispersione di polveri, all'attualità presente sul sito esistente".
-  clima acustico: "In riferimento alle attività di progetto, le loro potenziali interferenze sul comparto rumore e vibrazioni sono riconducibili essenzialmente: emissione di rumori dai veicoli a motore e dalla attività di taglio legno; emissione di rumori dagli impianti tecnologici a servizio del funzionamento dell'attività; emissione di rumore dall'area commerciale interna. Dalla relazione previsionale di impatto acustico, prodotta dal proponente si evince come in fase di esercizio "il livello di pressione sonora prodotto all'esterno della struttura sarà pari a 31 dB(A)". Dall'analisi condotta nello SPA di che trattasi si evince: "come le interferenze negative potenzialmente prodotte dal progetto sul comparto rumore e vibrazioni sono di tipo non significative, in considerazione delle misure di prevenzione, riduzione e controllo adottate e del contesto territoriale di riferimento".

Dall'analisi di quanto sopra riportato, desunto dagli Studi Preliminari Ambientali dei Progetti appartenenti alla categoria generale delle Grandi Strutture di Vendita, di recentissima realizzazione o in fase di previsione, si può desumere come, in relazione ai potenziali impatti ambientali dichiarati sui comparti ambientali potenzialmente oggetto di accumulo con quelli del progetto in esame, questi sono tutti trascurabili o non significativi, legati ad una area prettamente di sito ovvero praticamente non in grado di modificare le attuali condizioni ambientali su di una scala tale da coinvolgere quella di localizzazione del progetto in esame.

Punto s:

- s) a pag. 112 (*Aggiornamento della situazione ambientale*) si riscontrano riferimenti al Programma Operativo Regionale (POR Campania) che appaiono inconferenti al progetto proposto;

Vedasi Capitolo 4 dello SPA così come integralmente rielaborato.

Punto t:

- t) a pag. 113 (*Aggiornamento della situazione ambientale. Acque*) sono riportate citazioni di pregressi studi riferibili ad altri contesti e territori, come rilevasi dallo stralcio di cui innanzi: *“Sulla base dei primi risultati dell’attività di monitoraggio è stato possibile avere un quadro aggiornato dello stato qualitativo delle acque sotterranee e superficiali. In particolare, per le acque superficiali, non sono state rilevate situazioni di particolare criticità, ad eccezione del fiume Isclero, di alcuni tratti del Calore Irpino e del Sarno. Relativamente alle acque sotterranee, le falde profonde sono caratterizzate da bassi livelli di inquinamento. Una situazione analoga è stata riscontrata nelle falde superficiali delle aree interne, anche se sono state rilevate alcune situazioni critiche in corrispondenza di sorgenti di modesta portata che nell’immediato futuro dovranno essere oggetto di notevole attenzione, soprattutto nei casi in cui alimentano acquiferi utilizzati a scopo idropotabile, come quelli avellinesi del Terminio-Tuoro e di Cassano Irpino alimentati dall’inghiottitoio di Volturara Irpina”*;

Vedasi Paragrafo 4.3 Ambiente Idrico dello SPA così come integralmente rielaborato.

Punto u:

- u) pag. 117 (*descrizione del sistema ambiente interessato: atmosfera: dati meteorologici e caratterizzazione dello stato fisico*). Il paragrafo è sviluppato con riferimento a dati relativi all’anno 2012: si illustrino le ragioni di tale ipotesi e si illustri la rappresentatività dei dati riportati;

I dati per la caratterizzazione meteoclimatica (precipitazioni e dati anemometrici) sono stati aggiornati all’anno 2018 (vedasi pag. 78).

Punto v:

- v) a pag. 118 (*descrizione del sistema ambiente interessato*) i dati presentati relativi ai composti inquinanti in atmosfera si riferiscono all’anno 2002 e non tengono conto della nuova rete di monitoraggio ARPAC approvata in ultimo con D.G.R. n. 683/2014 [rif. punto a) della presente] e che risulta pienamente attiva sul territorio regionale. Il proponente, sulla base di tali dati, a conclusione del paragrafo ritiene che *“Considerate le informazioni acquisite e sotto riportate, è possibile concludere che, nell’ambito locale di influenza, il livello di qualità dell’aria preesistente alla realizzazione dell’intervento progettuale oggetto del presente studio sia da ritenersi sufficientemente buono”*. Per le motivazioni innanzi addotte si ritiene che tale affermazione sia priva di elementi oggettivi che possano conferire validità allo studio prodotto;

Nel premettere che l’area interessata dall’intervento (vedasi pag. 79) ricade nella zona omogenea “IT1508 ZONA COSTIERA-COLLINARE”, così come individuata dalla DGRC n°683/2014, facendo ricorso ai valori di riferimento per l’anno 2017 della qualità dell’aria calcolati dall’ARPAC, ai sensi del D.Lgs. 155/2010, e successivamente trasmessi all’ISPRA per le stazioni di monitoraggio ARPAC più prossime (Salerno – Parco Mercatello e Battipaglia – Parco Fiume) è possibile ritenere che, ad eccezione dei valori relativi all’ozono (n° giorni di superamento del valore limite), nell’ambito locale di influenza il livello di qualità dell’aria preesistente alla realizzazione dell’intervento oggetto del presente studio sia da ritenersi sufficientemente buono.

Punto w:

- w) i riferimenti normativi citati a pag. 127 (*sismicità*) non risultano più vigenti;

Con DGRC n°5447/02 (vedasi pag. 87), recante “*aggiornamento della classificazione sismica dei comuni della Regione Campania*”, è stata varata la nuova mappatura sismica del territorio regionale. Quest’ultimo, nella fattispecie, è stato suddiviso in categorie corrispondenti a tre diversi livelli di sismicità come di seguito indicato: 1 Elevata Sismicità; 2 Media Sismicità; 3 Bassa Sismicità. Dalla nuova classificazione sismica del territorio regionale emerge che il Comune di Salerno ovvero l’ambito territoriale interessato dall’intervento progettuale proposto è stato classificato, ai sensi della DGRC n°5447/02, come territorio di media sismicità.

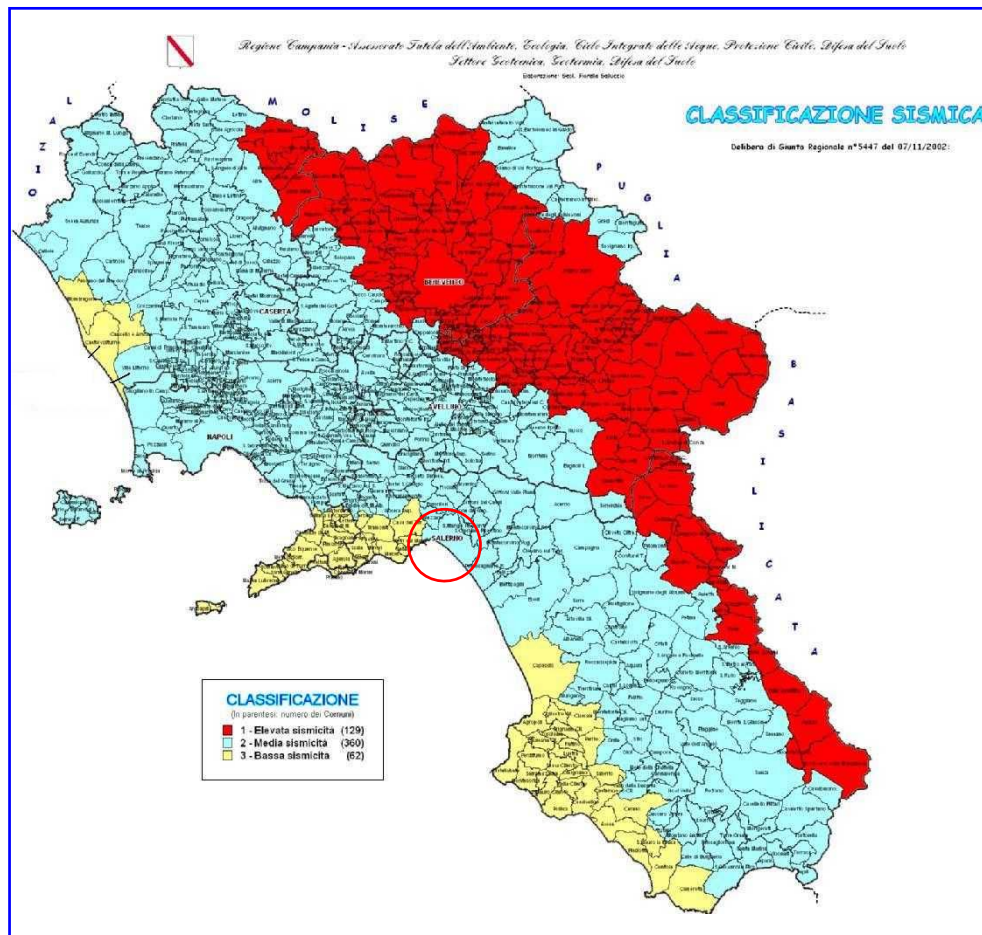


FIG. 4.6: CLASSIFICAZIONE SISMICA DEL TERRITORIO REGIONALE

Punto x:

- x) il cronoprogramma riportato a pag. 138 prevede che le attività di rimozione delle coperture in cemento amianto avverranno in un arco temporale di 20 giorni, mentre le operazioni di demolizione avranno una durata di 30 gg. Si illustri la coerenza di tale previsione in relazione all’effettiva consistenza del materiale da rimuovere, tenendo conto dell’esigenza imperativa di dover svolgere tale attività nel rispetto della normativa vigente; per quanto attiene i materiali oggetto di demolizione si illustrino, inoltre, le modalità di gestione dei materiali prodotti, dalla fase di produzione alla fase di recupero;

Al fine di rappresentare in modo chiaro e schematico (vedasi pag. 46) come il proponente l’intervento intende gestire la fase di demolizione dei corpi di fabbrica presenti nel sito interessato dall’intervento progettuale di che trattasi sopra si riporta il relativo cronoprogramma delle fasi lavorative che si dovranno susseguire. Come emerge dal cronoprogramma le fasi lavorative sono razionalmente distribuite e le interferenze grafiche

non corrispondono ad interferenze operative in quanto le relative lavorazioni sono eseguite in siti opportunamente distanziati.

In riferimento alle tempistiche indicate e alla coerenza in relazione all'effettiva consistenza del materiale da rimuovere di seguito si riportano in particolare le modalità di esecuzione delle operazioni di rimozione amianto e demolizione delle strutture con le associate tempistiche stimate:

- 20 giorni per la rimozione delle coperture in cemento amianto, in quanto si intendono adoperare più squadre di lavoro, nello specifico, considerando che gli edifici sono strutturalmente indipendenti, saranno utilizzate n. 2 squadre di operai specializzati e qualificati composte ognuna da 3 persone. Per le operazioni da eseguire in quota saranno utilizzate piattaforme elevatrici di idonea altezza e portata;
- 30 giorni per le operazioni di demolizione, in quanto si intendono adoperare più mezzi e personale, anche in questo caso, essendo le strutture indipendenti e dislocate sul lotto in modo indipendente, saranno utilizzati n. 2 escavatori con pinza frantumatrice, n. 2 escavatori con martello demolitore, n. 1 pala cingolata e n. 3 autocarri a quattro assi per la movimentazione del materiale.

Per quanto attiene una descrizione più dettagliata sulle modalità di gestione dei rifiuti prodotti da siffatte operazioni di rimozione e demolizione ci si rimanda agli appositi paragrafi dello SPA.

Punto y:

- y) pag. 140 (*rimozione amianto*). Fermo restando quanto riferito al precedente punti g), a cui si rimanda integralmente, si rileva la carenza di analisi degli impatti sull'ambiente derivanti dall'esecuzione della rimozione delle coperture costituite da pannellature in cemento amianto. Inoltre, lo S.P.A. si conclude riferendo che *"Al fine di ridurre il più possibile il rischio di aerodispersione delle fibre di amianto nell'area circostante al perimetro del cantiere interessato dalla bonifica, si procederà alla rimozione incapsulamento ed imballaggio dei tegoli di eternit solo per piccoli lotti di copertura in modo da ridurre al massimo il periodo di giacenza"*. Sul punto, si chiede di analizzare la possibilità di attuare ulteriori misure precauzionali che possano incidere sul rischio residuo;

Vedasi p.to g).

Punto z:

- z) a pag. 143 (*Demolizioni volumi in cemento armato*) è riportato che *"...Ultimate dette operazioni di rimozione e conferimento si procederà con la demolizione vera e propria dei corpi di fabbrica quali murature, solai, strutture in c.a. quali travi pilastri e fondazioni, etc. Questa tipologia di intervento, considerata la notevole presenza di rischi, sarà condotta facendo ricorso ad aziende aventi notevoli esperienze in merito e dotate di attrezzature specialistiche quali martelli demolitori, benne e pinze a ragno, escavatori, etc..."* e che *"Al fine di limitare le emissioni polverulente di tipo diffuso che si andranno a generare durante la conduzione delle operazioni di demolizione dei fabbricati si andranno a posizionare dei cannoni ad acqua aventi un raggio d'azione adeguato alle esigenze atti a garantire il costante mantenimento del giusto tenore di umidità del materiale da abbattere"*. Si ritiene necessario che sia illustrata compiutamente la compatibilità delle metodologie di demolizione previste, nonché l'efficacia dei sistemi di abbattimento polveri, in relazione alle effettive caratteristiche geometriche e dimensionali dei manufatti oggetto di demolizione (si fa notare che il corpo E da demolire presenta un'altezza dal piano campagna di oltre 30 m);

Vedasi p.to h).

Punto aa:

aa) il paragrafo rubricato *rimozione delle opere interrato e ripristino dell'area* (pag. 143) non contempla la presenza delle strutture di fondazione dei fabbricati esistenti, di cui si ritiene, invece, opportuno valutare le caratteristiche e la consistenza ai fini della completa analisi dell'impatto ambientale del progetto; lo stesso paragrafo non fornisce alcun chiarimento in merito alle caratteristiche delle altre strutture interrato insistenti nel lotto, ovvero tubazioni, serbatoi eccetera, che non appaiono analizzate nello S.P.A. oggetto di istruttoria;

Nel presente studio (vedasi pag. 53) con il termine "ripristino dell'area" verrà indicato essenzialmente la rimozione di tutte le opere presenti sul suolo e nel sottosuolo del lotto destinatario dell'intervento progettuale in parola con esclusione delle fondazioni dei fabbricati. Infatti, così come deducibile dalla allegata "Tavola A20: Sovrapposizione Edifici Esistenti e da Realizzare", non essendovi sovrapposizioni strutturali tra le fondazioni esistenti e quelle di nuova realizzazione, non si prevedono rimozioni e/o demolizioni di tali parti strutturali interrato già esistenti. Conseguentemente, gli elementi che restano da rimuovere sul suolo e nel sottosuolo per il ripristino dell'area sono:

- pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso;
- pavimentazione in calcestruzzo semplice ed armato;
- substrato di pavimentazione stradale per uno spessore di almeno 30 cm;
- cordoli, massetti e piastre di qualsiasi tipologia e dimensione;
- condotte idriche e fognarie di qualsiasi tipo e dimensione;
- cisterne e serbatoi interrati qualora esistenti.

Le opere di rimozione delle opere presenti sul suolo e nel sottosuolo, così come precedentemente elencate, saranno propedeutiche alla definitiva restituzione delle aree di sedime su cui troveranno sede i manufatti che andranno a costituire nel loro insieme l'intervento progettuale di che trattasi.

Dette operazioni saranno effettuate attraverso l'ausilio di idonei macchinari e attrezzature e solo in piccola parte manualmente. Si prevede, in particolare, l'utilizzo dei seguenti mezzi ed attrezzature: martelli demolitori, benne e pinze a ragno, pale meccaniche ed autocarri per la movimentazione dei materiali. Pertanto, considerata la tipologia di attrezzature utilizzate verranno generate emissioni polverulente diffuse ed emissioni sonore.

A tal proposito al fine di contenere e/o mitigare siffatti impatti, durante la conduzione delle operazioni di rimozione, è stato previsto sia il posizionamento di appositi cannoni nebulizzatori ad acqua aventi un adeguato raggio d'azione in grado di garantire il costante tenore di umidità del materiale inerte da rimuovere che il posizionamento di barriere fonoassorbenti per il contenimento delle emissioni sonore lungo le aree di lavorazione. In uscita dal cantiere inoltre saranno previste sia opportune bagnature per le gomme dei camion di trasporto dei rifiuti che la loro costate copertura al fine di evitare dispersioni lungo i tracciati stradali.

Infine, il monitoraggio delle principali condizioni anemometriche, consentirà di evitare, ovvero interrompere, eventuali lavorazioni nel momento in cui si misureranno condizioni di ventosità elevate.

Per i rifiuti generati dalla rimozione delle opere in parola non è prevista alcuna possibilità di riutilizzo, per cui gli stessi saranno direttamente conferiti, previa classificazione chimico-fisica e merceologica, ad impianti di smaltimento allo scopo autorizzati.

A tal proposito giova anche rappresentare che non avendo dettagliate informazioni sulle varie attività che precedentemente si sono succedute nel sito interessato dall'intervento proposto (ad esempio: planimetria reti impiantistiche e fognarie) e non avendo tantomeno al momento avuto la possibilità di poter accedere per ispezionare tutte le aree esterne che costituiscono il sito di che trattasi, in quanto queste sono quasi integralmente ricoperte da arbusti e vegetazione selvatica, per la rimozione di eventuali corpi interrati (condotte idriche e fognarie, cisterne e serbatoi, etc), ci si riserva di stabilirne le modalità di esecuzione (con particolare riguardo ad eventuali rinvenimenti di elementi in cemento-amianto), mitigazione degli impatti e del relativo monitoraggio nella successiva fase attuativa rifacendosi alle indicazioni fornite dalla vigente normativa in materia.

Per quanto sopra esposto, ciò ha anche comportato che le indagini preliminari ambientali condotte nel sito, non avendo la possibilità di individuare dei punti di criticità specifici, sono state effettuate individuando i punti di sondaggio secondo il criterio dell'ubicazione sistemica. Per cui, il proponente l'intervento, qualora in sede di rimozione delle opere interrate riscontrasse delle potenziali criticità, procederà con delle ulteriori indagini preliminari ambientali integrative, da eseguirsi secondo le modalità fissate al p.to 4 delle Linee Guida ARPAC allegate alle NTA approvate con DGRC n°417 del 27.07.2016, al fine di verificare un eventuale superamento delle CSC (Concentrazione Soglia di Contaminazione).

Punto bb:

bb) pag. 145 (*inquinamento acustico in fase di realizzazione dell'opera*). Ivi è riportata una tabella intitolata *livelli di rumore nel luogo di costruzione*. In primis si è rilevato che i numeri in tabella sono privi di unità di misura; si chiede, inoltre, di citare la fonte da cui sono stati desunti i livelli di rumore e di dimostrare la sussistenza dell'applicabilità di tali livelli di rumore al caso di specie, dando evidenza delle ipotesi poste alla base della trattazione; si chiarisca -con metodologia oggettiva- l'affermazione secondo cui: *"Altre fonti di rumore sono rappresentati dal traffico dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali, il carico e lo scarico degli stessi. La temporaneità dell'impatto rende il disagio provocato dalle operazioni di cantiere di entità trascurabile, tale da poter ritenere che non vi sono da rilevare condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico"*. Non è specificato se i valori di rumore (anche privi di unità di misura) riportati nella tabella intitolata *attenuazione del rumore in funzione della distanza* si riferiscano al progetto presentato ovvero riguardino dati generici. In ogni caso, affinché lo scrivente ufficio possa conferire validità alle conclusioni cui lo S.P.A. perviene, si ritiene necessario che ogni valutazione e considerazione in merito all'impatto acustico sia svolta ai sensi della vigente disciplina in materia;

Per l'analisi dell'impatto generato dalle emissioni sonore in fase di realizzazione è stato condotto il seguente studio specialistico VIA_Valutazione Impatto Acustico_Fase Cantiere_DC Srl_Rev_00 dal quale si è avuto modo di riscontrare che in tale fase, considerata la classificazione acustica data dal Piano di Zonizzazione del Comune di Salerno sia all'area interessata dall'intervento (Classe V) che al ricettore sensile (Classe IV) posto a Nord della SS18, non vi è il superamento dei limiti di immissione, emissione e differenziali fissati dalla vigente normativa in materia.

Punto cc:

cc) pag. 157 (impatto sul "paesaggio"). Si illustrino le motivazioni che hanno condotto all'individuazione di una soluzione progettuale che prevede di adibire a parcheggio i solai di copertura degli edifici A e B, analizzandone l'impatto ambientale sul fattore paesaggio ed interazione tra i fattori ex art. 5 comma 1 lett. c) D.Lgs 152/06;

A tal proposito (vedasi pag. 106) risulta utile far presente che la soluzione progettuale di adibire a parcheggi i solai di copertura degli edifici A e B scaturisce dall'esigenza di soddisfare la norma di riferimento per il calcolo del fabbisogno dei parcheggi, di cui all'art. 22 della L.R. n°1/2014. Nel caso di specie, coerentemente a quanto richiesto dalla norma, necessitando complessivamente 35253,13 mq di superficie da destinare a parcheggio ed essendo disponibili come superficie a raso soltanto 26895 mq si è deciso di recuperare la restante superficie sulle coperture degli edifici A e B. L'alternativa di prevede dei parcheggi interrati, avrebbe comportato, viste le notevoli superfici da rendere disponibili, una notevole mole di lavori di scavo e movimento terra nonché un massivo utilizzo di materiali per la realizzazione di muri di contenimento e fondazioni. Pertanto, si ritiene che la soluzione progettuale adottata sia sicuramente meno impattante. Sulla base di tutto quanto rappresentato, nel considerare che l'intervento proposto è localizzato in un'area pianeggiante, che lo stesso ricade in zona industriale in cui sono presenti corpi di fabbrica aventi anche un'altezza superiore ai 10,00 mt, considerate le misure di mitigazione adottate, è possibile affermare, sulla base anche di una verifica visiva fatta in campo, che l'insediamento di che trattasi, non è più visibile oltre il raggio di 500 mt.

Punto dd:

dd) pag. 148 (*impatto sulla componente "rumore"*). Fermo restando quanto riportato al precedente punto bb), si chiariscano le metodologie utilizzate per la stima dell'impatto acustico, definendo l'incremento nel post operam di livelli di rumore in corrispondenza dei recettori presenti in zona. E' stato evidenziato, infatti, in fase istruttoria che a Nord della SS.18 sono presenti recettori posizionati a distanza inferiore a quella considerata nello S.P.A. e che ricadono in aree con differente destinazione d'uso;

Per l'analisi dell'impatto generato dalle emissioni sonore sono stati condotti i seguenti studi specialistici VIA_Valutazione Impatto Acustico_Fase Cantiere_DC Srl_Rev_00 e VIA_Valutazione Impatto Acustico_Fase Esercizio_DC Srl_Rev_00 dai quali si è avuto modo di riscontrare che in entrambe le fasi, considerata la classificazione acustica data dal Piano di Zonizzazione del Comune di Salerno sia all'area interessata dall'intervento (Classe V) che al ricettore sensibile (Classe IV) posto a Nord della SS18, non vi è il superamento dei limiti di immissione, emissione e differenziali fissati dalla vigente normativa in materia.

Punto ee:

ee) pag. 158 (*impatto sul "traffico veicolare"*). Lo S.P.A., pur richiamando uno "*apposito studio trasportistico*", non contiene elementi sufficienti a suffragare le conclusioni ivi riportate secondo cui "*Per tutto quanto sopra rappresentato, è possibile ritenere che, nell'ambito locale d'influenza dell'intervento progettuale proposto, l'esercizio dell'attività non un sostanziale impatto sul traffico veicolare già ivi presente.*" Dall'analisi del grafico riportato a pag. 159 sembrerebbe che non sia stata considerata anche la viabilità in area ASI che senz'altro sarà interessata dal progetto sia con riferimento al traffico veicolare leggero che al traffico dei mezzi pesanti che saranno impiegati per lo scarico/carico merci, rifiuti, materiali, materi prime eccetera. Lo S.P.A. dovrà dare evidenza che lo studio trasportistico sia stato svolto tenendo conto del cumulo [rif. punto r)];

Al fine di garantire buoni di livelli di sicurezza (vedasi pag. 17), una maggiore fluidità della corrente di traffico e un'efficace accessibilità al nuovo insediamento commerciale, consentendo ai flussi veicolari provenienti da tutti gli assi viari ivi confluenti (uscita tangenziale, SS18 Tirrena Inferiore, Via Aguirre) di muoversi secondo le direzioni più opportune senza che vi sia un peggioramento del livello di servizio delle strade interessate a fronte dell'incremento dei flussi previsti a seguito dell'attivazione nel nuovo polo attrattore, è stata prevista la realizzazione di una rotatoria, il cui studio è stato oggetto di una specifica relazione trasportistica (RT_A02_Relazione Trasportistica in Rev. 01) e per la quale il settore viabilità mobilità urbana trasporti e manutenzioni del Comune di Salerno con Nota Prot. n°189638 del 24.10.2018, riportata in allegato, ha già espresso il suo parere favorevole di competenza.

In particolare, dallo studio trasportistico di cui sopra si è avuto modo di evincere che l'assetto viario a servizio del costruendo parco commerciale, così come modificato con la realizzazione della rotatoria, sarà in grado di assorbire senza generare congestionamenti (inaccettabilità della rete) oltre al traffico già presente sull'area di interesse anche l'incremento del traffico indotto dall'esercizio dei due nuovi insediamenti commerciali (Distribuzione Commerciale + Cerrone Legnami). Per maggiori dettagli ci si rimanda allo studio specialistico in parola allegato.

Punto ff:

- ff) si integri lo S.P.A. con la descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti sull'ambiente connessi alla fase di cantiere, illustrando le misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi; a titolo esemplificativo è opportuno che siano illustrate, anche mediante specifici layout, le aree di cantiere, gli apprestamenti che saranno installati, le modalità di conduzione del cantiere, eccetera.

Vedasi Capitolo 5 dello SPA così come integralmente rielaborato.