



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 249 del 17 maggio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto definitivo “Hub di interscambio ferroviario di Pompei”</p> <p>ID_VIP: 5810</p>
Proponente:	<p>RFI S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall'art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. "*screening*"):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*", e in particolare:
 - l' art. 5, recante '*definizioni*', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "*si intende per*" m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*": "*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*" ;

- l'art. 19, recante *'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA'*, e in particolare il comma 5, secondo cui *"L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi"* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante *"Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19"* e V, recante *"Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *"Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;
- le Linee guida *"Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening"* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);

DATO ATTO che:

- la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, con nota del 27/01/2021, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto *"Hub di interscambio ferroviario di Pompei"*, da realizzarsi nel Comune di Pompei, Provincia di Napoli;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n.MATTM/11055 in data 03/02/2021;
- la Divisione con nota prot.n.MATTM/11697 del 04/02/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/520 in data 08/02/2021 ha comunicato la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;
- con la nota prot. MATTM/13004 del 9/02/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/611 del 9/02/2021 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell'istruttoria in oggetto;

- la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, con nota del 01/04/2021, acquisita con prot.n.MATTM/37206 del 12/04/2021, ha trasmesso la documentazione integrativa predisposta volontariamente in seguito dell'incontro in videoconferenza del 22/03/2021 con la Commissione;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot. MATTM/37688 del 13/04/2021, ha comunicato alla Commissione, che l'ha acquisita con prot. CTVA/1915 in data 13/04/2021, alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione sopracitata;

CONSIDERATO:

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
 - Progetto definitivo
 - Relazione di ottemperanza alle prescrizioni della Conferenza di Servizi Preliminare
 - Studio preliminare ambientale, con i seguenti allegati:
 - Progetto delle indagini archeologiche – fase 1A
 - Esiti Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mmi.
 - Pareri Conferenza dei Servizi preliminare:
 - Nota n.447/LAN del 15 maggio 2020, di Snam Rete Gas S.p.A.
 - Nota n.16129 dell'8 giugno 2020, della Marina Militare – Comando Marittimo SUD – Taranto
 - Nota n. 630/ROS del 25 giugno 2020, di Snam Rete Gas S.p.A.
 - Nota n.437181 del 14 luglio 2020, di E-distribuzione S.p.A.
 - Nota n. 55018 del 15 luglio 2020, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
 - Nota n.56800 del 20 luglio 2020, del Ministero della Difesa - Comando trasporti e materiali
 - Nota n.35129 del 22 luglio 2020, di Gori S.p.A.
 - Nota n.18467 del 27 luglio 2020, dell'Ente Autonomo Volturno S.r.l.
 - Nota n.6757 del 28 luglio 2020, del Consorzio di Bonifica integrale
 - Nota n.35036 del 30 luglio 2020, del Comune di Pompei - VI Settore Tecnico
 - Nota n.6924 del 31 luglio 2020, del Parco Archeologico di Pompei - Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.
 - documentazione presentata a corredo dello studio preliminare ambientale:
 - Studio trasportistico
 - Relazione Paesaggistica

- Relazione sui Criteri Mini Ambientali (CAM)
 - Relazione di gestione dei materiali
 - Relazione acustica in fase di cantiere e in esercizio e relativi elaborati grafici; censimento recettori
 - Studio vibrazionale in fase di cantiere e in esercizio
 - Studio delle emissioni in atmosfera in fase di cantiere e in esercizio (relazione e elaborati grafici)
- documentazione integrativa volontaria:
- Corografia individuazione siti di approvvigionamento smaltimento;
 - Studio Preliminare Ambientale (agg. rev. 2A)
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;
- la Società proponente con nota del 05/03/2020, acquisita al prot. MATTM/18901 del 11/03/2020 ha presentato domanda ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto in argomento; tale procedura è stata conclusa con provvedimento prot. MATTM/55018 del 15/07/2020 con il quale è stato ritenuto necessario lo svolgimento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; infatti, il MATT ha ritenuto 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*";

EVIDENZIATO:

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che la verifica viene effettuata sulla base dello Studio Preliminare Ambientale trasmesso dal Proponente con il progetto definitivo;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come nel seguito

CONSIDERATO E VALUTATO

Motivazioni dell'intervento

L'intervento si inquadra 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.

Per 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.

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.



Figura 1 – Inquadramento del progetto nell'ambito della rete dei trasporti

In ordine alle caratteristiche progettuali

Gli interventi di tipo infrastrutturale previsti sono:

- inserimento nuova fermata in linea di RFI, costituita da due marciapiedi laterali, di lunghezza pari a 250 m, e da un Fabbriato 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’7%, 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 inserito a sud dei binari in corrispondenza 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.



Figura 4 – Rendering progetto stazione Ingresso nord con vista fabbricato storici



Figura 5 – Rendering progetto stazione vista dal parco urbano

L'area di parcheggio prevede 145 posti auto, un'area di kiss&ride con 5 posti auto e 2 stalli bus per il trasporto pubblico locale. La pavimentazione dell'area è realizzata in asfalto per le vie carrabili di accesso e manovra, in pavimentazione drenante realizzata con elementi grigliati in calcestruzzo vibro-compresso in grado di smaltire il 100% delle precipitazioni massime per gli stalli di sosta; le aree di risulta prevedono sistemazioni a verde. E' prevista una vasca di prima pioggia per le acque bianche.

Uno degli aspetti importanti dell'intero intervento è la pedonalizzazione di via Plinio che si trova proprio al di sotto dell'area archeologica, oggi sede di traffico congestionato a causa dei parcheggi in linea, disordinati, in particolare nel tratto che parte dall'incrocio con via di Villa

dei Misteri e arriva all'intersezione con viale Mazzini. Questa modifica della viabilità locale, determina la necessità di nuova viabilità circostante e i sistemi di collegamento alla nuova fermata e alla stazione esistente. Via Plinio sarà realizzata mediante sopralzo del basolato in pietra lavica e dei pozzetti esistenti per la pedonalizzazione; sarà presente una pista ciclabile separata ma realizzata con la stessa tipologia di pavimentazione in basolato. Anche via di Villa dei Misteri, che costituirà il collegamento diretto con la fermata EAV Pompei Scava, sarà resa pedonale per un tratto, prevedendo la realizzazione di una viabilità ciclopedonale; l'intervento si limiterà al rifacimento del manto stradale e della segnaletica orizzontale.

Nell'ambito della riqualificazione dell'area prossima al sito archeologico, anche alla luce della pedonalizzazione precedentemente descritta, saranno apportate modifiche alla viabilità esistente. In prossimità del cavalcaferrovia di recente realizzazione verrà inserita una rotatoria; tramite due complanari si sottopasserà il cavalcaferrovia per passare davanti l'ingresso della nuova Fermata e proseguire fino ad una rotatoria che consente l'inversione ed il raggiungimento di alcune proprietà con una viabilità locale a doppio senso di marcia. La strada locale urbana a doppio senso presenta una carreggiata complessiva di 6.50 m con due corsie da 2.75 m e banchine in sinistra e in destra da 0.50 m. Esternamente alla strada è prevista la realizzazione di marciapiedi in sinistra e in destra di larghezza 1.50 m. La nuova viabilità parallela a via Plinio è caratterizzata da una fascia di verde pubblico di rispetto alla quale si affianca la pista ciclabile e quindi l'area pedonalizzata di via Plinio. Tutti gli accessi alle proprietà vengono garantiti. Trattandosi di viabilità locale a doppio senso con accessi a proprietà private la velocità di progetto assunta è pari a 30 km/h.

Il progetto presenta un dettagliato studio del traffico in riferimento alla nuova viabilità prevista in alternativa alla via Plinio.

Allo stato attuale, il progetto non può generare conflitti nell'uso delle risorse e cumulo con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione in quanto non sono previsti interventi significativi nell'area.

Con riferimento al rischio di gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, il progetto in esame non comporta effetti significativi con riferimento a rischi per cambiamento climatico né rischi per la salute umana. Eventuali variazioni degli impatti legati al rumore e alla qualità dell'aria legati principalmente alla modifica della viabilità sono stati oggetto di approfondimento e saranno analizzati nel seguito.

Con riferimento al rischio idrogeologico, le aree di progetto non sono interessate da fasce fluviali, né da rischio di alluvioni o frane nell'ambito del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) Sarno.

L'area oggetto di intervento ricade in classe sismica 2 ed è interessata dal passaggio di elettrodotti AT. Nell'interno dell'area di progetto non sono presenti industrie a rischio di incidente rilevante.

Alternative progettuali

Il progetto si è sviluppato attraverso l'analisi di diversi scenari che hanno riguardato il posizionamento della nuova Fermata RFI, il collegamento con l'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri, la viabilità a servizio della nuova Fermata e quella di collegamento con la viabilità urbana di Pompei (viale Mazzini). Nelle diverse ipotesi progettuali, sono state analizzate diverse soluzioni sia per il posizionamento della fermata ferroviaria che dei relativi collegamenti e viabilità aggiuntiva.

Cantierizzazione

Con riferimento alla cantierizzazione dell'opera sono state individuate due aree di cantiere poste rispettivamente in corrispondenza del cavalcaferrovia, dove è presente anche il campo base, nell'angolo di via Stabiana, ed in corrispondenza del Fabbricato Viaggiatori andando ad occupare l'area in cui verrà poi realizzato il Parcheggio. Dal campo base, le diverse aree di cantiere saranno raggiunte prevalentemente attraverso la SS 18

Il progetto dettaglia le varie fasi di cantierizzazione, per una durata complessiva di 24 mesi.

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, il progetto prevede che nelle successive fasi di progettazione, sarà valutata l'opportunità del reimpiego del materiale scavato nella modellazione del terreno del Parco Urbano, al fine di ridurre al minimo i conferimenti in discarica.

Gestione terre

Allo stato attuale non è stato predisposto un Piano di Utilizzo delle Terre, ancorchè preliminare, nonostante il cantiere produca volumi di scavo > 6.000 m³ (DPR 120/2017).

Sono riportati i volumi espressi in tonnellate (quantità in banco) dei materiali prodotti nel corso delle lavorazioni di scavo e demolizione; il Proponente riporta nella tabella del materiale prodotto che tutte le quantità saranno oggetto di Utilizzo Esterno in qualità di rifiuti (Titolo IV Dlgs. 152/06).

Materiale prodotto		
Scavi	t	46.176,93
Demolizioni	t	2.267,75
Totale	t	48.444,68

Riporta inoltre le esigenze di approvvigionamento:

Approvvigionamento da cava		
Riempitivi vari	m ³	1.273,55
Rilevati terre da cave	m ³	38.152,63
Strutture	m ³	6.882,11
Totale	m³	46.308,29

Nel testo immediatamente precedente la tabella si riporta invece che "*in considerazione delle caratteristiche tecniche e ambientali dei materiali interessati dalle operazioni di scavo, sarà possibile riutilizzare una parte di questi nell'ambito dell'intervento stesso.*". Inoltre, per quanto riguarda lo smaltimento/recupero delle terre e rocce derivanti dagli scavi (e in modo analogo per i materiali provenienti dalle demolizioni) sono state ipotizzate, "in mancanza della tipologia di scavo e dei risultati delle analisi chimiche che si effettuano sui terreni", seguenti destinazioni diverse attraverso una percentuale non suffragata da dati progettuali.

Si riporta inoltre che "*Le destinazioni ipotizzate sopra potranno essere determinate in maniera definitiva a seconda dei risultati delle analisi di caratterizzazione (sul tal quale e sull'eluato da*

test di cessione) che l'Appaltatore dovrà eseguire nella successiva fase di realizzazione dell'opera per la corretta scelta delle modalità di gestione dei materiali di risulta ai sensi della normativa ambientale vigente."

Si sottolinea che le attività di caratterizzazione e la definizione dell'eventuale Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del DPR 120/2017, dovranno essere sviluppate prima dell'avvio dei lavori, nei termini stabiliti dalla normativa. Le caratterizzazioni dei rifiuti sarà invece eseguita in fase di esecuzione.

Con riferimento al censimento siti di approvvigionamento e di recupero/smaltimento è stato redatto un elaborato grafico e nello Studio preliminare Ambientale sono riportati i dati di disponibilità e scadenze autorizzazioni.

In ordine alla localizzazione del progetto

L'area ricade interamente nel comune di Pompei, Città Metropolitana di Napoli.

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Pompei, approvato con D.P.G.R. n. 14069 del 29/12/1980 e relativa variante, le aree oggetto di intervento esterne al sedime ferroviario ed alla viabilità esistente, ricadono in "E2 – aree agricole di valore paesistico". Al momento il Comune ha in corso la redazione di un nuovo piano urbanistico comunale (PUC) ai sensi della L.R. 16/2004 e ha di recente pubblicato sul proprio sito un documento di presentazione del PUC, nel quale sono identificati gli obiettivi generali del piano, tra i quali sono di particolare interesse per il presente progetto la salvaguardia e la valorizzazione delle specificità di Pompei rappresentate dai due grandi poli della città archeologica e della Pompei Sacra e la mobilità sostenibile (riorganizzazione delle connessioni urbane, pedonalizzazioni, potenziamento dell'accessibilità e della viabilità esistenti, integrazione ferro-gomma e realizzazione nuovi parcheggi di interscambio), oltre alla diffusione di aree verdi e il miglioramento e l'integrazione delle strutture turistico-ricettive e della qualità urbana e dell'abitare.

Pur non presente nel PRG attualmente in vigore, risalente agli anni '80, l'intervento è in linea con gli obiettivi della redigenda pianificazione comunale.

Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici e territoriali, sono stati analizzati il Piano Territoriale Regionale (PTR) Campania, approvato nel 2008 con L.R. 13/2008, il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Napoli, adottato con Deliberazione del Sindaco Metropolitan n. 25 del 29 gennaio 2016, ed il Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani.

Inoltre, l'area è interessata dall'Accordo di Reciprocità per la Costa del Vesuvio, previsto dal Documento Strategico Regionale. In tale ambito, il comune di Pompei ricade all'interno del Sistema Territoriale di Sviluppo (STS) F - SISTEMI COSTIERI A DOMINANTE PAESISTICO AMBIENTALE CULTURALE F3 - MIGLIO D'ORO - TORRESE STABIESE.

Non sono state evidenziate particolari criticità per l'inserimento dell'intervento nel territorio.

L'area nell'intorno non è caratterizzata dalla presenza di aree naturali protette.

Gli interventi di progetto non ricadono all'interno del perimetro del Parco Regionale Fiume Sarno che si trova a sud dell'area di interesse, né sono ricompresi nella rete ecologica regionale.

L'intervento si pone immediatamente a sud dell'area di Pompei del Sito UNESCO "AREE ARCHEOLOGICHE DI POMPEI, ERCOLANO E TORRE ANNUNZIATA". Sono stati analizzati il Piano di gestione del sito UNESCO "Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e

Torre Annunziata" ed il Piano Strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel piano di gestione del sito UNESCO "Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata".

L'area è soggetta a vincolo paesaggistico secondo il D.M. 23/08/1985 (che recepisce il D.M. 27/10/1961 relativo all'intero territorio comunale). L'intero territorio del comune di Pompei è riconosciuto di notevole interesse pubblico perché, oltre a costituire un caratteristico complesso di immobili aventi valore estetico e tradizionale, forma dei quadri naturali di non comune bellezza panoramica godibili da vari punti di vista accessibili al pubblico.

Il progetto include inoltre gli edifici storici dell'antica Stazione Pompei Scavi, in disuso dal 1960, di costruzione borbonica (1840).

Nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del nuovo HUB di interscambio ferroviario di Pompei, a seguito delle riunioni interlocutorie effettuate con il Parco Archeologico di Pompei, sono state programmate e, in parte eseguite, indagini archeologiche preventive. Il competente Parco Archeologico di Pompei detiene la Direzione Scientifica di tali attività.

E' presente una apposita Relazione Paesaggistica.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Lo studio preliminare ambientale ha affrontato le componenti ambientali significative per il progetto in esame descrivendo, per ciascuna di esse, le caratteristiche ambientali dell'area e gli effetti rilevanti del progetto, con riferimento a fase di cantiere e di esercizio.

Gli elaborati forniti dal proponente hanno consentito una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto.

Aria e ambiente atmosferico

In relazione all'inquinamento atmosferico l'area di interesse, sulla base della DGR n. 683 del 23/12/2014, che integra, con la nuova zonizzazione regionale ed il nuovo progetto di rete, il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria approvato con DGR n. 167 del 14/02/2006 e pubblicato sul BURC numero speciale del 5/10/2007, ricade all'interno della Zona di risanamento "Area Napoli e Caserta". Le zone di risanamento sono definite come quelle zone in cui almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione.

Il proponente ha analizzato la qualità dell'area allo stato attuale sulla base dei dati di ARPA Campania (ARPAC) rilevati nel triennio 2016-2017-2018 da due centraline di monitoraggio della Qualità dell'aria (Torre Annunziata-Scuola Media Pascoli e Nocera Inferiore- Scuola Solimene). I dati analizzati mostrano una situazione media di inquinamento tipica di un ambiente urbano ad intensa attività urbana. Il biossido di azoto presenta un valore registrato nelle centraline tra 20 e 25 µg/m³, inferiore al limite normativo di 40 µg/m³ (media annuale). Per quanto riguarda il particolato, le centraline fanno registrare valori annuali per il PM10 superiori al limite normativo di 40 µg/m³ (media annuale) e per il PM2.5 valori inferiori ma prossimi al limite di 25 µg/m³ (media annuale).

Per la fase di esercizio il proponente evidenzia che 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. La redistribuzione dei flussi avverrà in un'area piuttosto limitata. Il progetto contribuisce pertanto al raggiungimento degli obiettivi del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria con il rafforzamento del trasporto pubblico e della mobilità dolce.

Dal punto di vista atmosferico il passaggio allo stato di progetto non comporterà variazioni sostanziali, in quanto i volumi di traffico verranno traslati da via Plinio (diretrice a nord rispetto all'area di progetto, che verrà pedonalizzata) a via Masseria Curato (diretrice sud).

Per la simulazione previsionale atmosferica è stato considerato il traffico nell'ora media. Le simulazioni di dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico autoveicolare, per lo scenario attuale e per lo scenario di progetto, sono state realizzate con il modello previsionale Caline 4. La meteorologia è stata implementata utilizzando le informazioni meteo-climatiche locali, utilizzando un software di elaborazione (il modello WRF) utilizzato per effettuare il "downscale" spaziale a scala locale dei dati climatologici prodotti dai modelli climatologici a scala globale. In merito al particolato (PM10 e P2.5) il calcolo previsionale, implementato con le sorgenti stradali di progetto, mette in luce una forte riduzione dei valori di emissione degli autoveicoli e i risultati mostrano livelli di concentrazioni di due ordini di grandezza inferiori rispetto ai livelli di fondo registrati dalle centraline di qualità dell'aria di ARPAC. Nella fase di esercizio pertanto il contributo del particolato alla qualità dell'aria si può pertanto ritenere trascurabile.

Per quanto riguarda la fase di cantiere le attività più significative in termini di emissioni sono costituite dalle attività di movimento terra/materiali all'interno dei cantieri e dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità attuale. Con il software previsionale Screen View è stata effettuata una valutazione sulle due aree individuate come cantiere operativo e come cantiere base. Sono state ipotizzate aree di stoccaggio riservate in entrambi i cantieri, prevedendo una congrua movimentazione annuale. I risultati del calcolo hanno messo in evidenza un incremento di polveri compreso tra 1.5 e 3 µg/m³ rispetto alla media annuale, tra gli 80 e i 100 metri dal perimetro dei cantieri. Il proponente evidenzia inoltre che tali livelli sono stati stimati applicando le peggiori condizioni di emissione e di propagazione, pertanto verosimilmente i valori attesi saranno realisticamente ben più bassi.

Mitigazioni – Per quanto l'incremento di polveri previsto in fase di cantiere, la localizzazione dell'intervento fa comunque sì che si presti particolare attenzione a misure preventive per il contenimento delle polveri delle lavorazioni ad alta formazione di materiale polverulento. Una recinzione lungo il perimetro dell'area oggetto di intervento permetterà, prima di tutto, una separazione fisica del cantiere dall'ambiente circostante, tale da non permettere l'accesso ai non addetti ai lavori. Sarà inoltre rilevata periodicamente la situazione presente nel cantiere al fine di individuare per tempo eventuali anomalie e concordare modalità operative tali da minimizzare il rischio di esposizione per gli operatori.

Inoltre saranno adottate le seguenti misure per la mitigazione degli impatti in fase di cantiere:

- riduzione delle emissioni dai motori dei mezzi di cantiere impiegando autocarri e macchinari con caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente che vengano sottoposti ad una puntuale e accorta manutenzione;
- riduzione dell'emissione di polveri trasportate mediante l'adozione di opportune tecniche di copertura dei materiali trasportati;
- riduzione del sollevamento delle polveri dai mezzi in transito, ottenibile mediante la bagnatura periodica della superficie di cantiere tenendo conto del periodo stagionale, con un aumento della frequenza durante la stagione estiva e in base al numero orario di mezzi circolanti sulle piste; o con la circolazione a velocità ridotta dei mezzi di cantiere; con il loro lavaggio giornaliero nell'apposita platea; o ancora con la bagnatura degli pneumatici dei mezzi in uscita dal cantiere; con la riduzione delle superfici non asfaltate; o infine con il mantenimento della pulizia dei tratti viari interessati dal movimento mezzi;

- limitazione, quando possibile, delle lavorazioni di scavo e del trasporto dei materiali di risulta durante le giornate particolarmente ventose.

Al fine di contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico connesso con la circolazione di mezzi nell'area di cantiere, verranno utilizzati esclusivamente mezzi che soddisfino la normativa antinquinamento di ultima generazione

Rumore

L'area di interesse progettuale ricade in un centro urbano, inserito in un ambito fortemente "infrastrutturato", pertanto già fortemente a rischio di criticità dal punto di vista acustico.

Il Comune di Pompei ha approvato il piano di classificazione acustica di Pompei nel 2011. Oltre al Piano, il Comune ha approvato anche il Regolamento per la disciplina dell'attività rumorosa.

L'area di progetto ricade nelle classi acustiche III e IV; inoltre essendo attraversata da molte infrastrutture, è ricompresa nelle relative fasce di pertinenza stradali e ferroviarie, con molteplici sovrapposizioni tra le stesse.

Nell'area di studio sono stati individuati 31 ricettori, direttamente interessati dalla nuova configurazione stradale. I ricettori sono principalmente commerciali presso via Plinio (IV classe acustica) e prevalentemente residenziale su via Masseria Curato (III classe acustica). Il sito archeologico di Pompei è immediatamente a nord dell'area di progetto e rappresenta un ricettore sensibile. Il calcolo in facciata è stato eseguito sui ricettori che rappresentano la totalità dei ricettori presenti sul territorio.

Le viabilità sono state analizzate sia per la fase ante operam che per la fase di progetto con il modello previsionale SoundPLAN 8.0. Oltre al progetto sono state considerate, come concorsuali ai fini acustici, tutte le infrastrutture che geometricamente e funzionalmente possono ritenersi significative per posizionamento e volumi di traffico. Sono stati ricalcolati i limiti acustici ferroviari per la concorsualità con l'infrastruttura stradale. È stato simulato anche il nuovo parcheggio, attraverso il numero dei posti auto e un'ipotesi di movimentazione oraria dei mezzi in sosta.

Dal confronto tra le planimetrie delle curve isolivello ante e post operam emergono in modo significativo gli effetti dello spostamento dei volumi di traffico dall'area nord (in prossimità del sito archeologico, indicato come ricettore sensibile nella classificazione acustica comunale) all'area sud della zona di progetto.

Lo studio del traffico, utilizzato nell'ambito dello studio del rumore post-operam, ha ipotizzato lo scenario maggiormente critico, considerando una giornata di luglio con picco turistico e il periodo di apertura delle scuole. I calcoli previsionali indicano 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 tra 2 dBA e di 4 dBA determinati dalla nuova viabilità e alla conseguente redistribuzione dei flussi. A tal riguardo sono stati previsti interventi diretti su alcuni ricettori: tale esigenza è dovuta alle caratteristiche di via della Masseria Curato, che presenta accessi diretti per i quali non è possibile installare barriere acustiche stradali.

Gli interventi sulla sede ferroviaria previsti nel progetto dell'Hub ferroviario di Pompei, costituiti sostanzialmente dalla nuova fermata, dai marciapiedi, dalle pensiline e dagli impianti connessi, non comportano modifiche al clima acustico analizzato nel Piano di Risanamento Acustico, e non determinano pertanto la necessità di prevedere opere di mitigazione acustica del rumore ferroviario lungo la linea.

Il progetto, in merito alla componente Rumore, è migliorativo per l'area sensibile rappresentata dal sito archeologico di Pompei in considerazione del fatto che la nuova configurazione stradale allontana la sorgente stradale da tale sito.

In merito alla fase di cantiere, pur se per un periodo transitorio, la qualità acustica dei territori interessati sarà modificata dalla realizzazione dell'opera in progetto. In questa fase della progettazione non sono ancora disponibili tutte le informazioni necessarie per uno studio di dettaglio, ma sarà comunque valutata la fase in operam considerando lavorazioni e macchinari di tipologia più moderna.

Mitigazioni - Per la fase di cantiere in considerazione della portata delle opere in progetto si ritiene che il transito dei mezzi d'opera non contribuisca in modo significativo ai flussi di traffico ad oggi presenti sulla rete viaria. Il proponente individua, comunque, una serie di procedure utili nella fase esecutiva, quali:

- riduzione delle velocità di transito in corrispondenza dei centri abitati;
- contenere il transito dei mezzi nelle prime ore della mattina.

inoltre, alla luce delle lavorazioni programmate, sono previsti tipici interventi di mitigazione attuati nella fase di corso d'opera, legati ai cantieri fissi e mobili (barriere mobili montate su New Jersey).

Per quanto riguarda la fase di esercizio, rispetto alla nuova viabilità e alla conseguente redistribuzione dei flussi, risulterà necessario verificare post operam la necessità di interventi a protezione dei ricettori esposti al maggior traffico veicolare.

Il proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà provvedere ad acquisire l'autorizzazione di impatto acustico presso il Comune, sulla base della regolamentazione regionale vigente, per l'attivazione del cantiere ed eventuale deroga rispetto ai limiti acustici comunali.

Acqua e risorse idriche

L'area oggetto di intervento ricade nella zona "Corpi idrici alluvionali delle piane costiere". Gli acquiferi delle piane alluvionali, caratterizzati da una permeabilità medio-alta per porosità, sono alimentati per infiltrazione diretta e dai travasi degli adiacenti massicci carbonatici, con una circolazione idrica a falde sovrapposte. Nel 2002 Arpa Campania ha avviato programmi di rilevamento sistematico dello stato qualitativo delle acque sotterranee regionali. In particolare, Arpa utilizza l'indice SCAS – Stato chimico delle acque sotterranee, che riassume in maniera sintetica l'impatto delle attività antropiche sulle caratteristiche idrochimiche delle acque sotterranee, evidenziando il grado di compromissione qualitativa della falda e l'eventuale presenza di particolari facies idrochimiche caratterizzate da elevate concentrazioni di sostanze inquinanti di origine naturale. Tali considerazioni sono da riferire all'area vasta in quanto non vengono presentati risultati di indagini puntuali.

Con riferimento alle acque superficiali, l'area specifica di intervento non è caratterizzata da corpi idrici di rilievo. Appena a sud della nuova viabilità è presente il Canale Bottaro. Come già evidenziato l'area non è interessata da pericolosità e/o rischio di alluvioni.

Non si prevedono significative interferenze con il sistema delle acque superficiali e sotterranee in fase di esercizio. Nel complesso la realizzazione dell'opera non comporterà modifiche significative alla qualità dei luoghi dal punto di vista della componente acqua.

Per quanto riguarda le fasi di cantiere, si riporta che, nelle successive fasi di progettazione saranno approfondite le misure di precauzione per l'intercettazione e lo smaltimento dei prodotti

di rifiuto derivanti dalle varie lavorazioni al fine di evitare l'eventuale ed accidentale sversamento e percolazione in profondità di liquidi e sostanze pericolose.

In esercizio, non sono previsti particolari impatti.

Non sono di conseguenza previsti interventi di mitigazione, se si escludono gli interventi progettuali di smaltimento delle acque delle piattaforme stradali.

Suolo e sottosuolo

L'area vasta in cui si inserisce il progetto è stata genericamente caratterizzata da un punto di vista geomorfologico, geolitologico, pedologico, idrogeologico e geologico.

A ovest dell'area di progetto è presente il geosito "Pompei Scavi".

L'area oggetto di intervento ricade in classe sismica 2.

Nella relazione di gestione dei materiali, ma non nello Studio Preliminare ambientale, è riportata l'attività di individuazione e verifica dei Siti di interesse Nazionale, dei Siti di Interesse Regionale e dei siti contaminati di competenza comunale, al fine di identificare eventuali interferenze con le opere in esame.

La ricognizione effettuata ha evidenziato che nessun sito di interesse nazionale (SIN) è presente all'interno del Comune di Pompei e, in ogni caso, ubicato in prossimità dell'area oggetto di intervento. Il Comune di Pompei è invece inserito nei perimetri dei siti di interesse regionale (SIR) "Aree del Litorale Vesuviano" e "Bacino Idrografico del fiume Sarno".

Il Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati negli ex Siti di Interesse Nazionale (CSPC ex SIN) contiene l'elenco dei siti censiti ricadenti nel perimetro degli ex SIN della Regione Campania per i quali devono essere avviate o sono in corso le procedure di bonifica, e la cui competenza è stata trasferita alla Regione Campania con DM 11 gennaio 2013. Nessuno dei siti di cui sopra potenzialmente contaminato risulta interessato direttamente dai lavori in esame

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

Le considerazioni svolte fanno riferimento a florovivaismo e eccellenze agroalimentari senza però uno specifico riferimento all'area di interesse.

Il Proponente riporta che l'analisi dei tracciati di progetto si è posta l'obiettivo di non frammentare i terreni agricoli e di ridurre al minimo il consumo di suolo fertile e permeabile, 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.

A compensazione degli interventi previsti è riportata la realizzazione di un nuovo parco urbano in un'area attualmente destinata a parcheggio asfaltato. Nel complesso la realizzazione dell'opera non comporterà modifiche significative alla qualità.

Gli aspetti geologici e geotecnici sono analizzati nella parte progettuale.

In fase di cantiere, il campo base e il cantiere operativo sono previsti nell'area dove verrà realizzato il parcheggio a servizio della stazione ferroviaria e nell'area attraversata dal nuovo

cavalcavia. Nella prima area, smantellato il cantiere si avrà la realizzazione del parcheggio, con stalli su suolo permeabile e la messa a dimora di nuove alberature.

Nell'area attraversata dal nuovo cavalcavia si prevedono interventi di rinaturalizzazione. È inoltre in previsione che la proprietà destini l'area ad aranceto.

Biodiversità

Come precedentemente evidenziato, l'area nell'intorno non è caratterizzata dalla presenza di aree naturali protette e gli interventi di progetto non ricadono all'interno del perimetro del Parco Regionale Fiume Sarno che si trova a sud dell'area di interesse, né sono ricompresi nella rete ecologica regionale.

L'ambito di interesse progettuale, per la maggior parte già urbanizzato, non ricade in un ambito ad elevata naturalità o ad alto valore ecologico, tuttavia si trova in adiacenza ad aree di elevato valore naturalistico.

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.

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. 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.

Il principale effetto sulle componenti naturali provocato dalla realizzazione di un progetto riguarda principalmente la sottrazione diretta di superficie (consumo di suolo) e la conseguente sottrazione di vegetazione.

Le attività di cantiere non producono ulteriori impatti.

Il progetto, con la realizzazione di un nuovo parco urbano, la piantumazione di essenze mediterranee o storicamente inserite nel paesaggio, il rinverdimento delle aree intercluse e l'utilizzo della vegetazione per la mitigazione degli impatti (passerella rialzata, cavalcavia) contribuirà positivamente alla qualità dei luoghi dal punto di vista della componente natura e biodiversità.

Si evidenzia che, nelle successive fasi progettuali, la definizione delle essenze dovrà essere particolarmente curata in coerenza con il contesto sia naturalistico che storico-naturalistico, stante l'interfaccia con il Parco Archeologico.

Paesaggio

L'intervento è previsto in accesso e connessione con il sito archeologico di Pompei e ne costituirà punto privilegiato di arrivo per i visitatori che utilizzeranno il mezzo ferroviario.

Il paesaggio in cui si inserisce è pertanto peculiare in quanto, da un lato è dominato dal Parco archeologico e dall'altro interessa un sedime parzialmente degradato. Il progetto si propone di riqualificare l'area senza interferire con il Parco archeologico, bensì creando un punto di accesso degno del Parco Archeologico stesso.

Il progetto, con la realizzazione di un nuovo parco urbano, la piantumazione di essenze mediterranee o storicamente inserite nel paesaggio, il rinverdimento delle aree intercluse e

l'utilizzo della vegetazione per la mitigazione degli impatti (passerella rialzata, cavalcaferrovia) potrà contribuire positivamente alla qualità dei luoghi.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta nel 2020 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali sul progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'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, il Parco Archeologico di Pompei si è espresso concludendo che: *“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.”*

Il progetto definitivo presentato conferma tale direzione. Si rimanda al Ministero per la Cultura e agli enti competenti, la valutazione in merito ai beni tutelati.

Per la fase di cantiere, i potenziali impatti con il sistema paesaggistico possono essere ricondotti al fattore "occupazione/sottrazione-alterazione diretta" di risorse (temporanea o permanente) e al fattore "intervisibilità" (intrusione visiva temporanea e limitata all'esecuzione dei lavori).

Per quanto riguarda l'ambito di intervento tali influenze sono prevalentemente riconducibili alle modifiche indotte alla percezione abituale del luogo, ad ostruzioni del campo visivo e alla presenza di mezzi o strutture in grado di influire negativamente sulla qualità del contesto.

In tutte le fasi si prevede una recinzione di cantiere con lo scopo di impedire fisicamente l'entrata alle persone estranee anche durante il fermo del cantiere stesso. L'area di cantiere, a seconda delle aree da delimitare, dovrà essere opportunamente segregata con adeguata recinzione.

Criteria minimi ambientali

E' presente relazione di verifica per l'applicazione del D.M. 11/10/2017 “Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici”, per quanto applicabili al progetto in esame.

Protocollo Envision®

Durante lo sviluppo del progetto dell'HUB di Pompei è stata seguita la griglia di self-assessment del protocollo Envision® come termine di confronto. In seguito alla autovalutazione del progetto, il Proponente ha valutato i punti fondamentali alla base della progettazione in ottica Envision® del nuovo HUB di Pompei sono:

- QL1.1 – IMPROVE COMMUNITY QUALITY OF LIFE: aumento della qualità dello spazio pubblico, del senso di sicurezza degli spazi, dell'accessibilità al TPL, della gradevolezza del paesaggio urbano;

- QL1.6 – MINIMIZE CONSTRUCTION IMPACTS: implementazione di strategie per la minimizzazione degli impatti in fase di cantiere;
- QL2.1 – IMPROVE COMMUNITY MOBILITY & ACCESS: il progetto è compatibile con i piani di trasporto locali e sovralocali ed è parte integrante di un sistema interconnesso che supporta molteplici modalità di trasporto;
- QL2.2 – ENCOURAGE SUSTAINABLE TRANSPORTATION: il progetto incentiva modi sostenibili di trasporto che includono metodi di massa, di condivisione o trasporto attivo;
- QL3.3 – ENHANCE VIEWS & LOCAL CHARACTER: il progetto riqualifica un'area, preservando e/o migliorando i caratteri fisici, naturali e sociali del contesto in cui il progetto è situato;
- QL3.4 – ENHANCE PUBLIC SPACE & AMENITIES: il progetto crea nuovi spazi pubblici e migliora l'accessibilità a servizi e spazi pubblici esistenti;
- LD2.3 – PLAN FOR LONG-TERM MONITORING & MAINTENANCE: il progetto include strategie per ridurre gli impatti negativi legati alla manutenzione, condivise con il personale competente ai lavori di manutenzione e monitoraggio;
- LD3.1 – STIMULATE ECONOMIC PROSPERITY & DEVELOPMENT: il progetto supporta la prosperità economica e lo sviluppo sostenibile, compresi la crescita dell'occupazione, lo sviluppo delle capacità, la produttività, l'attrattiva per le imprese e la vivibilità:

In ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale

Non presentato.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni e pareri, espressi ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati::

- Società Ds Management Srl, osservazioni del 25/03/2021 acquisite con prot.n.MATTM/31824 in data 26/03/2021;
- Sig. Luigi Di Somma, osservazioni del 25/03/2021 acquisite con prot.n.MATTM/31820 in data 26/03/2021;
- Associazione Naplest et Pompei, osservazioni del 25/03/2021 acquisite con prot.n.MATTM/31753 in data 25/03/2021;

In particolare:

- la Società Ds Management Srl con le osservazioni del 25/03/2021 rappresenta che gestisce un parcheggio a raso in Pompei alla via Villa dei Misteri n. 3, in forza della SCIA prot. 47209 del 30/12/2010 sull'area individuata al catasto al Foglio 8 p.lla 105 sub 2 e, successivamente, un'autorimessa nell'area individuata al catasto al Foglio 8 p.lla 723 in forza della SCIA SUAP 453-2019. La pedonalizzazione di Via Villa dei Misteri impedirà l'accesso agli utenti che intendono recarsi al parcheggio. Al fine di risolvere tale problematica, lo scrivente propone di inserire nella progettazione dell'HUB di interscambio ferroviario di Pompei, la soluzione progettuale già proposta dall'associazione Naplest et Pompei che prevede la realizzazione di un nuovo sistema stradale di accesso costituito da:

- parte dell'attuale rampa dell'autostrada, che diventa viabilità urbana dall'intersezione con via Villa dei Misteri fino alla nuova rotonda di cui al punto successivo;
- una nuova rotatoria localizzata prima della barriera di immissione dell'autostrada A3 verso Napoli;
- una nuova viabilità che, innestandosi sulla rotatoria di cui al punto precedente, si sviluppa parallelamente alla Circumvesuviana fino ad arrivare nell'area del nuovo parcheggio autorizzato, dal quale, a mezzo di collegamenti pedonali, esistenti e nuovi, sarà consentito di accedere ai siti di interesse archeologico dall'autostrada, dalla Circumvesuviana e dalla Rete ferroviaria;
- il Sig. Luigi Di Somma con le osservazioni del 25/03/2021 ritiene che pedonalizzare la via Villa dei Misteri comporterà un impatto negativo sulle attività in corso e pertanto si propone un'alternativa che prevede di utilizzare l'esistente scarpata che si sviluppa tra la strada e la rampa di accesso all'A3 da portarsi a quota della via Villa dei Misteri;
- l'Associazione Naplest et Pompei con le osservazioni del 25/03/2021 propone una serie di proposte previste nel Piano Strategico al fine di garantire l'accesso alle funzioni localizzate su via Villa dei Misteri e favorirne la pedonalizzazione senza recare disagi alle attività ubicate lungo essa. Nel dettaglio l'accesso sarà consentito:
 - dall'Autostrada A3 tramite la realizzazione ex – novo di 2 rotatorie (di cui una è quella riproposta nel progetto presentato da RFI, ovvero la rotatoria tra via Plinio e via Villa dei Misteri appunto);
 - dalla Circumvesuviana mediante la stazione Villa dei Misteri;
 - dalla Rete Ferroviaria Italiana.

Tale configurazione consentirà di rendere via Villa dei Misteri libera da flussi veicolari potendo configurarsi come elemento di un percorso pedonale di connessione tra le stazioni (Villa dei Misteri; Santuario, Pompei e Borbonica) nonché dei diversi accessi agli scavi archeologici (Porta Marina, Piazza Esedra, Piazza Anfiteatro);

VALUTATO che:

- Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., esse non sono state controdedotte dal Proponente.
- Con riferimento alla osservazione della Società Ds Management Srl n. 1, ancorchè l'osservazione non sia di stretto tema ambientale, si è preso atto di quanto riportato e si è verificato che l'accesso alle particelle indicate non è precluso dalla pedonalizzazione anche se dovrà avvenire con percorso diverso da quello attuale.
- Eventuali ottimizzazioni della viabilità nella zona nord-ovest, al di fuori dell'area del presente intervento, quali quelle proposte nella osservazione dell'Associazione Naplest et Pompei potranno essere oggetto di successive valutazioni che esulano dalla presente Verifica di assoggettabilità a VIA.
- Con riferimento alla osservazione del Sig. Luigi Di Somma, non si ritiene di condividere che pedonalizzare la via Villa dei Misteri comporti un impatto negativo sulle attività in corso; al contrario il progetto potrà valorizzare l'area circostante il Parco Archeologico, con vantaggi per le attività dell'area.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato "Hub di interscambio ferroviario di Pompei" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l'ottenimento di autorizzazioni necessarie e pareri di competenza e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale prevedendo una campagna Ante Operam e una o più campagne di misura in Corso d'opera in fase di cantiere, e, in particolare, durante le lavorazioni ritenute più impattanti ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti.</p> <p>Il Piano dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare.</p> <p>Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale		2
Macrofase	Corso d'opera	
Fase	Progettazione esecutiva - Preliminarmente all'avvio del cantiere (PMA) e durante le lavorazioni più critiche	
Ambito di applicazione	Monitoraggio: Rumore e vibrazioni - Atmosfera	
Oggetto della prescrizione	<p>Per quanto riguarda la componente rumore, il PMA dovrà prevedere un monitoraggio acustico in corso d'opera e post operam presso i ricettori residenziali di via della Masseria Curato più esposti, per i quali è possibile il mancato rispetto dei limiti normativi e per quelli sottoposti a intervento diretto, e in caso di superamento dei livelli acustici sarà da attuare la migliore soluzione tecnica a protezione dei ricettori. Gli interventi diretti sui ricettori dovranno garantire il rispetto dei limiti interni agli ambienti abitativi di cui al DPR 142/04.</p> <p>Il proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà provvedere ad acquisire l'autorizzazione di impatto acustico presso il Comune, sulla base della regolamentazione regionale vigente, per l'attivazione del cantiere ed eventuale deroga rispetto ai limiti acustici comunali.</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Durante il cantiere ed all'entrata in esercizio	
Ente vigilante	MITE - CTVA	
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		3
Macrofase	Ante operam	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Gestione terre	
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progettazione esecutiva dovranno essere definiti gli eventuali riutilizzi delle terre scavate e predisposto il relativo PUT nelle modalità e termini di cui al D.P.R. 120/2017.</p> <p>Prima dell'inizio dei lavori, si dovrà provvedere a comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività ed alla versione finale del PUT medesimo.</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo	

Condizione ambientale	3
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Campania (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)

Condizione ambientale	4
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Vegetazione
Oggetto della prescrizione	<p>La definizione delle essenze dovrà essere approfondita in coerenza con il contesto sia naturalistico che storico-naturalistico.</p> <p>Il progetto dovrà contenere la definizione delle modalità di gestione, manutenzione e monitoraggio al fine di valutare l'attecchimento delle specie e la loro conservazione anche al fine di evitare che possano crearsi aree di degrado.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla**