

COMMITTENTE



SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

MANDATARIA

CODING
 GENERAL ENGINEERING & PLANNING

CODING S.R.L.

MANDANTE

POLITECNICA
 BUILDING FOR HUMANS

POLITECNICA SOC. COOP.

SWS

SWS ENGINEERING S.P.A.

HUB DI INTERSCAMBIO FERROVIARIO DI POMPEI

PROGETTO DEFINITIVO

DOCUMENTAZIONE GENERALE PROGETTO

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni
della Conferenza di Servizi Preliminare

SCALA

-

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	TIPO DOC.	SCALA	NUM.	REV.
3205	20	S01	PD	PM00	RE	SX	E02A	

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	Emissione	V. Scardavelli	L. Nardoni	P. Luciani	16/11/20	G. Coppa	16/11/20

Controllo Qualità

QA & QC	Verificato	Approvato	Autorizzato
	F. Bistolfi	P. Bordini	R. Vangeli

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data
F. Cerone	16/11/20	A. Martino	

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

= = = =

SEDE TECNICA

NOME DOC.

NUMERAZIONE

Verificato e Trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

Progetto Definitivo

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni della

Conferenza di Servizi Preliminare

HUB DI POMPEI

Rev.	Descrizione revisione	Redatto	Verificato	Approvato	Autorizzato
0	Emissione per commenti	V. Scardavelli	L. Nardoni	P. Luciani	F. Coppa

INDICE

1	SCOPO DEL LAVORO	3
2	TABELLA RIEPILOGATIVA	4
3	E-distribuzione S.p.A.	6
3.1	Osservazioni procedurali	6
4	Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare	6
4.1	Osservazioni procedurali	6
5	Gori S.p.A.....	8
5.1	Osservazioni procedurali	8
6	Ente Autonomo Volturno S.r.l.	9
6.1	Osservazioni procedurali	9
7	Consorzio di Bonifica integrale	10
7.1	Osservazioni procedurali	10
8	Comune di Pompei - VI Settore Tecnico	11
8.1	Osservazioni procedurali	11
9	Parco Archeologico di Pompei - Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo	13
9.1	Osservazioni procedurali	13

1 SCOPO DEL LAVORO

Il presente documento è la Relazione di ottemperanza alle prescrizioni contenute nella trasmissione delle determinazioni acquisite nella Conferenza di Servizi Preliminare U.0013627 del 06 agosto 2020 e ha la finalità di agevolare la fase di Verifica di Ottemperanza dei contenuti progettuali afferenti agli interventi oggetto della presente.

Tale documento consente di fornire per ciascuna delle prescrizioni applicabili genericamente o specificamente al progetto le opportune verifiche di ottemperanza.

Le considerazioni e le argomentazioni sviluppate in risposta alle prescrizioni contenute nei vari Pareri sono state ordinate all'interno di una tabella che ripercorre la struttura argomentativa del provvedimento stesso.

Per ogni singola prescrizione è riportato sia un contributo testuale specifico, avente finalità di fornire le opportune evidenze di ottemperanza, sia in alcuni casi, la codifica e la relativa titolazione degli elaborati relazionali e grafici del Progetto Definitivo in cui verificare direttamente la coerenza delle scelte progettuali adottate rispetto al quadro prescrittivo stesso.

2 TABELLA RIEPILOGATIVA

Hub di Interscambio Ferroviario di Pompei fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana Napoli-Sorrento, compresi gli interventi di miglioramento dell'accessibilità. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica CUP: J64C19000300001					
Conferenza di Servizi Preliminare					
AMMINISTRAZIONI ED ENTI	n. NOTA	DATA	OSSERVAZIONI	INDICAZIONI	RISPOSTE
Snam Rete Gas S.p.A.	447/LAN	15-mag-20	nelle aree interessate dall'intervento non sono presenti impianti di proprietà	-	-
	630/ROS	25-giu-20	le opere non interferiscono con gli impianti di proprietà	-	-
Marina Militare – Comando Marittimo sud – Taranto	16129	08-giu-20	non sussistono motivi ostativi alla realizzazione delle opere in progetto	-	-
E-distribuzione S.p.A.	437181	14-lug-20	le opere potrebbero determinare interferenze con le linee di distribuzione dell'energia elettrica attualmente in esercizio ed indica modalità per procedere alla loro risoluzione e all'esecuzione in sicurezza delle lavorazioni previste	1) necessaria preventiva richiesta di spostamento impianti ed ogni intervento sarà subordinato a tale richiesta a carico del richiedente. (Le linee sono in esercizio alla tensione nominale di 380 V (BT) e 20 kV (MT) e rappresentano un pericolo per coloro che lavorano in vicinanza) 2) le nuove richieste di energizzazione delle infrastrutture a realizzarsi determineranno la necessità di creare una nuova cabina secondaria di trasformazione, che andrà a potenziare la rete elettrica di distribuzione esistente in loco. Bisognerà destinare circa 20 mq per la realizzazione di tale cabina e la posizione della stessa dovrà essere condivisa con l'Ente	Realizzato un nuovo locale Cabina di MT come da indicazioni dell'Ente fornitore.
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare	54190 (REGISTRO UFFICIALE INTERNA)	13-lug-20	L'area di intervento è caratterizzata dalla presenza di un significativo sistema di vincoli: • Vincolo paesaggistico D.M. 23/08/1985; • Geosito "Pompei scavi"; • Classe sismica 2; • Rischio vulcanico zona rossa; • Riserva della biosfera Mab-Unesco Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro. Per l'intervento proposto possono sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi.	necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere proposte attraverso la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..	Lo studio Preliminare Ambientale riporta le analisi ed i potenziali impatti. Si procederà con verifica di assoggettabilità VIA.
	55018 (REGISTRO UFFICIALE USCITA)	15-lug-20	Per l'intervento proposto possono 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".	RFI dovrà provvedere a presentare l'istanza per la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi art. 19 del D.Lgs. 152/2006	Lo studio Preliminare Ambientale riporta le analisi ed i potenziali impatti. Si procederà con verifica di assoggettabilità VIA.
Ministero della Difesa - Comando trasporti e materiali	56800	20-lug-20	la pronuncia del Delegato del Ministero della Difesa potrà avvenire solo al termine dell'istruttoria coordinata dal Comando territoriale competente per territorio e condotta dagli organi tecnici delle Forze Armate. Pertanto richiede al Comando Forze Operative Sud di voler fornire l'assicurazione circa l'acquisizione della documentazione progettuale e del conseguente avvio dell'istruttoria per l'emissione del previsto parere interforze	-	-
Gori S.p.A.	35129	22-lug-20	parere favorevole di massima sulle indicazioni degli impianti idrici e fognari e del sistema di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche	gli elaborati relativi alle successive fasi progettuali andranno sottoposti a nuovo assenso del Gestore	Redatti elaborati che descrivono nel dettaglio il progetto per nuova analisi e verifica da parte del Gestore.
Ente Autonomo Volturno S.r.l.	18467	27-lug-20	esprime parere favorevole di massima al progetto con indicazioni	1) l'interferenza progettuale per il collegamento con gli Scavi e la fermata EAV di "villa dei Misteri" rientra tra le opere di cui all'art. 49 del D.P.R. 753/80 2) interferenza con la fascia di rispetto ferroviaria: RFI dovrà sottoporre alla preventiva approvazione da parte della Giunta Regionale Campania - Direzione Generale per la Mobilità (previo Nulla Osta tecnico dell'Ente) un progetto esecutivo da autorizzare, ai sensi degli artt. 49 e 60 del D.P.R. 753/80 e del D.M. 137 del 04/04/2014	Il progetto contiene tutti i documenti necessari che ne permettono la valutazione da parte degli enti competenti

Hub di Interscambio Ferroviario di Pompei fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana Napoli-Sorrento, compresi gli interventi di miglioramento dell'accessibilità. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica CUP: J64C19000300001					
Conferenza di Servizi Preliminare					
AMMINISTRAZIONI ED ENTI	n. NOTA	DATA	OSSERVAZIONI	INDICAZIONI	RISPOSTE
Consorzio di Bonifica integrale	6757	28-lug-20	parere preventivo favorevole alla realizzazione delle opere. Evidenza che l'opera non interferisce con la piattaforma scolante di bonifica	la successiva fase progettuale (progetto definitivo) dovrà essere subordinata alla richiesta di apposito Nulla Osta idraulico	Studiata l'invarianza idraulica per lo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma; si realizzerà una vasca di laminazione per l'immissione delle acque meteoriche della strada di nuova progettazione all'interno del fosso Bottaro
Comune di Pompei - VI Settore Tecnico	35036	30-lug-20	riporta le proprie determinazioni. In particolare, con riferimento ai punti relativi alla "Viabilità" ed al "Cavalcaferrovia" rappresenta alcune necessità ed avanza, in merito, alcune proposte	<u>Viabilità</u> • pedonalizzazione di via Plinio: la definizione di procedura di esproprio, per la realizzazione della rotatoria, dovrà tener conto di acquisire al patrimonio comunale il reliquato della particella posta a Nord, tenendo presente gli ampi spazi pertinenziali; • per la "nuova" strada locale con carreggiata complessiva di m 5,50 con unica corsia di marcia da m 3.75 si chiede di prevedere e implementare l'ampiezza della mentovata strada al fine di ottenere un doppio senso di marcia, con carreggiata conforme al C.d.S.. Questo garantirebbe maggiore flessibilità del traffico veicolare immediatamente correlato alle attività menzionate <u>Cavalcaferrovia</u> • apportare opportuni miglioramenti al tracciato, al fine di ridurre al massimo i reliquati ed utilizzare gli stessi per opere di mitigazione dell'impatto che l'infrastruttura stradale porterebbe al paesaggio ed al contesto territoriale; • massima permeabilità del suolo, oggi "agricolo", la cui futura vocazione potrà essere a verde pubblico attrezzato	La particella a nord della rotatoria di progetto viene interessata solo in minima parte, non generando quindi un reliquato. Per prevedere un'area caratterizzata da manufatti da destinare a funzioni di pubblica sicurezza, zone per la sosta di taxi o bus di linea, e gli spazi pertinenziali bisogna ampliare il perimetro di intervento. La nuova strada locale è caratterizzata da una carreggiata a due corsie per ogni senso di marcia delle dimensioni totali di 9,50 m. Le particelle interessate dal tracciato del cavalcaferrovia, riducono i reliquati alla quasi nullità; le mitigazioni ambientali sono caratterizzate da arginelli erbosi e veri e propri muri in terra rinforzata con geogriglie.
Parco Archeologico di Pompei - Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo	6924	31-lug-20	parere preliminare complessivamente positivo, ferme restando le indicazioni esplicitate nel dispositivo relativamente agli ambiti di tutela archeologica, paesaggistica e architettonica - Tutela archeologica: DM 10.06.1929 (vincolo indiretto) e DM 19.10.1983 (vincolo diretto e indiretto) - Tutela architettonica: art. 10 e art. 12 del D. Lgs. 42/2004 - Tutela paesaggistica: - D.M. 27/10/1961; - D.M. 23/8/1985; - D. Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lett. M; - Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani: • P.I.R. Protezione Integrale con Restauro Paesistico Ambientale • R.U.A. Recupero Urbanistico Edilizio e Restauro Paesistico Ambientale	Parere Archeologico: limitare al massimo l'impatto sul sottosuolo, preferendo soluzioni di costruzione in rilevato Parere Architettonico: restauro dell'antica stazione ferroviaria; per la viabilità che lambisce l'Hotel Suisse, tenere in conto i valori architettonici, affinché l'intervento non ne alteri la leggibilità. Parere Paesaggistico: preservare con il restauro l'involucro e gli apparati decorativi originari della vecchia stazione; ricostituire le relazioni funzionali e visive tra la stazione e l'infrastruttura e tra queste e il paesaggio circostante, prevedendo la demolizione di superfetazioni e detrattori paesaggistici; inserimento nel contesto della passerella pedonale privilegiando l'uso della vegetazione come mitigazione paesaggistica; evitare la presenza di spazi residuali che potrebbero diventare fattori di degrado urbano; realizzare, con l'ausilio della vegetazione, sistemi di ombreggiamento e di mitigazione climatica; adottare principi di progettazione bioclimatica, sistemi di risparmio energetico di tipo attivo e passivo, per un impatto ambientale nullo; prevedere lungo i percorsi (viabilità di accesso alla fermata e riorganizzazione della viabilità locale) aree verdi di sosta con panchine ed elementi di arredo urbano; inserire la ricognizione di eventuali aree da destinare al commercio; fornire indicazioni per la cartellonistica stradale, la localizzazione e i sistemi di supporto; realizzazione di un parco attrezzato con attrezzature sportive nell'area sottostante il cavalcavia; limitare al massimo l'impatto paesaggistico delle opere infrastrutturali attraverso l'utilizzo di sistemi verdi e di ingegneria naturalistica e tecniche a basso impatto ambientale; sostituire il sistema costruttivo a piloni con un rilevato stradale, che potrebbe essere inserito in una collina artificiale del parco urbano attrezzato, utilizzando tecniche a basso impatto ambientale, quali la tecnica delle terre armate con riverdimento ad idrosemina.	Nel progetto si presta particolare attenzione a limitare al minimo le opere di scavo. È previsto il recupero e restauro delle facciate dei fabbricati e del loro apparato decorativo. È migliorata la leggibilità dei valori architettonici dell' Hotel Suisse grazie alla pedonalizzazione della strada. Le soluzioni progettuali sono tutte mirate a sottolineare l'inserimento del progetto nel contesto e nel paesaggio. Il FV non è condizionato, pertanto non c'è consumo energetico. Il parcheggio è costituito interamente da pavimentazione drenante o spazi dedicati al verde e si prevede la disposizione di alberature per la mitigazione climatica. Sono stati previsti due parchi uno che unisce la nuova stazione e viabilità a via Plinio e uno che costeggia la nuova stazione nella sua lunghezza e la separa dalla nuova viabilità. I rilevati stradali realizzati con muri in terra rinforzata hanno sostituito due delle campate del nuovo cavalcaferrovia.

3 E-distribuzione S.p.A.

3.1 Osservazioni procedurali

I lavori del progetto da realizzare potrebbero determinare interferenze con le nostre linee di distribuzione dell'energia elettrica attualmente in esercizio.

Per questo è necessaria preventiva richiesta di spostamento impianti ed ogni nostro intervento sarà subordinato a tale richiesta a carico del richiedente.

Al riguardo Vi facciamo presente che le nostre linee sono in esercizio alla tensione nominale di 380 V (BT) e 20 kV (MT) e rappresentano un pericolo per coloro che lavorano in vicinanza.

Le nuove richieste di energizzazione delle infrastrutture a realizzarsi determineranno la necessità di creare una nuova cabina secondaria di trasformazione, che andrà a potenziare la rete elettrica di distribuzione esistente in loco.

Per questo motivo vi chiediamo di tener conto, all'interno del vostro progetto, di tale necessità e di destinare un suolo di circa 20 mq per la realizzazione di tale cabina. La posizione della stessa dovrà essere condivisa con i nostri uffici.

Verrà realizzato un nuovo locale Cabina di MT che verrà ceduto all'ente distributore che renderà disponibile, presso l'adiacente locale contatori, le forniture in bassa tensione. Tale locale è stato previsto come da indicazioni, sia nelle dimensioni che per la posizione, stabilite da E-distribuzione S.p.A..

Per verificare l'intervento suddetto si può fare riferimento agli elaborati:

- Relazione tecnica LFM (32050S0PDPMIFRTSXE01A)
- Fabbricato tecnologico - Fabbricato Viaggiatori. Planimetria disposizione apparecchiature F.M. (32050S0PDPMIFPMSVE01A)

4 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Il MATTM si è espresso per la Conferenza dei Servizi preliminare con due note.

4.1 Osservazioni procedurali

Nota del 13/07/2020

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.

La valutazione dei potenziali impatti e tutte le analisi del caso sono state condotte all'interno dello Studio Preliminare Ambientale, a cui si rimanda per approfondimenti. Tale attività sarà sviluppata e perfezionata proprio nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

Nota del 15/07/2020

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".

Esaminata la Lista di controllo e la documentazione fornita dalla Società, ai sensi di quanto disposto dall'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e come più diffusamente illustrato nell'allegata nota tecnica prot. MATTM-54190 del 13/07/2020, predisposta dalla competente Divisione Sistemi di Valutazione Ambientale di questa Direzione Generale, 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.

La valutazione dei potenziali impatti e tutte le analisi del caso sono state condotte all'interno dello Studio Preliminare Ambientale, a cui si rimanda per approfondimenti. Tale attività sarà sviluppata e perfezionata proprio nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

5 Gori S.p.A.

5.1 Osservazioni procedurali

Dall'analisi degli elaborati progettuali trasmessi si evince che l'intervento consiste, per quanto di interesse di questo Gestore del SII,

- *nella realizzazione di una nuova vasca di accumulo in affiancamento a quella esistente che verrà dismessa, deputata allo smaltimento delle acque di piattaforma del nuovo viadotto viale Mazzini – via masseria Curato (cfr. tav. 320520S01PFTRSESI7E01A – RILIEVO: SOTTOSERVIZI INTERFERENTI – PRIME INDICAZIONI----- tav. 320520S01PFTR00RESXE01A - RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA-----tav. 320520S01PFTRIMRTSXE01A – IMPIANTI: RELAZIONE IMPIANTI MECCANICI)*
- *nella realizzazione di scavi che interferiscono con la rete idrica e la rete fognaria esistente in via Plinio, via Masseria Curato, via Stabiana;*
- *nella realizzazione degli impianti idrici e fognari interni all'edificio della nuova fermata ferroviaria.*

Dalla consultazione dell'archivio in ambiente GIS della GORI S.p.A. emerge che:

- *lungo via Plinio sono posate in parallelo la rete idrica in acciaio DN 250 mm e quella in ghisa DN 60 mm, invece lungo via Masseria Curato e via Stabiana è posata la rete idrica in acciaio DN 50 mm*
- *lungo via Plinio è posata la rete fognaria mista in gres DN 600 mm.*

Tra gli elaborati progettuali non sono compresi grafici di dettaglio relativi agli impianti idrici e fognari in progetto e alla vasca di accumulo deputata allo smaltimento delle acque di piattaforma del nuovo viadotto.

Nella tav. 320520S01PFTRSESI7E01A – RILIEVO: SOTTOSERVIZI INTERFERENTI - PRIME INDICAZIONI sono rappresentati in maniera schematica sia il posizionamento della vasca di accumulo delle acque di piattaforma stradale, sia le interferenze tra le reti idriche e fognarie gestite dalla GORI spa e le lavorazioni a farsi per il progetto in esame.

La tav. 320520S01PFTRIMRTSXE01A – IMPIANTI: RELAZIONE IMPIANTI MECCANICI riporta solo la descrizione del sistema di raccolta delle acque meteoriche, senza specificare le portate trattate e le modalità di sversamento nel recapito finale.

Sulla base della documentazione trasmessa si può esprimere solo un parere favorevole di massima sulle indicazioni degli impianti idrici e fognari e del sistema di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche, precisando che andranno sottoposte

a nuovo assenso di questo Gestore le tavole grafiche e le relazioni particolareggiate delle opere a farsi, relative alle diverse fasi della progettazione con l'analitica indicazione del contenuto minimo dei documenti richiesti, perché ciascuna fase progettuale sia correttamente integrata.

In relazione al punto suddetto, gli appunti sono per lo più incentrati sulla mancanza di approfondimento degli elaborati presentati, per cui l'Ente ha potuto formulare solo un parere preliminare favorevole di massima.

Sono stati redatti nuovi elaborati, ed approfonditi quelli già consegnati, che descrivono nel dettaglio il progetto definitivo in oggetto.

In particolare gli elementi che vengono citati nelle osservazioni trovano riscontro e approfondimento negli elaborati descrittivi:

- Relazione idraulica (32050S01PDPM00RISXE02A)
- Pianta scavi V01-V02-VPP (32050S01PDPMIDPLSAE01A)
- Planimetria di drenaggio della nuova Fermata (32050S01PDPMFVPIS9E01A)
- Planimetria di drenaggio (nuova viabilità nord) (32050S01PDPM00PIS8E01A)
- Planimetria di drenaggio (nuova viabilità di stazione) (32050S01PDPM00PIS8E03A)
- Planimetria di drenaggio (nuova rotatoria) (32050S01PDPM00PIS8E03A)
- Planimetria di drenaggio (viabilità di accesso al nuovo parcheggio) (32050S01PDPM00PIS8E04A)
- Planimetria di drenaggio (nuovo parcheggio) (32050S01PDPM00PKPISAE01A)

Si attende, quindi, la nuova analisi e verifica del Gestore con conseguente parere ed eventuali indicazioni.

6 Ente Autonomo Volturno S.r.l.

6.1 Osservazioni procedurali

Nell'esprimere parere favorevole di massima al Progetto di che trattasi, si dichiara quanto segue:

- *l'interferenza progettuale rilevata, per il collegamento con gli Scavi e la vicina Fermata EAV di "villa dei Misteri", della Linea ferroviaria EAV: Napoli / Sorrento, rientra tra le opere di cui all'art. 49 del D.P.R. 753/80;*
- *per l'interferenza con la fascia di rispetto ferroviaria, prima di dare inizio alla previsione delle opere, RFI, dovrà sottoporre alla preventiva approvazione da parte della Giunta Regionale della Campania – Direzione Generale per la Mobilità (previo "Nulla Osta" tecnico dello scrivente recante "Norme in materia di polizia,*

sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario" e del D.M. n°137 del 04/04/2014 "Norme Tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto" (per eventuali impianti e sottoservizi attraversanti o che determinano un parallelismo).

L'art. 60 del D.P.R. 753/80 prevede la deroga a detti limiti se, a giudizio delle ferrovie, viene salvaguardata la conservazione della sede ferroviaria, la sicurezza pubblica e la circolazione dei treni.

Il progetto oltre a rispettare tutte le norme vigenti, nazionali ed internazionali, è parte integrante di funzioni relative alla ferrovia e rispetta le spesso più restrittive normative dettate da manuali e codici delle Ferrovie dello Stato, quindi il "richiedente", in questo caso, è in grado di dimostrare che vi siano tutti i presupposti necessari e la mancanza di cause ostative per cui sia ammissibile l'esecuzione delle opere in oggetto.

In ogni caso il progetto presentato contiene tutti i documenti necessari che ne permettono la valutazione da parte degli enti competenti.

7 Consorzio di Bonifica integrale

7.1 Osservazioni procedurali

In virtù del Regolamento per il rilascio del Nulla Osta idraulico per gli scarichi civili ed industriali di acque meteoriche e/o reflue depurate nei corsi d'acqua della bonificazione approvato con D.C. n.308 del 21.11.2017 e dell'integrazione all'art.10 di cui alla D.C. n.298 del 20.12.2019, qualora le acque meteoriche derivanti dalla trasformazione di uso del suolo siano sversate direttamente o mediante canali di scolo privati a cielo aperto, in un colatore di bonifica (recapito finale), occorre prevedere degli interventi compensativi al fine di garantire l'invarianza idrologica, ovvero il mantenimento dei volumi di piena, nonché l'invarianza idraulica, ovvero il mantenimento delle portate di piena.

Dalla disamina degli elaborati progettuali trasmessi, dato il livello attuale di risoluzione del progetto, si evidenzia che l'opera in progetto non interferisce con la Piattaforma scolante di bonifica.

Si precisa, in ogni caso, che la successiva fase di definizione progettuale (progetto definitivo) dovrà essere subordinata alla richiesta a questo Ente di apposito Nulla Osta idraulico.

Pertanto, si esprime parere preventivo favorevole alla realizzazione di cui trattasi.

Nel progetto definitivo è stata studiata l'invarianza idraulica per lo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma; inoltre si realizzerà una vasca di laminazione che consente il rispetto dell'invarianza idraulica per l'immissione delle portate di acque meteoriche derivanti la piattaforma stradale di nuova progettazione all'interno del fosso Bottaro.

Tali studi sono riportati e analizzati in maniera approfondita all'interno degli elaborati descrittivi:

- Relazione idrologica (32050S01PDPM00RISXE01A)
- Relazione idraulica (32050S01PDPM00RISXE02A)

Si attende, quindi, la nuova analisi e verifica dell'Ente con conseguente parere ed eventuali indicazioni.

8 Comune di Pompei - VI Settore Tecnico

8.1 Osservazioni procedurali

- Punto "Viabilità": la pedonalizzazione di via Plinio dall'incrocio con viale Mazzini fino a quello con Masseria Curato, dovrà tener presente delle seguenti necessità.

In primis, la definizione della procedura di esproprio finalizzata alla realizzazione della rotatoria, prevista in prossimità dell'uscita autostrade, dovrà tener conto dell'interesse pubblico di acquisire al patrimonio comunale il reliquato della particella posta a Nord della nuova rotatoria, ove sono presenti manufatti che saranno destinati a funzioni di pubblica sicurezza, oltreché a luogo di stanziamento di taxi ovvero bus di linea, tenendo presente gli ampi spazi pertinenziali.

- Punto "Viabilità": per quanto concerne la "nuova" strada locale, che sottopassando il cavalcaviaferrovia tange l'ingresso della nuova fermata RFI per proseguire verso via Plinio con andamento pressappoco parallelo alla linea ferroviaria, il progetto prevede che la stessa presenti una carreggiata complessiva di m 5,50 con unica corsia di marcia da m 3,75.

La scrivente, tenendo presente gli interessi contingenti di tutte le attività turistico-ricettive e commerciali nonché di tutte le aree a parcheggio presenti nell'area, chiede di prevedere ed implementare l'ampiezza della mentovata strada al fine di ottenere un doppio senso di marcia, con carreggiata conforme a quanto disposto dal C.d.S.. Il rapporto della carreggiata garantirebbe, in tal senso, maggiore flessibilità del traffico veicolare immediatamente correlato alle attività menzionate.

- Punto "Cavalcaviaferrovia": per quanto concerne la nuova viabilità che diramando dalla via Masseria Curato porta al nuovo cavalcaviaferrovia, considerato che la stessa interesserà fondi, in parte liberi ed in parte edificati, si chiede di apportare i più opportuni miglioramenti al tracciato, al fine di ridurre al massimo i reliquati ed utilizzare gli stessi per le opere di mitigazione dell'impatto che la infrastruttura stradale porterebbe al paesaggio, ed al contesto territoriale in generale. In tal senso dovrà essere garantita la massima permeabilità del suolo, all'attualità "agricolo", la cui futura vocazione potrà essere a verde pubblico attrezzato, meglio compatibile con il luogo e con le funzioni in esso individuabili.

Sul primo punto relativo alla pedonalizzazione di via Plinio, come si può evincere dagli elaborati grafici ed in particolare proprio quelli relativi al Piano Particellare di Esproprio, la particella a nord della

rotatoria di progetto viene interessata solo in minima parte, non generando quindi un reliquato nel senso stretto del termine. La superficie necessaria inserita all'interno del perimetro di intervento è di soli 50 mq circa, mentre l'intera particella (Foglio 8, P.lla 311) misura oltre 1900 mq. Il perimetro di intervento non ha tenuto conto in questa fase di uno spazio maggiore, considerando che appunto la particella in oggetto è solo marginalmente intercettata.

Per considerare un'area da acquisire per il patrimonio comunale che sia caratterizzata da manufatti da destinare a funzioni di pubblica sicurezza, zone per la sosta di taxi o bus di linea, e gli spazi pertinenziali che ne derivano, bisogna ampliare il perimetro di intervento e progettare un'area strettamente dedicata.

Il secondo punto, che si riferisce alla nuova strada locale e la richiesta di allargare la sede stradale al fine di ottenere un doppio senso di marcia con le dimensioni conformi a quanto disposto dal C.d.S., è stato accolto ed inserito nel progetto definitivo. La strada, che garantisce un rapido collegamento tra la stazione e la viabilità esistente, per il bacino d'utenza veicolare indotto dal nuovo nodo ferroviario, è stata inquadrata come una strada di categoria F urbana locale. La sezione tipo è ad unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia, di larghezza 2,75 m, banchina laterale e marciapiede su entrambi i lati di larghezza 1,50 m, per una dimensione totale di 6,50 m per la strada e 9,50 m considerando i marciapiedi.

Gli elaborati che meglio descrivono la soluzione a tale punto sono:

- Relazione tecnica di tracciamento (320520S01PDPM00RESXE04A)
- Planimetria di progetto e profilo longitudinale (320520S01PDPM00PLSVE02A)

Infine per quanto riguarda il nuovo cavalcaferrovia, il tracciato, in questa fase di progetto definitivo, è stato elaborato considerando appunto anche che le particelle residue siano ridotte al minimo e in effetti si può evidenziare un solo reliquato che va in continuità con una porzione di mitigazione ambientale dettata dalla conformazione della strada, che in quel punto verrà realizzata, in una prima parte, da elementi marginali costituiti da arginelli erbosi, di larghezza minima pari a 1,50 m, e poi in muri in terra rinforzata con geogriglie.

Gli elaborati descrittivi e grafici cui fare riferimento sono:

- Relazione tecnica di tracciamento (320520S01PDPM00RESXE04A)
- Planimetria di progetto e profilo longitudinale (320520S01PDPM00PLSVE01A)
- Planimetria di tracciamento e sezioni tipo (320520S01PDPM00PZSVE01A)

9 Parco Archeologico di Pompei - Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

9.1 Osservazioni procedurali

Parere archeologico

Relativamente agli aspetti concernenti la tutela archeologica, fermo restando quanto prescritto con parere prot. n. 3952 del 28.04.2020 relativo al progetto di indagini archeologiche preventive, in considerazione del richiamato vincolo archeologico insistente sulle aree oggetto di intervento, si richiede di adottare scelte progettuali che limitino al massimo l'impatto sul sottosuolo, preferendo per quanto possibile soluzioni di costruzione in rilevato.

Parere architettonico

Tenuto conto della documentazione trasmessa e della tipologia di intervento, relativamente agli aspetti legati alla tutela architettonica, si ritiene sin d'ora di precisare quanto segue, nell'ottica di fornire indicazioni funzionali alla redazione del progetto definitivo:

- *relativamente ai fabbricati dell'antica stazione ferroviaria - attese le peculiarità di testimonianza storico-artistica e nelle more dell'avvio di procedimento per la dichiarazione di notevole interesse culturale – appare sin d'ora opportuno prevedere un restauro degli immobili al fine di garantire la conservazione dei valori storico architettonici;*
- *relativamente alla sistemazione della viabilità che lambisce l'Hotel Suisse, si richiede di tenere in conto nella progettazione i valori architettonici alla base della dichiarazione di interesse, affinché il progettato intervento non ne alteri la leggibilità.*

Parere paesaggistico

Relativamente agli aspetti concernenti la tutela paesaggistica, tenuto conto della documentazione trasmessa e della tipologia d'intervento, risulta che l'intervento è finalizzato ad una riqualificazione complessiva dell'area d'intervento e sembra essere coerente con il sistema dei vincoli paesaggistici.

Tuttavia, al fine di limitare al minimo l'impatto nel paesaggio delle componenti infrastrutturali, si ritiene opportuno indicare alcuni criteri che potranno orientare la progettazione definitiva.

Per quanto attiene all'inserimento della nuova fermata in linea RFI e la realizzazione di un Fabbricato Viaggiatori a "ponte", tenuto conto del valore storico documentale della vecchia stazione, il progetto dovrà preservare attraverso opere di restauro l'involucro e gli apparati decorativi originari. Inoltre l'intervento dovrà mirare a ricostituire le relazioni funzionali e visive tra la stazione e l'infrastruttura e tra queste e il paesaggio circostante, prevedendo la demolizione di superfetazioni e detrattori paesaggistici.

Per quanto attiene al percorso pedonale di interscambio tra la nuova fermata RFI e la fermata esistente EAV Villa dei Misteri attraverso una passerella pedonale, il progetto dovrà prestare particolare cura all'inserimento nel contesto, privilegiando l'uso della vegetazione come elemento di mitigazione paesaggistica del percorso in elevato, con particolare riferimento all'attacco a terra e al sistema di supporto del percorso stesso. Si dovrà evitare, anche e soprattutto attraverso il verde, la presenza di spazi residuali che potrebbero diventare fattori di degrado urbano. In considerazione delle peculiari condizioni climatiche, si suggerisce di valutare la possibilità di realizzare con l'ausilio della vegetazione sistemi di ombreggiamento e di mitigazione climatica.

Si suggerisce inoltre di adottare per tutte le opere, la vecchia stazione, il fabbricato a ponte, le passerelle, il percorso sopraelevato, principi di progettazione bioclimatica, facendo largamente uso di sistemi di risparmio energetico di tipo attivo e passivo, perseguendo l'obiettivo di un impatto ambientale nullo e di consumi energetici pari a zero.

Per quanto attiene al nuovo parcheggio auto lato binario pari della nuova fermata RFI, si dovrà limitare al minimo l'impermeabilizzazione dei suoli e si dovrà fare largo ricorso a sistemi verdi di ombreggiamento, schermatura, delimitazione dei percorsi.

Per quanto attiene alla viabilità di accesso alla fermata e alla 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, l'intervento, da corredare con il progetto della pavimentazione e dell'impianto di illuminazione stradale con sistemi a basso consumo energetico, dovrà prevedere lungo il percorso aree verdi di sosta, con panchine ed elementi di arredo urbano. Si suggerisce di inserire nel progetto la ricognizione di eventuali aree da destinare al commercio, prevedendone la sistemazione secondo criteri di decoro e di inserimento paesaggistico; si suggerisce inoltre di fornire indicazioni progettuali per la cartellonistica stradale, prevedendone la localizzazione e il progetto di sistemi di supporto. Per la realizzazione di nuovo cavalcavia di collegamento tra via Stabiana e via Mazzini, si condivide l'ipotesi della realizzazione di un parco attrezzato con attrezzature sportive nell'area sottostante. In merito si prescrive di limitare al massimo l'impatto paesaggistico delle opere infrastrutturali attraverso l'utilizzo di sistemi verdi e di fare quanto più possibile uso di sistemi di ingegneria naturalistica e tecniche a basso impatto ambientale. Si suggerisce inoltre di valutare la possibilità di sostituire il sistema costruttivo a piloni con un rilevato stradale, che potrebbe essere inserito in una collina artificiale del parco urbano attrezzato, utilizzando tecniche a basso impatto ambientale, quali, ad esempio utilizzando, la tecnica delle terre armate con riverdimento ad idrosemima.

Conclusioni e parere preliminare complessivo

Partendo dalla volontà di RFI di inserire una nuova fermata di Pompei Scavi lungo la rete ferrata Napoli Salerno, l'intervento coniuga i principi della conservazione con lo sviluppo economico sostenibile, tenendo conto delle esigenze della comunità locale e offrendo la possibilità di una vasta riqualificazione urbana.

A partire dall'idea di recuperare l'antico Fabbricato Viaggiatori, già stazione ferroviaria di Pompei scavi lungo la storica tratta di Pompei Scavi, l'intervento è coerente con la conservazione dei valori archeologici, architettonici e paesaggistici esistenti e persegue l'obiettivo della riqualificazione puntuale degli elementi di valore culturale in condizioni di degrado.

Inoltre l'intervento contribuisce alla dotazione di attrezzature urbane destinate sia alla comunità locale sia ai visitatori del Parco Archeologico di Pompei, migliorando l'accessibilità allo stesso e contribuendo a promuovere la permanenza dei turisti nell'area urbana di Pompei e, attraverso il collegamento con la rete ferrata EAV, la distribuzione verso i siti minori.

Pertanto, ferme restando le indicazioni già esplicitate, il parere preliminare è complessivamente positivo.

Parere archeologico

La scelta di limitare al minimo qualunque tipo di scavo è condivisa e visibile all'interno del progetto: si può riscontrare ad esempio nell'esecuzione di un fabbricato a piastra utilizzato come sovrappasso al posto dei più utilizzati e consoni sottopassi per consentire l'attraversamento dei binari e il raggiungimento dei due marciapiedi. Anche la viabilità di nuova progettazione tiene conto di questa indicazione e opere necessarie come il cavalcaferrovia, che caratterizza un tratto della nuova viabilità nord, è ridotto nella sua dimensione minima, il resto dell'elevazione è realizzata in rilevato tramite muri in terra rinforzata con geogriglie. Allo stesso modo la scala che permette in questo stesso punto il congiungimento pedonale fra via Stabiana e la nuova viabilità suddetta è ricavata all'interno del rilevato stesso evitando la costruzione di una struttura assestante più invasiva.

Parere architettonico

Il progetto intende recuperare e valorizzare entrambi i fabbricati restituendoli alla fruizione pubblica e sottraendoli definitivamente alle attuali condizioni di evidente degrado.

Tuttavia, al fine di consentire la realizzazione del primo marciapiede ferroviario secondo gli attuali standard dimensionali minimi, non risulta possibile restaurare e valorizzare le preesistenze in situ e i due fabbricati devono necessariamente essere "traslati" su un nuovo sedime a congrua distanza dai binari. Visto l'obbligo di ottemperare alla vigente normativa antisismica, non sarà possibile mantenere gli involucri esistenti e pertanto, anche considerata la qualità ordinaria dell'attuale ossatura portante, il progetto prevede la demolizione della struttura muraria di entrambi gli edifici e la ricostruzione di nuove strutture in muratura armata su fondazione in c.a., analoghe a quelle storiche per forma e dimensioni, da realizzarsi sui nuovi sedimi. L'apparato decorativo e architettonico, che qualifica in

modo significativo l'architettura della stazione storica, sarà invece conservato e valorizzato, con attenti e specifici interventi filologici: restauro, ricomposizione sulla nuova struttura, reintegrazione delle parti mancanti o rifacimento, variamente declinati in base allo stato di conservazione delle preesistenze.

Nel dettaglio, per il Fabbricato Viaggiatori è stato previsto un progetto di restauro che si dovrà realizzare con interventi differenziati tenuto conto del diverso grado di conservazione dell'apparato conservativo. Per le superfici in stucco superstiti nella parte superiore della facciata, è previsto il recupero integrale degli intonaci decorati, attraverso lo stacco e la ricomposizione su appositi pannelli, previo restauro e consolidamento di tutte le porzioni interessate. Il rivestimento in stucco della parte inferiore della facciata e quello dell'attico, quasi completamente perduto, sarà invece oggetto di una riproposizione in analogia con l'originale, da realizzarsi su pannelli o su muratura.

Per quanto riguarda il Fabbricato Bagni, dopo aver fatto un'accurata analisi dello stato di fatto, si intende procedere all'intero rifacimento dell'apparato architettonico e decorativo del manufatto, avendo comunque cura di recuperare alcuni singoli elementi, come le grate delle finestre o elementi in pietra viva.

Tutti gli interventi, sia di stacco che di ricostruzione, dovranno essere eseguiti da restauratori di beni culturali inseriti nella categoria di lavorazioni OS2-A Superfici decorate di beni immobili del patrimonio culturale e beni culturali mobili di interesse storico, artistico, archeologico ed etnoantropologico.

I valori architettonici riconosciuti all'Hotel Suisse vengono conservati ed evidenziati grazie alla scelta della pedonalizzazione della via, tramite la quale ne risulta, inoltre, migliorata la leggibilità.

Parere paesaggistico

Come anticipato al punto in risposta al parere architettonico, tutti gli interventi, nel complesso, garantiranno la conservazione dei valori storico-architettonici, prevedendo innanzitutto la demolizione di superfetazioni e detrattori paesaggistici.

Le soluzioni progettuali che caratterizza sia la piastra (ponte di collegamento) che la passerella pedonale di congiunzione tra la nuova fermata RFI e la fermata esistente EAV Villa dei Misteri indicano la volontà che questi elementi debbano rimanere aperti sul paesaggio, a rimarcare l'idea che li definiscono non solo come strutture necessarie, ognuna per la sua funzione, ma anche come luoghi dai quali si possa ammirare il territorio circostante e possano essere considerati come un "atrio", un "ingresso" verso l'area archeologica degli scavi. Anche la scelta di realizzare in vetro, quindi trasparenti,

tutte le parti che fungono propriamente da chiusura o protezione, rafforzano l'idea di inserirsi nel paesaggio e diventarne parte integrante.

La vegetazione è un punto focale del progetto, soprattutto negli ambiti che riguardano la fermata vera e propria e i metodi di connessione pedonale: i muri che sostengono il percorso pedonale nella sua prima porzione sono ricoperti da una parete verde che va in continuità col parco urbano sul quale affaccia.

I sistemi di risparmio energetico relativo ai fabbricati non sono stati presi in considerazione, per via che non sono stati previsti sistemi di climatizzazione e quindi ne consegue l'assenza di consumi energetici da questo punto di vista.

Il parcheggio è costituito interamente da pavimentazione drenante o spazi dedicati al verde ad esclusione delle vie carrabili in asfalto. Le alberature, inoltre, sono inserite in tutto il progetto: il parco urbano, il parcheggio, ma anche all'interno del fabbricato a ponte.

Lungo il marciapiede a nord della fermata, si dispone un'area pedonale con parco lineare corredato di aree verdi e sedute. Questo sarà il filtro fra la fermata e la nuova viabilità di progetto e si presenterà come una fascia interrotta dalla presenza dell'edicola di ingresso.

Inoltre a nord della nuova viabilità si inserirà in parco urbano, che partendo da via Plinio scende con una leggera pendenza fino all'ingresso della nuova fermata e quindi della nuova strada. Le zone dedicate al verde saranno caratterizzate da diversi tipi di piantumazioni, fra cui alberi caratteristici del luogo come sistema di ombreggiamento. Proprio in alcune delle aree del parco suddetto, saranno previste strutture dedicate al commercio o al ristoro.

Per quanto riguarda il nuovo cavalcavia sono state ridotte a tre le campate composte da piloni, che nel progetto preliminare rispondevano a cinque, inserendo al loro posto dei rilevati stradali realizzati con muri in terra rinforzata con geogriglie, come già descritto nel punto precedente (risposta al parere archeologico). Non si può prevedere, almeno in questa fase, un reale parco attrezzato con attrezzature sportive, in quanto le aree da destinare ad un piano di questa tipologia non possono ridursi a quelle indicate dal perimetro d'intervento, ma richiedono maggiori spazi e un intervento diretto da parte del comune.

Il disegno della cartellonistica stradale con la previsione della sua localizzazione ed il progetto dei relativi sistemi di supporto sono previsti, ma verranno rappresentati con il giusto livello di approfondimento in fase esecutiva.