

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

HUB di Pompei - inserimento di una nuova Stazione RFI sulla linea Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore), che costituirà il principale collegamento ferroviario al sito archeologico di Pompei.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II, punto/lettera ____	_____
X Allegato II-bis, punto/lettera 2.h	2. Progetti di infrastrutture: <i>h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La nuova Fermata RFI sulla linea Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore) costituirà un nuovo collegamento ferroviario al sito archeologico di Pompei. Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di un hub di interscambio ferroviario fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana Napoli-Sorrento gestita da EAV, in posizione adiacente agli Scavi Archeologici di Pompei ed il miglioramento dell'accessibilità ai grandi attrattori turistici costituiti dagli Scavi stessi e dal Santuario Mariano presente nel comune vesuviano.

Tenuto conto dell'unicità dei siti archeologici nell'area di Pompei e dei bacini di domanda, l'intervento mirato al miglioramento dell'accessibilità al sito, con la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria, unitamente a tutti gli investimenti inerziali previsti nel bacino vesuviano/costiero, crea le condizioni per la messa a sistema dei flussi.

In quest'ottica, la vicinanza fisica tra le due ferrovie si trasforma in opportunità di migliorare l'accessibilità ferroviaria al sito mediante un nuovo nodo di interscambio.

L'intervento consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio tra la ferrovia RFI Napoli - Salerno (via Nocera Inferiore) e la linea Napoli - Sorrento gestita da EAV (Ex-Circumvesuviana) in corrispondenza del sito UNESCO di Pompei, in prossimità dell'uscita di Pompei Ovest dell'autostrada A3 Napoli-Salerno e facilmente accessibile anche dalla S.S. 18, costituendo un nodo strategico per l'accessibilità alla rete TPL per i comuni di Pompei, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

L'idea del nodo intermodale di Pompei nasce nell'ambito del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), approvato con DGR 1282 del 5/04/2002 con l'obiettivo di integrazione e sviluppo della mobilità ferroviaria campana attraverso interventi di carattere infrastrutturale.

Nel 2015 RFI ha redatto un primo studio di fattibilità teso ad individuare i principali interventi da eseguire,

con un importo complessivo delle opere da realizzare pari a 33 milioni di euro e tempi di realizzazione di 36 mesi.

In seguito, nell'ambito di incontri specifici coordinati dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, presso la Regione Campania con le Amministrazioni locali, lo studio del nodo di interscambio è stato oggetto di approfondimenti in relazione alle esigenze manifestate dai diversi stakeholder.

Pertanto, alla luce dell'esigenza di favorire la connettività dell'HUB con il tessuto urbano circostante è stata sviluppata un'ipotesi progettuale a cura RFI in coerenza con i requisiti di seguito espressi e condivisi con gli stakeholder interessati (Comune di Pompei, Regione Campania - ACaMIR, Ente Autonomo Volturno EAV) nell'ambito dei tavoli tecnici sul tema:

- aumentare l'accessibilità agli scavi mediante il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di una nuova fermata RFI;
- miglioramento dell'accessibilità da/per l'area archeologica;
- intermodalità RFI/EAV.

4. Localizzazione del progetto

Il nuovo Hub di Pompei si inserisce in una rete infrastrutturale strategica per il collegamento di una vasta area del territorio campano. A nord degli Scavi corre la linea ferroviaria Napoli-Poggioreale gestita da EAV, su cui insistono due Stazioni prossime all'area degli scavi mentre ad ovest è presente la fermata Villa dei Misteri sulla linea Napoli-Sorrento, sempre a gestione EAV, che incrocia quasi ad angolo retto la linea Napoli-Salerno gestita da RFI. La Napoli-Salerno è un asse principale ferroviario a doppio binario, della rete regionale che collega il capoluogo campano con i comuni costieri vesuviani, con Salerno e con i comuni della provincia di Salerno, e della rete nazionale, in quanto parte costitutiva della principale direttrice di collegamento Nord-Sud della penisola: Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria. La linea ferroviaria storica serve il comune di Pompei con la Fermata RFI localizzata in viale Giuseppe Mazzini, dalla quale, percorrendo circa 100 metri, si raggiunge piazza Bartolo Longo in cui è situato il santuario della Madonna di Pompei.

L'autostrada A3 Napoli -Pompei – Salerno scorre in direzione nord-ovest/sud-est con la presenza di tre svincoli (Pompei est-Scafati, Pompei-Ovest e lo svincolo di Castellammare) che si innestano rispettivamente sulla Statale 18 sul versante orientale in prossimità del confine comunale con Scafati, a nord-ovest al confine con Torre Annunziata e sulla Statale 145 nella parte centro occidentale del territorio di Pompei al confine con i territori di Castellammare e Torre Annunziata; con un casello in prossimità del nuovo Hub. L'inquadramento sottostante mostra la posizione strategica per le connessioni territoriali del nuovo Hub di Pompei.

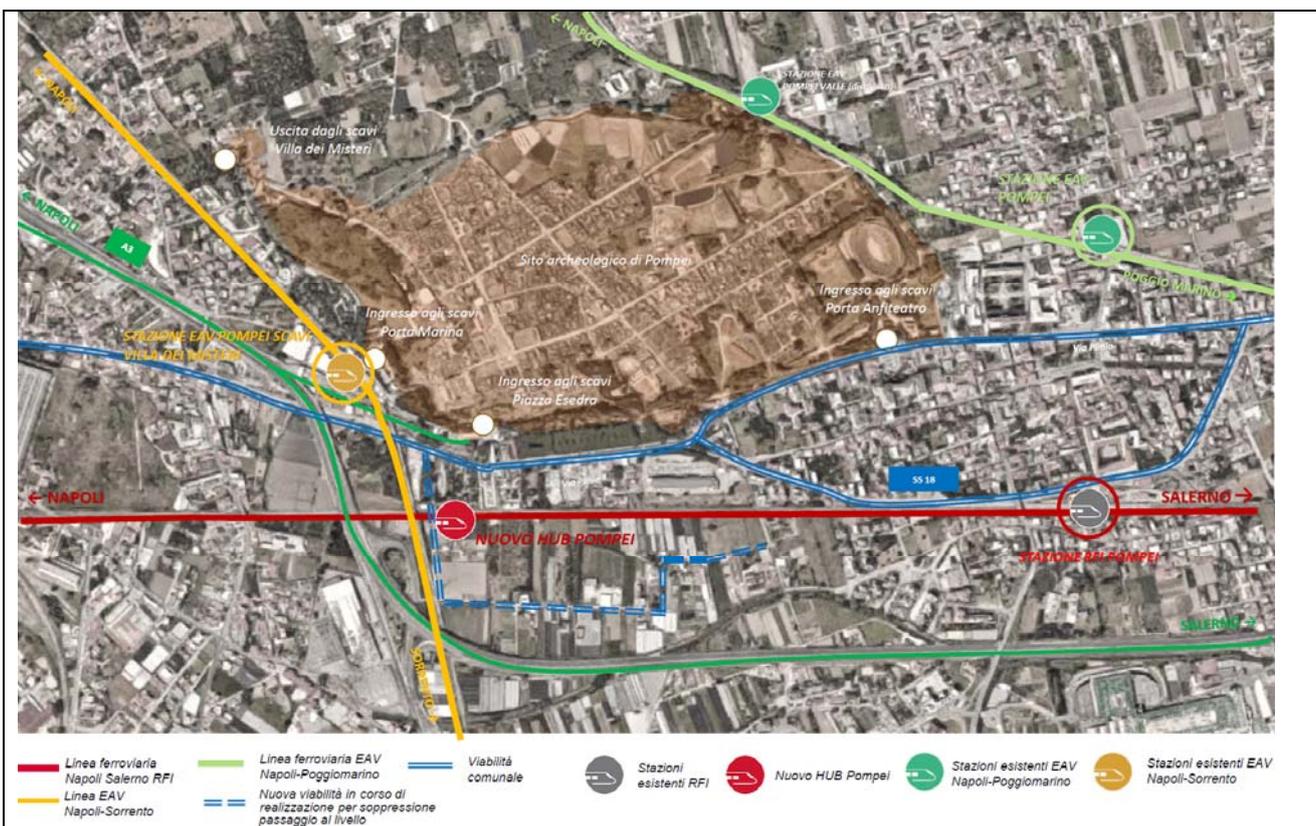


Figura 1: Inquadramento Territoriale

La viabilità allo stato di fatto viene di seguito mostrata includendo il cavalcaferrovia di via Masseria Curato di recente costruzione e di prossima apertura, realizzato da RFI nel 2019 nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello di via Masseria Curato e di via Stabiana. La continuità ciclopedonale in corrispondenza del passaggio a livello di Via Stabiana sarà garantita dall'inserimento di un sottopasso pedonale.

L'area di progetto è localizzata in prossimità di Via Plinio, arteria comunale di penetrazione urbana, che lambisce l'area archeologica a sud e su cui si affacciano diverse attività commerciali. Utilizzando il cavalcaferrovia di recente costruzione sarà possibile raggiungere il centro città passando per via Masseria Curato, viabilità locale a sud della ferrovia adeguata da RFI sempre nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello, per poi proseguire su via Stabiana. Quest'ultima si collega a via Sant'Abbondio a sud della linea ferroviaria Napoli-Salerno

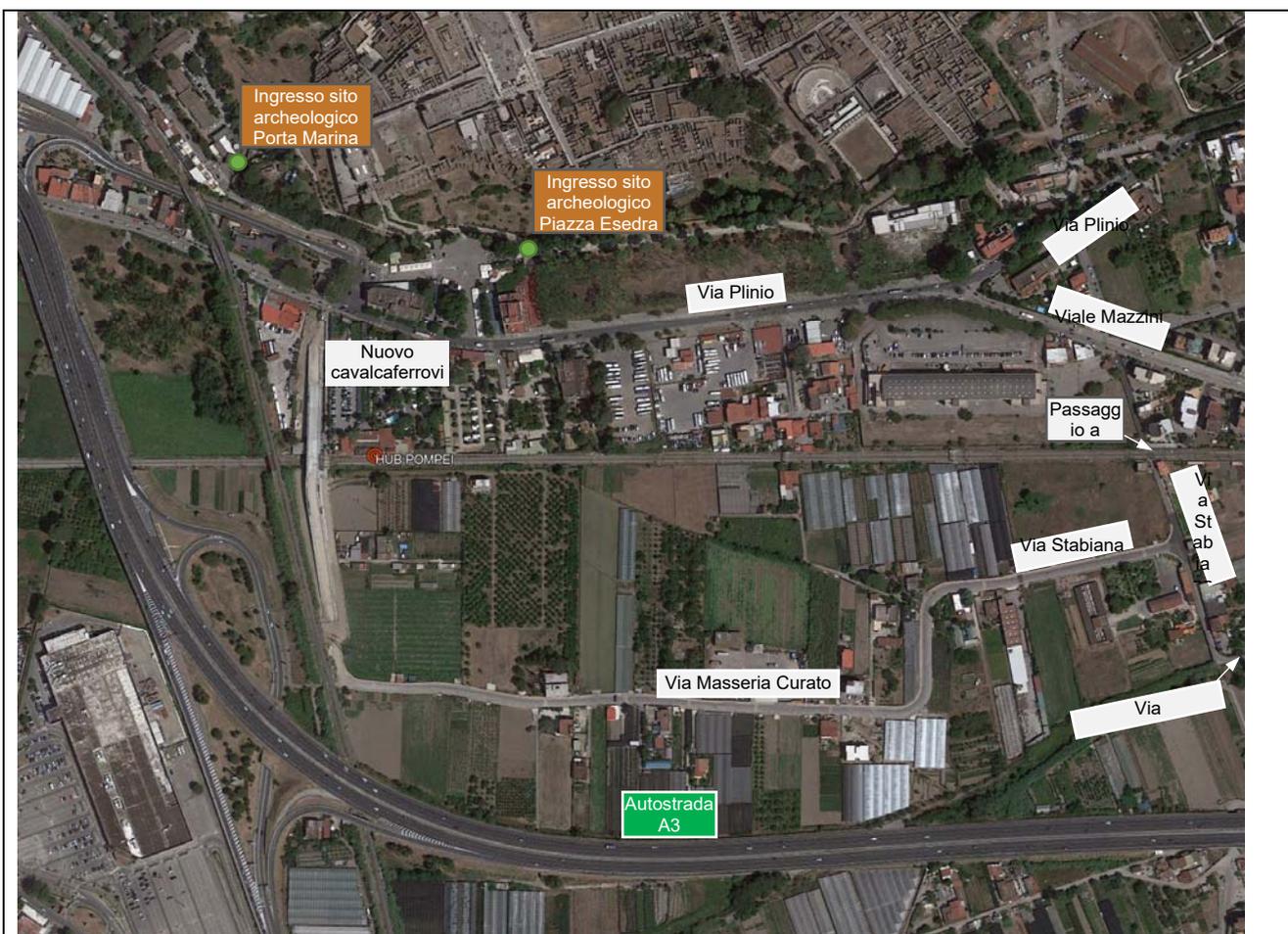


Figura 2: Stato di fatto viabilità

L'area oggetto di intervento si relaziona con un significativo sistema di vincoli (cfr. allegato 3, carta dei vincoli e delle tutele):

- Vincolo paesaggistico D.M. 23/08/1985 (recepisce D.M. 27/10/1961 relativo all'intero territorio comunale) "Dichiarazione di notevole interesse pubblico degli interi territori dei Comuni di Boscoreale e San Giorgio a Cremano, riguardanti i comuni di Portici, Resina, Torre del Greco, Torre Annunziata, S. Sebastiano al Vesuvio, Boscotrecase, Pompei, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Ottaviano, Somma Vesuviana, Sant'Anastasia, Pollena Trocchia e Cercola" (vedi paragrafo "Paesaggio e Beni Culturali");
- Geosito "Pompei scavi" (vedi paragrafo "Suolo e sottosuolo");
- Classe sismica = 2 (vedi paragrafo "Rischio vulcanico e sismico);
- Rischio vulcanico: zona rossa (vedi paragrafo "Rischio vulcanico e sismico);
- Riserva della biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro (vedi paragrafo "natura e biodiversità).

Per quanto concerne l'uso agricolo dei suoli, il PTR classifica l'area a sud della fascia ferroviaria come C.3 "sistemi agricoli complessi" (in verde), mentre quella a nord risulta "D.1 aree urbane" (senza retino).



Figura 3: Uso del suolo, fonte PTR, elaborazione in Qgis

L'analisi delle alternative di progetto ha consentito di scegliere il tracciato che si era posto l'obiettivo di salvaguardare le attività agricole, in particolare quelle tradizionali come l'aranceto storico, concentrando gli interventi in aree con suoli già impermeabilizzati e utilizzati come camping e parcheggi.

Il progetto del nuovo cavalcavia, su piloni, consente di non frammentare la continuità dei campi e di non cambiare la destinazione d'uso. Al momento questo lotto non è coltivato ma vi è l'intenzione da parte dei proprietari di piantumarlo ad aranceto una volta realizzato il progetto del cavalcavia.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto è finalizzato a realizzare un nodo di interscambio tra la linea Napoli – Salerno convenzionale e la linea Napoli – Sorrento gestita da EAV mediante i seguenti interventi di tipo infrastrutturale:

- Inserimento nuova fermata in linea di RFI, costituita da due marciapiedi laterali, di lunghezza pari a 250 m, e da un Fabbricato Viaggiatori a "ponte" con funzione di collegamento tra i due marciapiedi ferroviari, che ricomprende a piano campagna il riutilizzo dei fabbricati della ex fermata Pompei Scavi, costruiti prima del 1840.
- Percorso pedonale di interscambio tra la nuova fermata RFI e la fermata esistente EAV Villa dei Misteri attraverso una passerella pedonale che, partendo dalla quota della piastra della fermata RFI, condurrà, scendendo con una pendenza dell'8%, al livello dell'asse pedonale dell'ex fermata borbonica - recuperato e ripavimentato - per raccordarsi infine con l'area pedonale dove si innesta via di Villa dei Misteri, da cui si accede alla fermata dell'EAV, e dove si apre l'ingresso di Piazza Esedra al sito archeologico degli scavi di Pompei.
- Il percorso pedonale fino a via Plinio è inserito all'interno di un nuovo Parco Urbano, compreso tra il cavalcaferrovia di via Masseria Curato e la passerella pedonale.
- Nuovo parcheggio auto lato binario pari della nuova fermata RFI, accessibile dalla viabilità pubblica e collegato alla fermata.
- Nuova viabilità di accesso alla fermata e riorganizzazione della viabilità locale dell'area di intervento, con la pedonalizzazione di un tratto di via Plinio, dall'incrocio con viale Mazzini fino a quello con via Masseria Curato, e la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia di collegamento tra via Stabiana e via Mazzini.

LA NUOVA FERMATA FERROVIARIA

La nuova Fermata RFI si colloca in prossimità dell'ingresso al sito archeologico di Pompei di piazza Esedra. La posizione è data dagli edifici storici dell'antica Fermata Pompei Scavi, in disuso dal 1960, di costruzione borbonica (1840). Tali edifici, l'ex Fabbricato Viaggiatori e l'ex fabbricato servizi igienici, saranno recuperati e formeranno parte della Fermata.

In particolare l'ex Fabbricato Viaggiatori costituirà l'atrio del nuovo Hub, dal quale, attraverso una scala e un ascensore si potrà accedere al piano superiore, dove una piastra sopraelevata sui binari costituirà il collegamento tra i due marciapiedi ferroviari.

La piastra ha pianta quadrata di 20x30m, con dimensione maggiore in direzione trasversale ai binari, dotata di un giardino pensile circondato da un colonnato che sorregge le quattro falde spioventi verso l'interno, una sorta di peristilio contemporaneo ispirato all'architettura della domus pompeiana.

All'interno della piastra sarà possibile ospitare info point, desk informativi e teche espositive che orientino i visitatori e li introducano alla visita degli scavi e della città di Pompei.

La piastra, realizzata in acciaio per minimizzare l'impatto sull'esercizio in fase costruttiva, è pensata come una struttura aperta sul paesaggio, chiusa parzialmente da pareti e parapetti vetrati, per assolvere anche alla funzione di punto panoramico di visuale sugli scavi.

Il collegamento con gli Scavi e con la vicina Fermata EAV di villa dei Misteri (385 m) sarà garantito da una rampa che dalla piastra scende lungo il Parco Urbano verso. l'area pedonale di via Plinio e da lì verso via di villa dei Misteri, resa pedonale e ripavimentata nel tratto compreso tra via Plinio e la fermata EAV.

A sud del nuovo Hub sarà realizzato un parcheggio d'interscambio con 143 posti auto, inclusi 3 stalli per disabili, e con accesso pedonale diretto alle banchine e ingresso carrabile su via Masseria Curato.

Lungo il primo marciapiede della fermata, si dispone un'area pedonale con parco lineare che costeggia la banchina per tutto il suo sviluppo.



Figura 4: Sezione trasversale

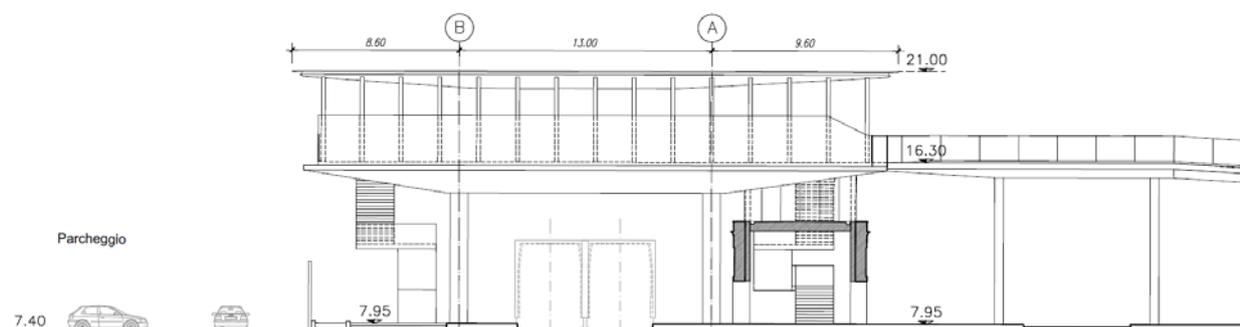


Figura 5: Sezione longitudinale esterna alla piastra di collegamento



Figura 6: Gli alberi da frutto dipinti in una villa di Pompei

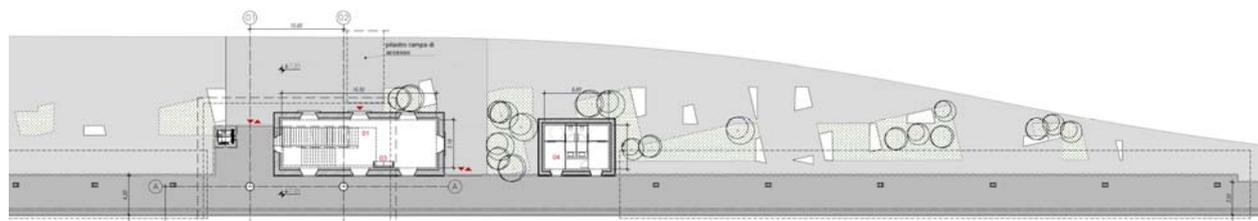
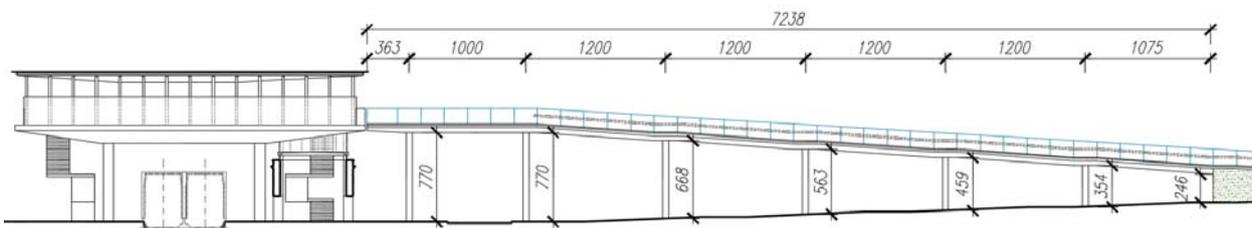


Figura 7: Parco lineare

La passerella pedonale in acciaio è sorretta da colonne $\phi 457$ spessore 16 poste ad interasse 12 m, collegate da una trave centrale costituita da 2HEB400 accoppiate. Gli sbalzi sono realizzati da profilati in acciaio con passo 2 m a sezione variabile.



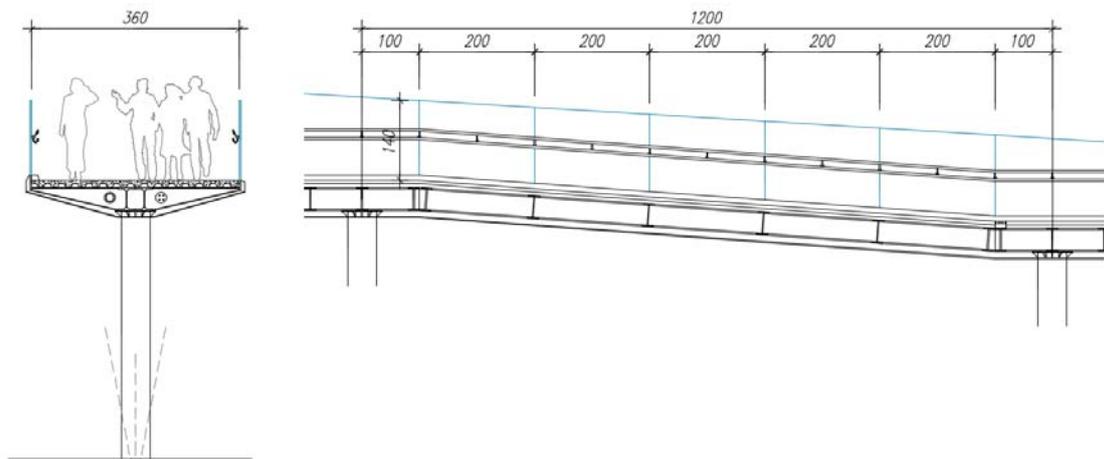


Figura 8 Passerella pedonale

I fabbricati storici della Fermata Pompei Scavi

La ex fermata Pompei Scavi fu realizzata nella prima metà del XIX secolo sulla linea Napoli-Nocera Inferiore, la prima ferrovia costruita in Italia, voluta dal re Ferdinando II di Borbone e realizzata tra il 1836 e il 1844 su progetto di Armand Bayard de la Vingtrie.

La fermata venne posizionata nelle vicinanze degli scavi archeologici di Pompei ed era costituita da un piccolo Fabbricato Viaggiatori a un piano, con atrio, biglietteria e sale d'attesa. La fermata era collegata alla viabilità pubblica da un viale che terminava in una piccola piazza a esedra prospiciente il Fabbricato Viaggiatori.

Il prospetto lato binari del Fabbricato Viaggiatori era decorato in stucco con stile neoclassico, arricchito da frontone triangolare, paraste doriche e bugnato liscio.

Nel 1906 alla stazione fu aggiunto un fabbricato «cessi», sempre monopiano, ma privo della caratterizzazione architettonica delle facciate del Fabbricato Viaggiatori.

La stazione fu dismessa negli anni Sessanta del Novecento e venduta a privati, attualmente è inglobata in un ristorante; il Fabbricato Viaggiatori è adibito a cucina.

Al fine di consentire la realizzazione del primo marciapiede ferroviario secondo gli attuali standard dimensionali minimi, verranno traslati i fabbricati storici, con il primario obiettivo del massimo recupero possibile delle preesistenze.

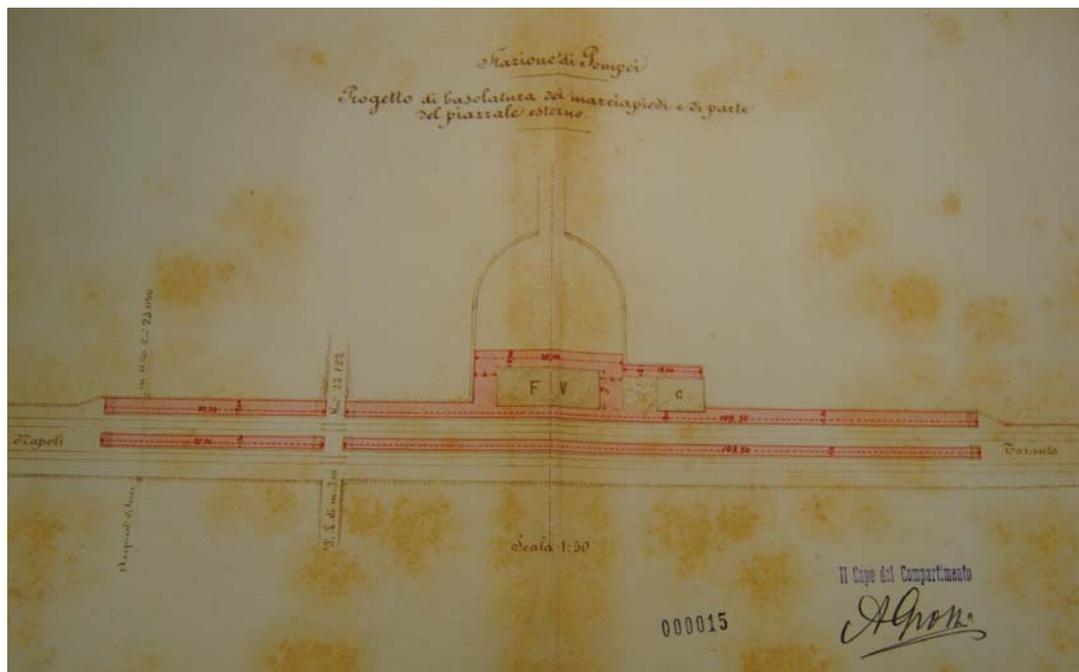


Figura 9: planimetria del progetto di basolatura del piazzale e dei marciapiedi della Ex fermata di Pompei scavi -

fonte archivio storico FS

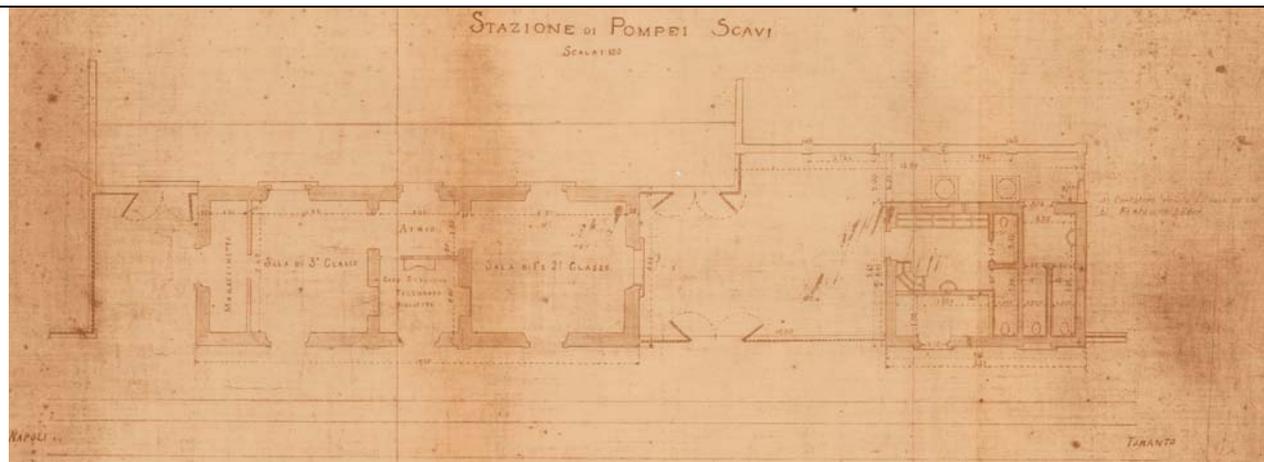


Figura 10: planimetria dei fabbricati della Ex fermata di Pompei scavi - fonte archivio storico FS

Dotazioni funzionali

La fermata è dotata di banchine di 250 m di lunghezza per entrambi i marciapiedi. L'accesso alle banchine lato Parcheggio avviene tramite 2 rampe con pendenza 8%, mentre dal nord può avvenire direttamente da quota strada, tramite la passerella pedonale con pendenza 7% che da via Plinio porta direttamente alla piastra di scambio o in alternativa alla passerella pedonale si può percorrere il Parco Urbano avente una pendenza del 3% verso la Fermata. È possibile fare il cambio di banchina tramite due ascensori e due scale, protetti dalla piastra, posti simmetricamente rispetto all'asse del ferro. I fabbricati borbonici recuperati e la nuova piastra di collegamento sono attrezzati con i servizi essenziali ai viaggiatori. Le pensiline, di lunghezza pari a circa 90 m per quella nord e 115 m per quella sud, sono composte da una struttura in acciaio e sono coperte lato binari e scoperte sui lati esterni, lasciando la struttura a vista evocando un pergolato.

Pensiline

Le pensiline a copertura dei marciapiedi ferroviari sono in acciaio, con pannelli di copertura lato binari, mentre le falde lato parco lineare e lato parcheggio sono aperte a formare un pergolato. Insieme alla piastra di collegamento coprono le banchine per una lunghezza di circa 135m. i pilastri di sostegno delle pensiline hanno un passo di 12 m e sono composti da due profilati metallici HEB-360 accoppiati fra loro. Una trave scatolare in acciaio di dimensioni 30x50cm posta centralmente collega i pilastri. Al di sopra della trave scatolare corre la canalina di smaltimento delle acque. Ancora più in alto si diramano profili scatolari di altezza 18cm che, con gli arcarecci, formano l'ossatura della pensilina.

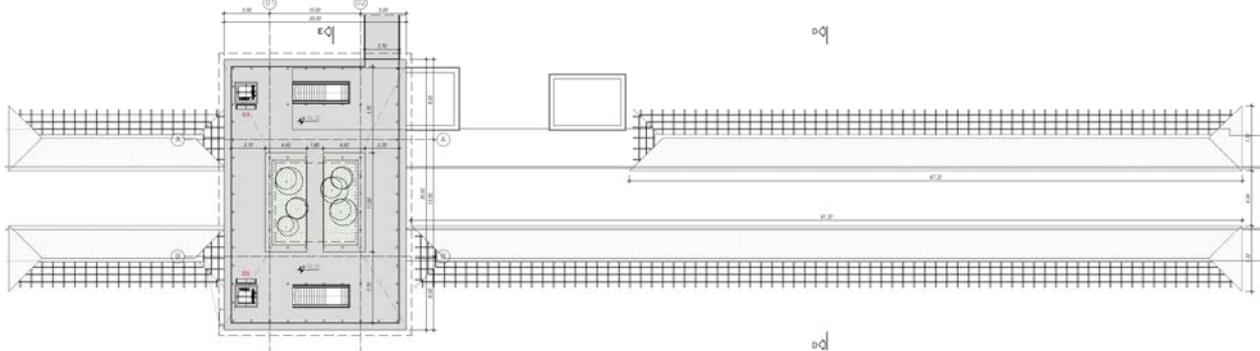


Figura 11: Planimetria pensiline

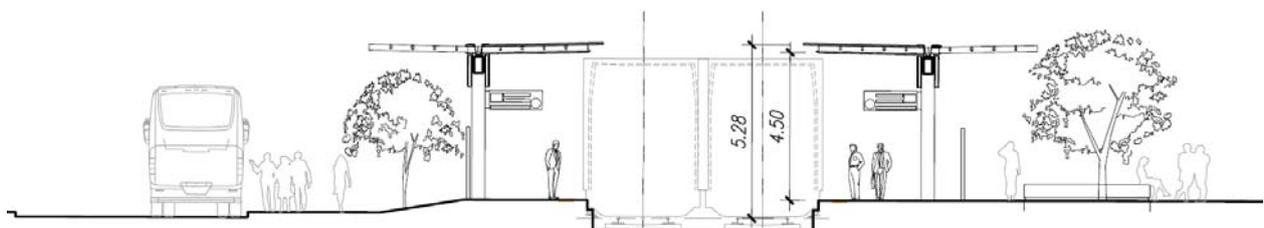


Figura 12: Sezione D-D

LA VIABILITÀ

Nell'ambito della riqualificazione dell'area prossima al sito archeologico, con la finalità di realizzare la pedonalizzazione di via Plinio, dall'incrocio con viale Mazzini fino a quello con via Masseria Curato, saranno apportate modifiche alla viabilità esistente. In prossimità del cavalcaferrovia di via Stabiana verrà inserita una rotonda; tramite due complanari si sottopasserà il cavalcaferrovia per passare davanti l'ingresso della nuova Fermata e proseguire con flesso verso via Plinio con una viabilità locale a senso unico. La nuova viabilità nell'ultimo tratto sarà dotata di una fascia di verde pubblico di rispetto con affiancata la pista ciclabile che la separa dall'area pedonalizzata.

La strada locale F urbana a senso unico di marcia presenta una carreggiata complessiva di 5.50m con corsia da 3.75m e banchine rispettivamente da 0.75 in sinistra e 1.00 in destra. Esternamente alla strada è prevista la realizzazione di un marciapiede in sinistra di larghezza 1.50m. Tutti gli accessi alle abitazioni vengono garantiti. Di seguito si riportano le verifiche coerentemente con il DM 2001 anche se trattasi di un contesto fortemente urbanizzato con vincoli rappresentati dalla ferrovia e dalle preesistenze.

Trattandosi di viabilità locale a senso unico con molti accessi a proprietà private la velocità di progetto assunta è pari a 30KM/h.



Figura 13: Inquadramento

L'accesso al nuovo Parcheggio avviene da via Masseria Curato tramite nuova viabilità. Il Parcheggio gode di una doppia circolazione, stalli per la sosta di bus, un kiss&ride e parcheggi per disabili.

IL CAVALCAFERROVIA

Il cavalcaferrovia che collega via Masseria Curato con viale Mazzini, ha uno sviluppo di 144 m ed è composto da 5 campate di luce pari a 24+32+32+32+24. L'asse, coincidente con l'asse stradale, ha un'inclinazione di 117.85g rispetto all'ortogonale all'asse ferroviario. L'impalcato è caratterizzato da una parte pavimentata larga 8.0 m e da due cordoli laterali da 1.90 m, per una larghezza totale di 12.40 m. L'impalcato a sezione mista acciaio-calcestruzzo, è costituito da quattro travi in acciaio con sezione a doppio T di altezza pari a 2.00m poste ad interasse di 2.40 m. La soletta in cls è gettata in opera e presenta spessore costante pari a 0.30 m.

Esso è vincolato alle sottostrutture mediante appoggi a cerniera sferica con superficie di rotazione rivestita con PTFE (Politetrafluoroetilene). Lo schema statico assunto per il cavalcaferrovia in esame prevede una trave continua su più appoggi. Sono stati utilizzati shock transmitter per le pile e per la spalla B per ridistribuire le sollecitazioni sismiche longitudinali.

Le sottostrutture sono di tipo tradizionale: in particolare la spalla A poggia su 25 pali di diametro Ø 1200 di lunghezza 25m, la spalla B poggia su 15 pali di diametro Ø 1200 di lunghezza 25m le pile poggiano su 11 pali Ø1200 di lunghezza 25 m.

La spalla A funge anche da sottopasso per via Stabiana e presenta un'altezza complessiva del paramento a tergo del terreno di circa 9.00 m, una lunghezza di 15.7 m, una larghezza di 14.70 m e spessore del fusto di 1.60 m; la zattera di fondazione ha spessore 2.00 m. La spalla B presenta un'altezza complessiva del paramento a tergo del terreno di circa 9.00 m, una lunghezza di 12.6 m, una larghezza di 11.0 m e spessore del fusto di 1.60 m; la zattera di fondazione ha spessore 2.00 m.

La trave paraghiaia che contiene il terreno immediatamente a ridosso dell'impalcato ha uno spessore di 30 cm per un'altezza minima di 2.50 m.

Fra le travi sono disposti due ritegni sismici trasversali di dimensioni 0.40x1.42x0.43m; nel retrotrave sono presenti ritegni sismici longitudinali di dimensioni 0.4x1.00x0.5m.

Le pile a setto hanno zattera di fondazione di dimensioni 9.60x9.60x1.80m e fusto a setto di larghezza 8.30 e spessore in fondazione di 2.00 m. L'elevazione in sommità ha uno spessore di 3.00m per il posizionamento dei quattro appoggi per il sostegno degli impalcati.

L'altezza massima delle pile è pari a 9.5 m. Fra le travi sono disposti due ritegni sismici trasversali.

IL PARCHEGGIO

Fa parte del sistema integrato di trasporto un nuovo parcheggio con 143 posti auto, inclusi 3 stalli per disabili, un'area di kiss&ride e stalli bus per il trasporto pubblico locale. Il parcheggio permette due circolazioni concentriche. Due ingressi per le auto ne garantiscono la ridondanza, permettendo di mantenere il servizio anche in caso di manutenzione di uno degli accessi.

Gli stalli sono caratterizzati da un suolo permeabile. È prevista anche la messa a dimora di alberature alte e a chioma espansa disposte in filari in modo da mitigare l'opera.

IL PARCO URBANO

Dalla Fermata RFI si può raggiungere la Fermata EAV o il Parco Archeologico attraversando un parco urbano posto su terrazzamenti, con arredi e alberature coerenti con il programma di sistemazione dell'esistente pineta di via Plinio.

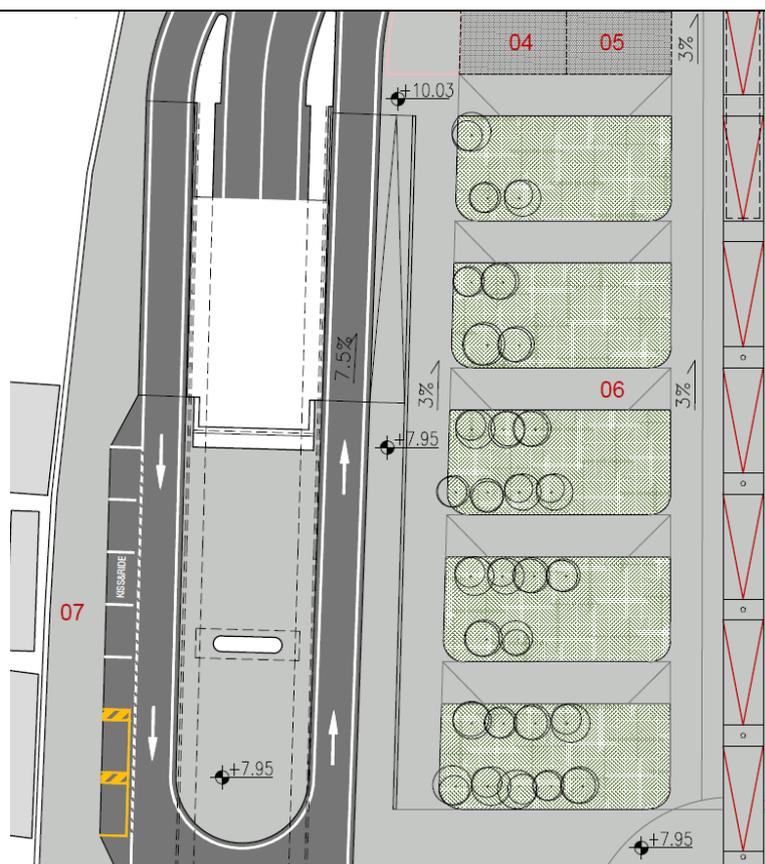


Figura 14: Il Parco Urbano

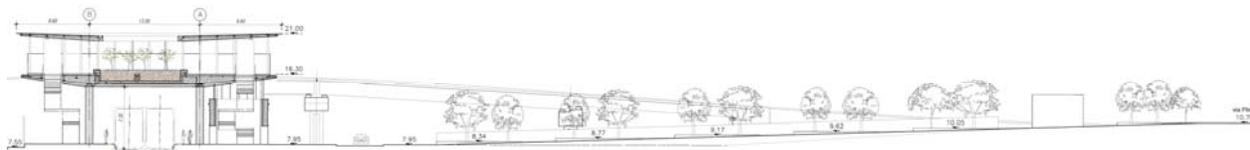


Figura 15: sezione sul Parco Urbano

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

IL CANTIERE

Al fine di limitare il transito dei mezzi pesanti fra le varie aree di intervento si prevedono due aree di cantiere poste strategicamente: quella del cavalcaferrovia, dove è presente anche il campo base, nell'angolo di via Stabiana, e quella del Fabbricato Viaggiatori che occupa l'area in cui verrà poi realizzato il Parcheggio. Gli scavi previsti sono per la maggior parte superficiali, eccetto quelli relativi alle fondazioni del FV, quelle delle colonne delle pensiline e quelle delle fondazioni del cavalcaferrovia. Visti i limitati sbancamenti, si valuterà l'opportunità del reimpiego del materiale scavato nella modellazione del terreno del Parco Urbano, al fine di ridurre al minimo i conferimenti in discarica.

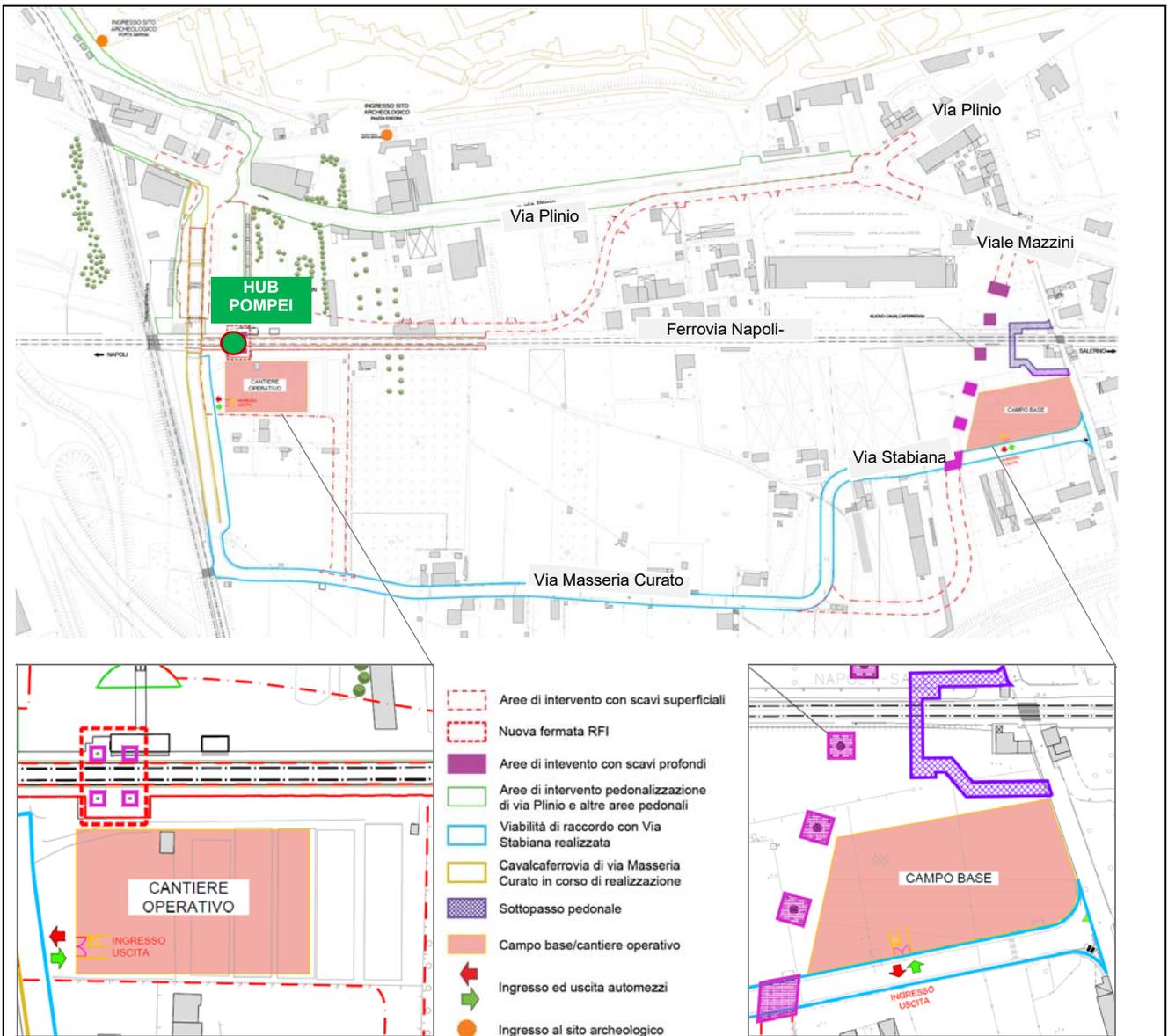


Figura 16: Planimetria prime indicazioni dei sottoservizi interferenti

Nella planimetria che segue si riportano in rosso le aree interessate dagli interventi in maniera definitiva.



Verranno impiegate barriere antirumore sia per l'area di intervento che per il campo base. I mezzi impiegati saranno di ultima generazione a basse emissioni.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
X Autorizzazione all'esercizio	<i>Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria</i>
Altre autorizzazioni	
X Autorizzazione paesaggistica	<input type="checkbox"/> _____
X Nulla osta archeologico	<input type="checkbox"/> _____
X Conformità urbanistica	<input type="checkbox"/> _____
X Il progetto sarà oggetto di CdS	
<input type="checkbox"/> _____	

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	X	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	L'intervento in oggetto ricade all'interno di un centro abitato ma relativo a un territorio comunale con popolazione totale di 25006 abitanti al 09/2019 (fonte Istat). L'area non ricade pertanto nelle Zone a forte densità demografica così come definite nell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:	SI	NO	Breve descrizione
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	<p>Area interessata dal Vincolo paesaggistico D.M. 23/08/1985 (recepisce D.M. 27/10/1961 relativo all'intero territorio comunale) "Dichiarazione di notevole interesse pubblico degli interi territori dei Comuni di Boscoreale e San Giorgio a Cremano, riguardanti i comuni di Portici, Resina, Torre del Greco, Torre Annunziata, S. Sebastiano al Vesuvio, Boscotrecase, Pompei, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Ottaviano, Somma Vesuviana, Sant'Anastasia, Pollena Trocchia e Cercola"</p> <p>Area prossima al Sito UNESCO "AREE ARCHEOLOGICHE DI POMPEI, ERCOLANO E TORRE ANNUNZIATA" (< 500 m).</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	X	<input type="checkbox"/>	<p>Molte produzioni DOP e IGP coinvolgono l'intero territorio regionale o provinciale; nessuna di queste viene attualmente prodotta nell'area oggetto di intervento o nel suo intorno</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:	SI	NO	Breve descrizione
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cfr. allegato 5
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cfr. allegato 5
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Classe sismica = 2
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rischio vulcanico: zona rossa Riserva della biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Trattasi della riapertura di una stazione esistente. Alcune delle opere di supporto al nuovo sistema della mobilità prevedono modifiche puntuali all'uso del suolo (in particolare realizzazione del nuovo cavalcaferrovia e del parcheggio).</p>		<p><i>Perché:</i> L'analisi delle alternative di progetto ha consentito di scegliere il tracciato che si era posto l'obiettivo di salvaguardare le attività agricole, in particolare quelle tradizionali come l'aranceto storico, concentrando gli interventi in aree con suoli già impermeabilizzati e utilizzati come camping e parcheggi. Il progetto del nuovo cavalcavia, su piloni, consente di non frammentare la continuità dei campi e di non cambiare la destinazione d'uso. Al momento questo lotto non è coltivato e la realizzazione del cavalcaferrovia non precluderà la possibilità futura di piantumarlo.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> Verrà impiegata acqua per la produzione di calcestruzzi.		<i>Perché:</i> L'impiego è limitato grazie alle scelte progettuali.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché: Non si prevede l'impiego di materiali nocivi.</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Per lo più terre da scavo da conferire in discarica o – previa analisi con esito positivo - da riutilizzare all'interno del cantiere</i>		<i>Perché: Trattasi di terre da scavo</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: no, perché la fermata ferroviaria insiste su linea elettrificata e perché gli studi ambientali sulla componente atmosfera allegati al progetto dimostrano che l'intervento non genererà emissioni di inquinanti.</i>		<i>Perché:</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p><i>Descrizione:</i> L'impatto sulla componente Rumore è strettamente dipendente dalla realizzazione della nuova viabilità, che comporta uno spostamento dei flussi di traffico da via Plinio a via Masseria Curato, che attualmente è una strada locale a servizio di pochi ricettori e che diventerà l'asse principale per i movimenti locali verso il centro di Pompei. Dalle analisi effettuate, riportate nella "Relazione acustica in fase di cantiere ed in esercizio", è significativo lo spostamento dei volumi di traffico dell'area nord (in prossimità del sito archeologico, indicato come ricettore sensibile nella classificazione acustica comunale) all'area sud della zona di progetto.</p> <p>L'impatto sulla componente Vibrazioni è potenzialmente legato più alla fase di cantiere che alla fase di esercizio.</p>	<p><i>Perché:</i> I ricettori sono principalmente commerciali presso via Plinio (IV classe acustica) e prevalentemente residenziale su via Masseria Curato (III classe acustica). Nella valutazione delle potenziali criticità legate al progetto si deve tener conto della concorsualità delle altre sorgenti: dal punto di vista geometrico i ricettori presenti nell'area indagata ricadono nelle fasce di pertinenza di altre infrastrutture già presenti sul territorio, come l'autostrada, l'alta velocità Napoli- Sorrento e la linea ferroviaria regionale Napoli – Salerno. Dal punto di vista funzionale possono essere definite concorsuali le prime due infrastrutture e la loro presenza ridefinisce i limiti acustici propri degli interventi in progetto, riducendoli. Dall'analisi incrociata dei livelli ante-post e tra i livelli del progetto e i limiti acustici di riferimento, emerge che su alcuni ricettori, tutti nell'area sud di progetto e prospicienti a via Masseria Curato, possono verificarsi superamenti del limite diurno e del limite notturno, rispettivamente dell'ordine di 2 dB e di 4 dB. Sui medesimi ricettori è evidente l'incremento dei livelli acustici nel passaggio allo stato di progetto, essendo via Masseria Curato una strada locale nello scenario attuale destinata a diventare un arco di raccordo fondamentale verso il centro di Pompei. Ne consegue che sui ricettori individuati con le codifiche RIC.003 a RIC.010 è necessario predisporre un intervento diretto al ricettore, con la sostituzione degli infissi delle facciate direttamente esposte su Via Masseria Curato.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i> non sono previsti rischi di contaminazione.		<i>Perché:</i> accidentali sversamenti in fase di realizzazione saranno impediti dall'applicazione di comportamenti e procedure adeguati e conformi alla normativa sulla sicurezza in fase di cantiere. Per lo smaltimento delle acque di piattaforma derivanti dal nuovo viadotto che scavalca la ferrovia Napoli-Salerno verrà realizzata una nuova vasca di accumulo in affiancamento vicino a quella esistente che verrà dismessa.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio.		<i>Perché:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione: Numerosi sono gli interventi che concorrono a un miglioramento della situazione esistente in relazione alla componente Paesaggio e Beni Culturali, in particolare il recupero dei fabbricati ferroviari borbonici; - la realizzazione di una nuova area verde per il quartiere, per la città e per i turisti, intesa come porta sugli scavi e passeggiata narrante, in grado di dare un valore aggiunto alla visita al sito archeologico; la qualificazione del paesaggio degradato costituito dal tessuto insediativo tra la stazione e gli scavi archeologici; la pedonalizzazione e riqualificazione di via Plinio.</i></p>		<p><i>Perché: Si tratta di interventi che contribuiscono in modo positivo sia al paesaggio straordinario degli scavi archeologici e del Vesuvio, sia al paesaggio ordinario/degradato del tessuto insediativo ricompreso tra la stazione e gli scavi.</i></p> <p><i>L'impatto visivo del nuovo cavalcaferrovia sarà mitigato mediante l'uso dei materiali stessi (cls e acciaio con finitura color antracite, che ben si inserisce in questo paesaggio dominato dai colori dei campi, delle aree verdi e delle colate laviche), del progetto delle pile e del rinverdimento del lotto.</i></p> <p><i>Il progetto incentiva inoltre la risistemazione anche dell'intorno, il progetto dell'HUB promuove il recupero a fini turistico-culturali delle limitrofe aree industriali dismesse, potenziando in tal modo l'attrattività turistica dell'intera area;</i></p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto prevede il rafforzamento del trasporto ferroviario, del trasporto pubblico locale e della mobilità dolce, consentendo facili interscambi e di conseguenza incentivandone l'utilizzo.</p>		<p><i>Perché:</i> A livello globale pertanto si prevede una riduzione dei volumi di traffico veicolare e una sua fluidificazione, garantita dalla separazione del traffico locale e di quello di attraversamento. Questo comporta però lo spostamento di una quota di traffico, ossia di quello di attraversamento, da via Plinio a via Masseria Curato, che pertanto vede aumentare il volume di traffico rispetto allo stato attuale. Lungo questo tratto i livelli di traffico non sono elevati e non vi sono problemi ambientali.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La zona a nord dell'area di intervento forma un sistema di grande interesse, che il Piano Territoriale di Coordinamento nomina "Complesso vulcanico", area archeologica e vulcano.</p>		<p><i>Perché:</i> La nuova passerella sopraelevata assolve anche alla funzione di punto panoramico di visuale sugli scavi, legando tra loro parti di questo territorio (gli scavi archeologici e il Vesuvio) che, pur nell'apparente molteplicità, deve essere interpretato come un "unicum". Questo concorre anche al raggiungimento degli obiettivi che si è preposta la Riserva UNESCO. Inoltre la zona di intervento risulta urbanizzata e fortemente infrastrutturata. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parco urbano, con la piantumazione di essenze tipiche dei siti, esclusivamente mediterranee o storicamente inserite nel paesaggio vesuviano.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> L'area oggetto di intervento risulta già fortemente antropizzata e infrastrutturata.		<i>Perché:</i> Il bilancio del suolo non antropizzato prima e dopo la realizzazione del progetto è positivo: anche se verranno realizzate le pile del nuovo cavalcaferrovia in un lotto attualmente costituito da suolo permeabile, si procederà alla demolizione di un parcheggio asfaltato e alla sua trasformazione in parco urbano.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Descrizione:		Perché:	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Rischio sismico: classe 2 Rischio vulcanico: zona rossa		Perché: Le strutture sono progettate secondo la più recente norma antisismica.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il progetto è circoscritto nel Comune di Pompei in Campania.		Perché:	

10. Allegati			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA	-	320520S01PFTR00RESXE01A
1A	FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	-	320520S01PFTR00RESXE02A
1B	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	-	320520S01PFTR00DFSXE01A
1C	STATO DI FATTO SU ORTOFOTO	1:1000	320520S01PFTR00RBS7E01A
1D	SEZIONI TERRITORIALI	1:500	320520S01PFTR00SZS8E01A
1E	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU BASE CATASTALE	1:1000	320520S01PFTR00PLS7E03A

1F	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU ORTOFOTO	1:1000	320520S01PFTR00PLS7E02A
1G	STUDIO TRASPORTISTICO	-	320520S01PFTR00SCSX01A
1H	PLANIMETRIA DI PROGETTO AREE ESTERNE A SERVIZIO DELLA FERMATA	1:500	320520S01PFTRSEPLS8E01A
1I	NUOVA FERMATA FERROVIARIA - PIANTE, PROSPETTI E SEZIONI	1:200	320520S01PFTRFVPZS9E01A
1L	SEZIONI TIPOLOGICHE PEDONALIZZAZIONE VIA PLINIO E VILLA DEI MISTERI	1:200	320520S01PFTRSESZS9E01A
1M	VISTE 3D	-	320520S01PFTR00VSSXE01A
1N	PLANIMETRIA E PROFILO CAVALCAFERROVIA E SEZIONI TIPO	varie	320520S01PFTRSEPLSVE01A
1O	PROFILO DI PROGETTO VIABILITÀ NORD E SEZIONE TIPO	1:1000	320520S01PFTRSEPFVSVE01A
1P	PLANIMETRIA DI CANTIERIZZAZIONE	1:1000	320520S01PFTRSCPLS7E01A
ELABORATI AMBIENTALI			
2	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	-	320520S01PFTR00AASXE00A
3	VINCOLI E TUTELE	1:5000	320520S01PFTR00PLS5E01A
4	CARTA DEGLI USI IN ATTO	1:5000	320520S01PFTR00PLS5E02A
5	ESTRATTI DEL PAI	1:10000	320520S01PFTR00PLS4E01A
6	RELAZIONE ACUSTICA IN FASE DI CANTIERE ED IN ESERCIZIO	-	320520S01PFTR00AASXE01A
7	STUDIO VIBRAZIONALE IN	-	320520S01PFTR00AASXE02A

	FASE DI CANTIERE ED IN ESERCIZIO		
8	STUDIO DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA IN FASE DI CANTIERE ED IN ESERCIZIO	-	320520S01PFTR00AASXE03A
9	SCHEDE RECETTORI	-	320520S01PFTR00AAS7E15A

Il/La dichiarante



(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.