



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**Oggetto: [ID\_VIP: 5249] Progetto “Hub di Pompei - inserimento di una nuova stazione RFI sulla linea Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore)”.**  
**Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.**  
**Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. RFI-AD.DST\45 del 05/03/2020, acquisita al prot. MATTM-18901 del 11/03/2020, la Soc. RFI Direzione Stazioni ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mmi., per il progetto di “*Hub di interscambio ferroviario di Pompei*”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l’intervento prevede la realizzazione di una nuova fermata RFI sulla linea ferroviaria Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore) che costituirà un nuovo collegamento ferroviario al sito archeologico di Pompei.

L’intervento consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio fra 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 Pompei Ovest dell’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria 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 Castellamare di Stabia. L’idea del nodo intermodale di Pompei nasce nell’ambito del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), approvato con D.G.R. 1282 del 05/04/2002 con l’obiettivo di integrazione e sviluppo della mobilità ferroviaria campana attraverso interventi di carattere infrastrutturale.

L’intervento in valutazione si configura come “*modifica o estensione*” di una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., punto 2), lett. c) “*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*”.

ID Utente: 6838  
ID Documento: CreSS\_05-6838\_2020-0017  
Data stesura: 13/07/2020

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225074-5070 - e-mail: CRESS-5@minambiente.it  
e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

## **Analisi e valutazioni**

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

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.

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 ferrovia 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'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.

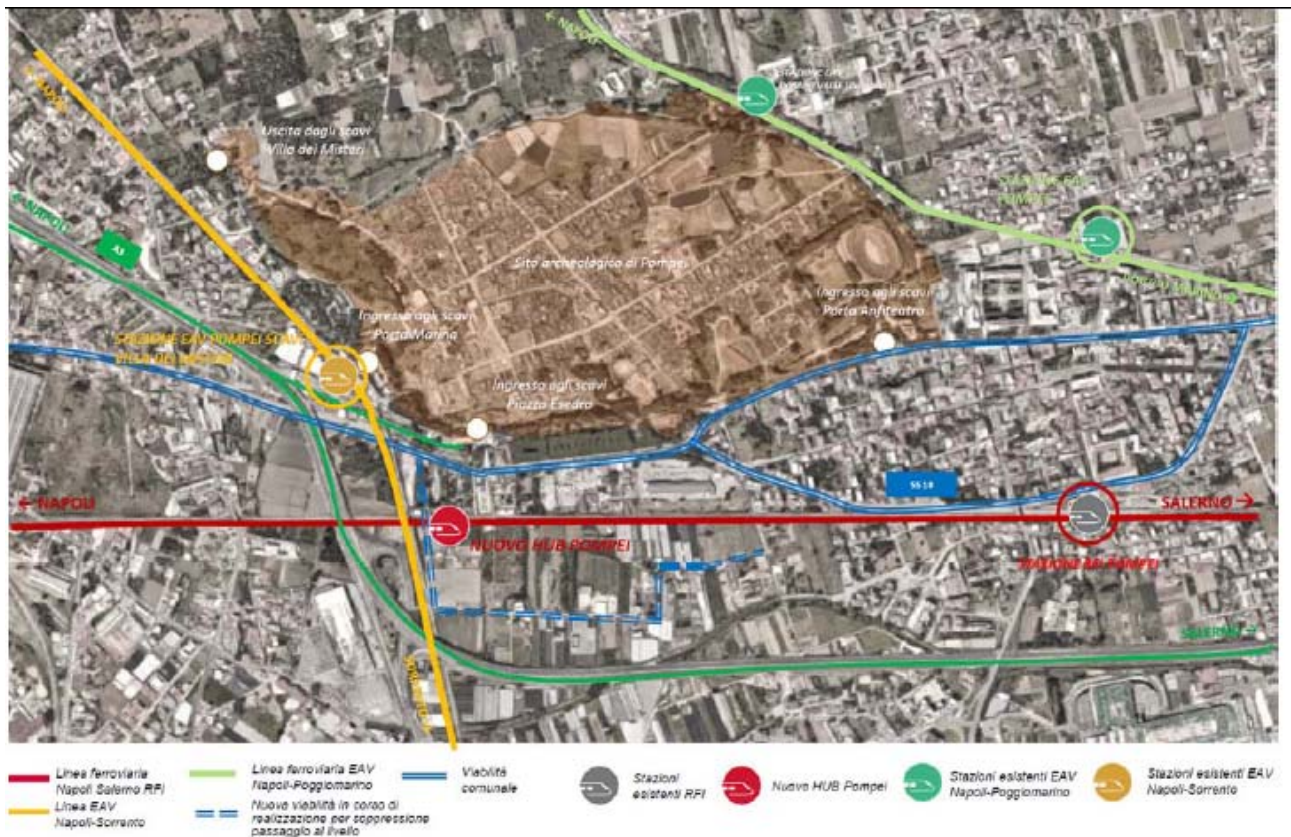


Fig. 1 “Inquadramento territoriale” (Fonte: Lista di controllo)

L’area di intervento è caratterizzata dalla presenza di un significativo sistema di vincoli:

- 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*”;
- Geosito “*Pompei scavi*”;
- Classe sismica 2;
- Rischio vulcanico zona rossa;
- Riserva della biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d’Oro.

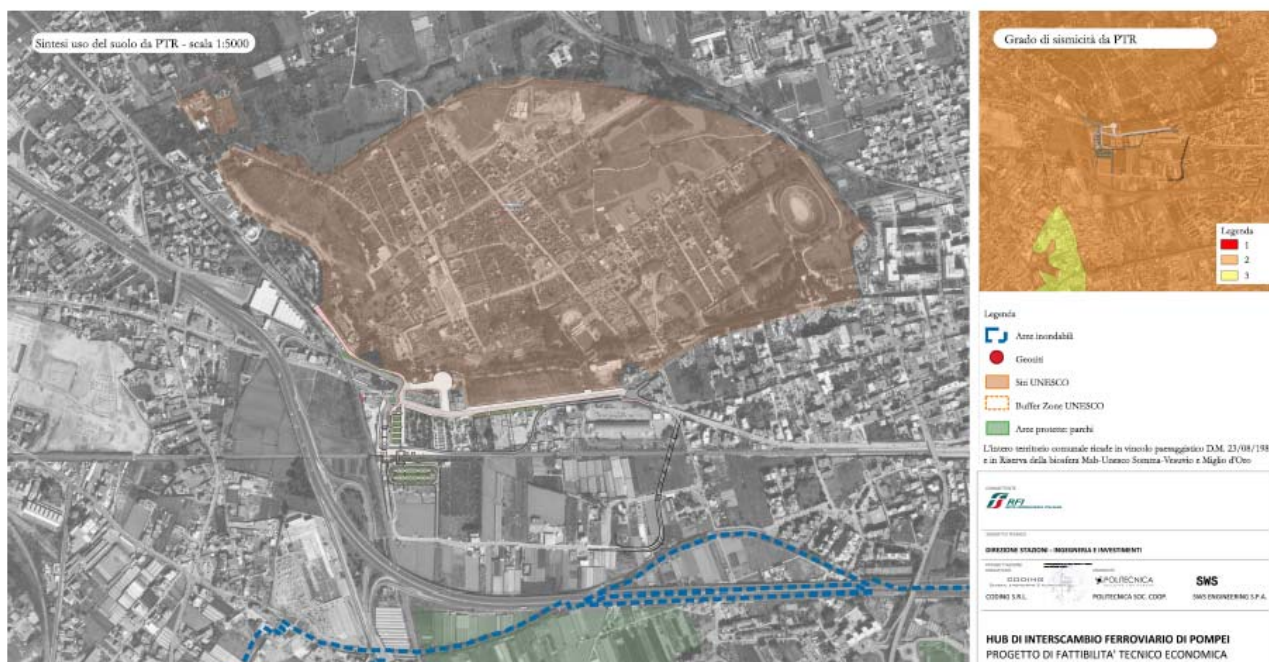


Fig. 2 “Carta dei vincoli e tutele” (Fonte: allegato n. 3)

Il progetto prevede la realizzazione dei 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.

Per quanto attiene a “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)” l’area interessata dall’intervento non ricade, neppure parzialmente, all’interno di tali siti.



Per quanto attiene alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica, l'area di intervento è interessata da vincolo paesaggistico D.M. 23/08/1985 (recepisce il 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, di Resina, di Torre Annunziata, di S. Sebastiano al Vesuvio, di Boscotrecase, di Pompei, di Terzigno, di San Giuseppe Vesuviano, di Ottaviano, di Somma Vesuviana, di Sant’Anastasia, di Pollena Trocchia e di Cercola”*.

L'area, inoltre, è prossima al Sito UNESCO *“Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata”* (<500 m.).

Per quanto riguarda i *“Siti contaminati”* (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) l'area di intervento non interessa siti contaminati.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'area di intervento ricade in classe sismica 2.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente dichiara che l'area di intervento non ricade all'interno di tali aree.

Per quanto riguarda la presenza di zone montuose e forestali l'intervento non ricade, neppure parzialmente, in tali zone.

Per quanto attiene a *“territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 del D.Lgs. 228/2001)”* il proponente riporta che molte produzioni DOP e IGP coinvolgono l'intero territorio regionale o provinciale, ma nessuna di queste viene attualmente prodotta nell'area oggetto di intervento o nel suo intorno.

Con riferimento alla cantierizzazione il proponente riporta che 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 Fabbricato Viaggiatori, quelle delle colonne delle pensiline e quelle delle fondazioni del cavalcaferrovia. Visti i limitati sbancamenti, il proponente 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.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), l'area di intervento ricade in aree a rischio vulcanico: zona rossa.

Inoltre ricade in aree appartenenti alla Riserva della Biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro.

## **Conclusioni**

Alla luce di quanto sopra illustrato, esaminata la Lista di controllo e la documentazione trasmessa, si ritiene che per l'intervento proposto "*Hub di interscambio ferroviario di Pompei*", possano sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi. Questo in relazione, in particolar modo, al complesso delle opere previste insistenti in un contesto territoriale di significativa valenza e qualità ambientale caratterizzato dalla presenza di una serie di vincoli di natura paesaggistica, archeologica, nonché per la presenza del Sito UNESCO "*Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata*".

In esito alle valutazioni svolte, si rende quindi necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere proposte attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

### **Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

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