

COMMITTENTE



DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

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.

STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO

DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E

FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI

AMBIENTE

Relazione di prefattibilità ambientale

SCALA

-

PROGETTO

3 2 6 2

ANNO

2 1

SOTTOPR.

S 0 1

LIVELLO

P F

NOME DOC.

B R M A

TIPO DOC.

A A

SCALA

S X

NUM.

E 0 1 B

REV.

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	Emissione	V. Battistini	F. Bistolfi	L. Nardoni	25/02/22	G. Coppa	25/02/22
B	Emissione	V. Battistini	F. Bistolfi	L. Nardoni	01/04/22	G. Coppa	01/04/22

Controllo Qualità

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

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data
	-		-

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

= = = =

SEDE TECNICA

NOME DOC.

B R M A

NUMERAZIONE

E 0 1 B

Verificato e Trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	1 di 70

INDICE

1	PREMESSA	2
2	NATURA E OBIETTIVI DEL PROGETTO	4
2.1	Localizzazione dell'intervento	4
2.2	Descrizione del progetto e Accessibilità e sistemazioni esterne	5
3	CANTIERIZZAZIONE	9
4	VALUTAZIONE DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA	12
4.1	Piano Territoriale Regionale Della Campania	13
4.2	Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) della Regione Campania	15
4.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Napoli	17
4.4	Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli	29
4.5	Il sistema dei vincoli	36
5	STATO DELL'AMBIENTE	42
5.1	Aria e ambiente atmosferico	43
5.2	Rumore e inquinamento acustico	56
5.3	Acqua e risorse idriche	57
5.4	Suolo e sottosuolo	59
5.5	Rischio sismico	62
5.6	Natura e Biodiversità	62
6	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	64
6.1	Fase di costruzione	64
6.2	Stato di progetto	65
6.3	Valutazione di qualità e grado di attenzione	67
6.4	Prospetto di sintesi	69

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	2 di 70

1 PREMESSA

Il presente Studio di Fattibilità Ambientale viene redatto ai sensi dell'art. 20 del DPR 207/2010¹ e ss.mm.ii. e dell'allegato IV al Codice dell'Ambiente² per i lavori relativi alla Stazione di Napoli San Giovanni Barra della Ferrovia Metropolitana Linea L2 di Napoli.

Secondo la normativa vigente, lo Studio di Prefattibilità Ambientale è redatto in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento e allo scopo di ricercare le condizioni che consentano la salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale.

Considerando la natura del progetto in esame, il presente Studio di Prefattibilità Ambientale, in conformità con la normativa di riferimento, viene così strutturato:

- **CAPITOLO 2. NATURA E OBIETTIVI DEL PROGETTO:** descrizione della proposta progettuale e dettagli sulle ottimizzazioni progettuali, mirata in particolar modo alla valutazione degli effetti complessivi in termini di inserimento paesaggistico ed ambientale dell'opera;
- **CAPITOLO 3. CANTIERIZZAZIONE:** prime indicazioni sulla fase di cantierizzazione atte all'individuazione degli impatti potenziali sulle varie componenti ambientali provocati dalle varie lavorazioni;
- **CAPITOLO 4. PREVISIONI E VINCOLI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA:** verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- **CAPITOLO 5. STATO DELL'AMBIENTE:** lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e

¹ Articolo che resta in vigore nel periodo transitorio fino all'emanazione delle linee-guida ANAC e dei decreti del MIT attuativi del d.lgs. n. 50 del 2016.

² Allegato inserito dall'art. 22, comma 5, D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	3 di 70

sulla salute dei cittadini, con particolare attenzione alla sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate e delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante;

- **CAPITOLO 6. VALUTAZIONE DELLA FATTIBILITÀ DEGLI INTERVENTI:** descrizione degli impatti sia nella fase di cantiere che di esercizio del progetto e definizione dei possibili interventi di mitigazione.

Considerando che il presente progetto di riqualificazione e miglioramento dell'interscambio modale della Stazione di Napoli San Giovanni Barra si configura come una modifica e adeguamento tecnico finalizzato anche a *"migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto"*, come recitato nell'art. 6 comma 9 del DLgs 152/2006, ed *"in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi"*, la presente relazione sarà inviata all'Autorità Competente, unitamente alla Lista di Controllo per la Valutazione Preliminare, al fine di individuare l'eventuale ulteriore procedura da avviare.

Oltre a tale relazione saranno inviati all'Autorità Competente tutti gli elementi informativi ritenuti utili alla comprensione del progetto.

Visto che il presente PFTE tratta di un intervento di riqualificazione di una stazione ferroviaria esistente - progettata secondo i principi della sostenibilità ambientale (misurata con i sistemi di rating più diffusi, applicati in primo luogo quale prassi progettuale, ovvero necessari per l'eventuale ottenimento delle corrispondenti certificazioni) e del Do Not Significant Harm (DNSH) - e che il progetto in esame è collegato a quelli di cui all'Allegato II Parte Seconda del Dlgs 152/2006, riportati al comma 10: *"10. Opere relative a: - tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza [...]"*, **l'Autorità Competente è il Ministero della Transizione Ecologica.**

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	4 di 70

2 NATURA E OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il presente capitolo ha la finalità di descrivere i lavori per l'intervento di riqualificazione e miglioramento dell'interscambio modale per la Stazione di Napoli San Giovanni Barra della linea Ferroviaria Metropolitana Linea L2 di Napoli.

2.1 Localizzazione dell'intervento

L'area di intervento ricade nelle competenze del comune di Napoli. La stazione di Napoli San Giovanni Barra è situata nel Municipio VI, quartiere San Giovanni a Teduccio. La peculiarità urbana è la posizione confinante con l'area portuale lungo la costa orientale della città di Napoli, tra cui gli ex stabilimenti Cirio e Corradini che si presentano in uno stato di abbandono e degrado avanzato. L'attuale assetto della stazione è caratterizzato dalla presenza dell'ex fabbricato viaggiatori, oggi in disuso, ubicato in Piazza San Giovanni Battista.

Le particelle catastali di proprietà RFI sono le seguenti:

Foglio 175: particella n. 584, n. 859, n. 679, n. 681, n. 688, n. 860, n. 687

Il comune di Napoli è una delle più popolate e densamente popolate aree metropolitane d'Europa. Fondata dai cumani nell'VIII secolo a.C., fu tra le città più importanti della Magna Grecia giocando un notevole ruolo sia commerciale, che culturale che religioso nei confronti delle popolazioni italiane circostanti. A seguito del crollo dell'Impero Romano, nell'VIII secolo la città formò un ducato autonomo indipendente, sino a diventare, secoli dopo, prima capitale del Regno di Napoli; e poi capitale del Regno delle Due Sicilie sotto i Borbone fino all'Unità d'Italia. A Napoli c'è la sede della Federico II, la più antica università del mondo ad essere nata attraverso un provvedimento statale. La città di Napoli sorge quasi al centro dell'omonimo golfo, ed è "osservata" da est dal vulcano Vesuvio e confinante ad ovest dai Campi Flegrei. Il substrato su cui poggia la città ha origine eminentemente vulcanica, ed è il prodotto di una serie di eruzioni dei due complessi.



Inquadramento Territoriale dell'area di intervento

2.2 Descrizione del progetto e Accessibilità e sistemazioni esterne

Il progetto riguarda un nuovo fabbricato viaggiatori, l'estesa area del piazzale esterno antistante la stazione che comprende il piazzale/parco, il parcheggio oggi transitoriamente terminal di scambio per bus turistici, nonché tutta l'area verso via G. Garibaldi (compresa) per la realizzazione di un ulteriore accesso dal lato del Complesso Universitario di San Giovanni (Polo Est).

L'intervento nel suo complesso interessa i seguenti ambiti:

1. Realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori in prossimità di Largo della Ferrovia con nuova copertura con elementi in materiale tecnologico trasparente/traslucido e disegno delle aree esterne su cui insiste, con valorizzazione di quelle pedonali, inserimento di elementi di arredo urbano e organizzazione delle soste (kiss&ride, stalli PMR)
2. Riqualificazione delle aree esterne con valorizzazione di quelle afferenti all'ingresso di stazione mediante la realizzazione di un parco urbano a servizio dell'utenza ferroviaria,

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	6 di 70

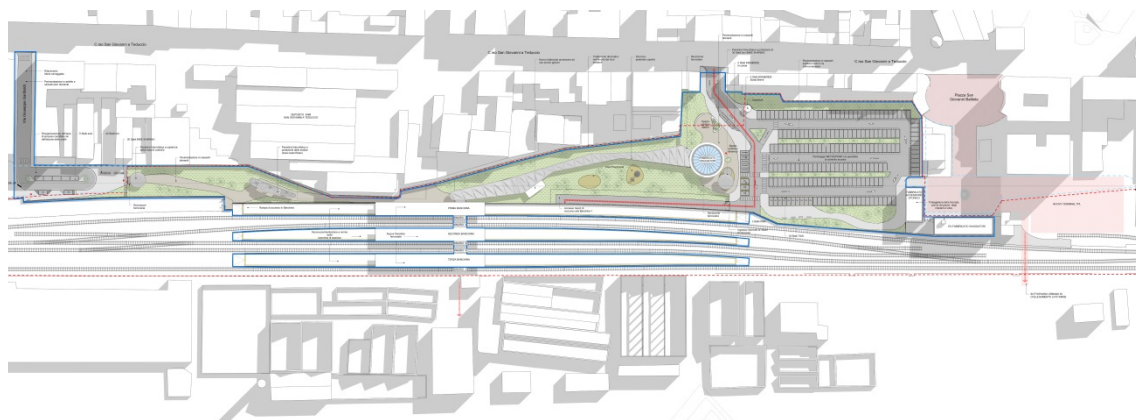
- inserimento di un nuovo fabbricato accessorio adibito a servizi igienici e adeguamento a norma dei percorsi PRM
3. Inserimento di pensiline altamente tecnologiche a copertura dei percorsi pedonali, degli spazi di sosta e degli stalli bici
 4. Nuova area di parcheggio Metropark con guardiola di controllo accessi e nuova viabilità di accesso ai mezzi di soccorso in banchina
 5. Riorganizzazione dell'area di accesso carrabile da Via Giuseppe Garibaldi con rifacimento della carreggiata e definizione delle soste per l'utenza ferroviaria e a servizio delle attività produttive ad essa afferenti
 6. Disegno e riorganizzazione dell'ingresso all'area ferroviaria in prossimità di Via Giuseppe Garibaldi con linea di controllo, ampliamento delle aree pedonali, inserimento di stalli bici e bike sharing
 7. Trattamento decorativo delle recinzioni perimetranti l'area ferroviaria in prossimità degli edifici lato di C.so San Giovanni a Teduccio e perimetrazione dell'ambito ferroviario (recinzione h=2,50 m)
 8. Interventi di riqualificazione delle facciate dell'ex Fabbricato Viaggiatori e limitrofo fabbricato accessorio, previa rimozione degli strati incoerenti, e riordino degli impianti a vista
 9. Ripavimentazione a norma dei marciapiedi di stazione e rifacimento delle pensiline ferroviarie
 10. Restyling del sottopasso e delle scale con caratterizzazione architettonica di standard elevato
 11. Miglioramento della sicurezza della stazione con elevati livelli di illuminazione di tutti gli spazi, inserimento di nuovi tornelli e incremento del sistema di video sorveglianza

I principali obiettivi perseguiti dalla progettazione sono:

- Riqualificare l'infrastruttura per estenderne il bacino di utenza e contribuire alla rigenerazione dell'ambito urbano di immediata pertinenza
- Creare spazi esterni alla stazione di San Giovanni Barra che amplifichino la capacità relazionale del suo perimetro urbano rendendolo più permeabile e inclusivo e, che contribuiscano alla rigenerazione del tessuto urbano limitrofo

- Creare strutture di supporto ad attività ricreative per la rivitalizzazione dello spazio nel quale sono inseriti i fabbricati RFI
- Realizzare un nuovo Fabbricato Viaggiatori come centralità di pregio architettonico vetrato ed aperto verso il parco urbano ferroviario per il nuovo assetto di riqualificazione della stazione
- Aumentare la connettività della stazione con il contesto urbano
- Restituire qualità architettonica e decoro al piazzale di stazione
- Promuovere la cultura della sostenibilità ambientale ed energetica attraverso interventi orientati alla tecnologia green e l'uso di materiali a basso impatto
- Rendere la stazione completamente accessibile e sicura





Planimetria di Progetto

Si evidenzia che i suddetti interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione sono stati progettati con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, e per perseguire tale obiettivo sono stati applicati quali prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura del Protocollo LEED relativamente al risparmio energetico e idrico, alla riduzione di CO₂, alla scelta dei materiali e delle risorse impiegate, restituendo performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti.

Inoltre, rientrando tra i progetti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali", e pertanto risulta conforme al principio del "**Do No Significant Harm**" (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Infine, gli interventi vedono anche l'applicazione del Protocollo Envision quale strumento per misurare lo stato dei sei obiettivi DNSH e ottenere una certificazione di sostenibilità conforme alle richieste dell'UE.

In funzione delle specifiche esigenze da soddisfare e delle prestazioni da fornire, nel presente PFTE sono stati infatti elaborati i key points da sviluppare nelle successive fasi di progetto, e gli indicatori da monitorare costantemente.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	9 di 70

3 CANTIERIZZAZIONE

La presente sezione ha la finalità principale di illustrare sinteticamente gli aspetti relativi al processo di cantierizzazione per la realizzazione dell'opera in esame significativi ai fini della presente relazione. Gli elementi descritti seguono il dettaglio della corrente fase di progettazione.

La cantierizzazione sarà articolata attraverso le seguenti aree di cantiere:

- *Cantiere base*: contiene essenzialmente la logistica e i spogliatoi
- *Cantieri Aree Tecniche*: risultano essere tutti quei cantieri che eseguono le opere all'aperto. Al loro interno sono contenuti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere
- *Cantieri Aree di lavoro*: risultano essere tutte quelle aree di lavoro extra linea all'interno delle quali si svolgono le lavorazioni

Per ciascuna di tali aree saranno definiti:

- l'utilizzo dell'area
- l'ubicazione e la viabilità di accesso
- lo stato attuale dell'area, con documentazione fotografica
- la descrizione delle attività necessarie nella preparazione del cantiere
- gli impianti e le installazioni previste in corso d'opera
- le attività di ripristino dell'area a fine lavori

L'area del cantiere sarà interamente delimitata da apposita recinzione mobile; si dovrà individuare, in funzione della tipologia dei rifiuti presenti nel cantiere, idoneo luogo di deposito temporaneo, tenendo conto di caratteristiche strutturali e funzionali: il deposito temporaneo è progettato per poter detenere i rifiuti in condizioni di sicurezza al fine di evitare danni ambientali e rischi in genere (generazione e ristagno di gas e/o vapori, stabilità dei cumuli e/o dei contenitori, ecc.).

L'accumulo in siti diversi da quelli di provenienza di terre e rocce provenienti da operazioni di scavo e movimento terra, che presentino concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di legge, dovranno, ove ne ricorrano le condizioni ed i presupposti, osservare quanto disposto nel Decreto Legislativo n. 152/2006 e DPR 120/2017.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	10 di 70

Per attuare la filosofia della mitigazione delle interferenze, risulta fondamentale la gestione del cantiere e in particolare degli accessi, al fine di impattare il meno possibile con il sistema di viabilità presente.

Dal punto di vista viabilistico si sottolinea la l'importanza di effettuare, procedure del codice della strada al fine di ridurre i rischi derivanti dal traffico circostante. Inoltre, la localizzazione dell'intervento fa sì che si presti particolare attenzione a misure preventive per limitare l'inquinamento acustico e 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. Saranno tuttavia approntate soluzioni compensative specifiche in grado quantomeno di attenuare l'impatto delle eventuali polveri prodotte. 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.

Dal punto di vista della componente rumore/inquinamento acustico, l'unica attività potenzialmente rumorosa è appunto l'apprestamento dell'area di cantiere nonché l'installazione delle protezioni e l'utilizzo di mezzi di sollevamento o scavo. Saranno tuttavia ipotizzate misure preventive e protettive al fine di limitare la proiezione di rumore verso l'esterno e l'esposizione degli operatori interessati al rischio sopracitato.

Per quanto riguarda invece le acque sotterranee, gli effetti negativi in fase di cantiere sono legati principalmente all'eventuale ed accidentale sversamento e percolazione in profondità di liquidi e sostanze pericolose. È evidente che questo tipo di impatto è di natura accidentale e di conseguenza il rispetto della normativa e l'accortezza in fase di lavorazione delle ditte dovrebbe precludere completamente il verificarsi di tale eventualità. Saranno inoltre approfondite le misure di precauzione per l'intercettazione e lo smaltimento dei prodotti di rifiuto derivanti dalle varie lavorazioni.

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. Si sottolinea tuttavia come la natura stessa di questo intervento non vada a sottrarre né vegetazione né suolo trattandosi di ambito cittadino.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	11 di 70

In generale, le relazioni con il sistema paesaggistico e, quindi, i potenziali impatti derivanti dalla fase di cantiere, possono essere ricondotti:

- al fattore "occupazione/sottrazione-alterazione diretta" di risorse (temporanea o permanente)
- 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. Ciò premesso e considerando che l'ambito di interesse progettuale ricade nella zonizzazione di Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m (Aree di applicazione del Dlgs 42/2004, Art, 142), si utilizzerà una strategia complessiva ai fini della mitigazione degli impatti indotti dal processo di cantierizzazione dell'opera rispetto alla componente paesaggio, prevedendo l'individuazione di una complessiva configurazione insediativa del layout di cantiere e delle relative strutture ed impianti mobili in grado di garantire la migliore armonizzazione rispetto al contesto di riferimento.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	12 di 70

4 VALUTAZIONE DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

In questa sezione viene affrontata l'analisi complessiva della pianificazione territoriale ed urbanistica afferente all'ambito di interesse progettuale. L'analisi di piani e programmi fornisce, inoltre, gli elementi conoscitivi circa le relazioni ed i rapporti di coerenza tra il progetto stesso e gli strumenti di pianificazione e programmazione generali e settoriali a vari livelli istituzionali.

In particolare, per ogni piano è stata valutata brevemente la coerenza delle azioni progettuali con il complesso quadro degli indirizzi e delle prescrizioni di piano secondo la seguente scala cromatica:

- La coerenza delle azioni progettuali con gli indirizzi e le prescrizioni di un piano è definita come la completa o parziale corrispondenza delle azioni di progetto con gli obiettivi e gli indirizzi di carattere generale definiti dagli strumenti analizzati (verde).
- La conformità è definita invece come la completa o parziale corrispondenza delle azioni di progetto alle prescrizioni specifiche per l'ambito di progetto così come definite dagli strumenti analizzati (giallo).
- La non coerenza/non conformità infine è definita quando le azioni di progetto producono effetti contrari a quelli definiti dagli obiettivi e dalle prescrizioni degli strumenti analizzati (rosso).

A valle del sistema programmatico e pianificatorio, è stato inoltre valutato il complesso dei vincoli ambientali, paesaggistici e delle tutele con cui l'ambito in esame potrebbe interferire.

A seguire, si riporta l'elenco degli strumenti di programmazione, pianificazione territoriale e pianificazione urbanistica e i relativi piani di settore che sono stati analizzati e valutati:

PIANIFICAZIONE REGIONALE

- Piano Territoriale Regionale (PTR) Regione Campania. Il Piano rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale, in attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 22 dicembre 2004, n. 16 "Norme per il Governo del territorio della Campania"

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	13 di 70

- Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Campania Con Delibera di Comitato Istituzionale n. 384 del 29/11/2010 è stato approvato il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico riferito al territorio dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania; Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI), dei territori dell'ex Autorità di Bacino Campania Centrale, aggiornato nel 2015, adottato con delibera di Comitato Istituzionale n. 1 del 23 febbraio 2015

PIANIFICAZIONE PROVINCIALE:

- Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) della Città Metropolitana di Napoli. La Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) è stata adottata, ai sensi dell'art. 20 della LR n. 16/2004, con le Deliberazioni del Sindaco Metropolitano n. 25 del 29 gennaio 2016 e n. 75 del 29 aprile 2016

PIANIFICAZIONE COMUNALE

- Piano Regolatore Generale (PRG) di Napoli. Gli elaborati della variante generale al prg sono adeguati - per deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 24 giugno 2005- alle modifiche introdotte in sede di approvazione definitiva con il decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n° 323/11 giugno 2004. Integra il piano regolatore generale anche il piano di zonizzazione acustica
- NTA del Comune di Napoli. Il testo delle norme d'attuazione è adeguato alle modifiche introdotte in sede di approvazione definitiva della variante generale al PRG (Decreto PGRC 323/11 giugno 2004)
- Regolamento Edilizio del Comune di Napoli art. 33 della Legge 17 agosto 1942, n° 1150, Approvazione con Delibera del Consiglio Provinciale n°47 de 5 maggio 1999

4.1 Piano Territoriale Regionale Della Campania

Con le Linee guida per il paesaggio in Campania, la Regione applica all'intero suo territorio i principi della Convenzione Europea del Paesaggio, definendo nel contempo il quadro di riferimento unitario

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	14 di 70

della pianificazione paesaggistica regionale, in attuazione dell'articolo 144 del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

In particolare, le Linee guida per il paesaggio in Campania:

- forniscono criteri ed indirizzi di tutela, valorizzazione, salvaguardia e gestione del paesaggio per la pianificazione provinciale e comunale, finalizzati alla tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, come indicato all'art. 2 della L.R. 16/04
- definiscono il quadro di coerenza per la definizione nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) delle disposizioni in materia paesaggistica, di difesa del suolo e delle acque, di protezione della natura, dell'ambiente e delle bellezze naturali, al fine di consentire alle province di promuovere, secondo le modalità stabilite dall'art. 20 della citata L. R. 16/04, le intese con amministrazioni e/o organi competenti
- definiscono gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio, in attuazione dell'art. 13 della L.R. 16/04

Attraverso le Linee guida per il paesaggio in Campania la Regione indica alle Province ed ai Comuni un percorso istituzionale ed operativo coerente con i principi dettati dalla Convenzione europea del paesaggio, dal Codice dei beni culturali e del paesaggio e dalla L.R. 16/04, definendo direttive specifiche, indirizzi e criteri metodologici il cui rispetto è cogente ai fini della verifica di coerenza dei piani territoriali di coordinamento provinciali (PTCP), dei piani urbanistici comunali (PUC) e dei piani di settore, da parte dei rispettivi organi competenti, nonché per la valutazione ambientale strategica prevista dall'art 47 della L.R. 16/04.

Le disposizioni contenute nelle Linee guida per il paesaggio in Campania sono specificatamente collegate con la cartografia di piano, la quale:

- - costituisce indirizzo e criterio metodologico per la redazione dei PTCP e dei PUC e rappresenta il quadro di riferimento unitario per la pianificazione paesaggistica, la verifica di coerenza e la valutazione ambientale strategica degli stessi, nonché dei piani di settore di cui all'art. 14 della L.R. 16/04
- - definisce nel suo complesso la carta dei paesaggi della Campania, con valenza di statuto del territorio regionale, inteso come quadro istituzionale di riferimento del complessivo

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	15 di 70

sistema di risorse fisiche, ecologico-naturalistiche, agroforestali, storico-culturali e archeologiche, semiologico-percettive, nonché delle rispettive relazioni e della disciplina di uso sostenibile che definiscono l'identità dei luoghi

- - rappresenta la base strutturale per la redazione delle cartografie paesaggistiche provinciali e comunali

SINTESI DI COERENZA

Le azioni progettuali mostrano elementi di conformità con le disposizioni del PTR nel rispetto della normativa vincolistica nazionale e saranno oggetto di verifica presso gli enti preposti al fine di ottenere il nulla osta.

4.2 Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) della Regione Campania

Con Delibera di Comitato Istituzionale n. 384 del 29/11/2010 è stato approvato il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico riferito al territorio dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) rappresenta uno stralcio di settore funzionale del Piano di bacino relativo alla pericolosità ed al rischio da frana ed idraulico, contenente, in particolare, l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, nonché le relative misure di salvaguardia.

Il PAI è un documento programmatico che individua scenari di rischio collegati ai fenomeni franosi ed alluvionali presenti e/o previsti nel territorio ed associa ad essi normative, limitazioni nell'uso del suolo e tipologie di interventi, strutturali e non, che sono finalizzati alla mitigazione dei danni attesi. Il PAI costituisce il quadro di riferimento al quale devono adeguarsi e riferirsi tutti i provvedimenti autorizzativi e concessori. La valenza di Piano sovraordinato, rispetto a tutti i piani di settore, compresi i piani urbanistici, comporta nella gestione dello stesso un'attenta attività di coordinamento e coinvolgimento degli enti operanti sul territorio.

Ai fini della valutazione della compatibilità con il rischio e pericolosità idraulica e di rischio e pericolosità di frana dell'intervento proposto, si riporta la caratterizzazione dell'area in esame ai sensi

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	16 di 70

del vigente Piano di Assetto Idrogeologico. È stata quindi analizzata la doppia cartografia mettendo in evidenza l'eventuale presenza delle diverse classi:

- R1 Rischio moderato
- R2 Rischio medio
- R3 Rischio elevato
- R4 Rischio molto elevato

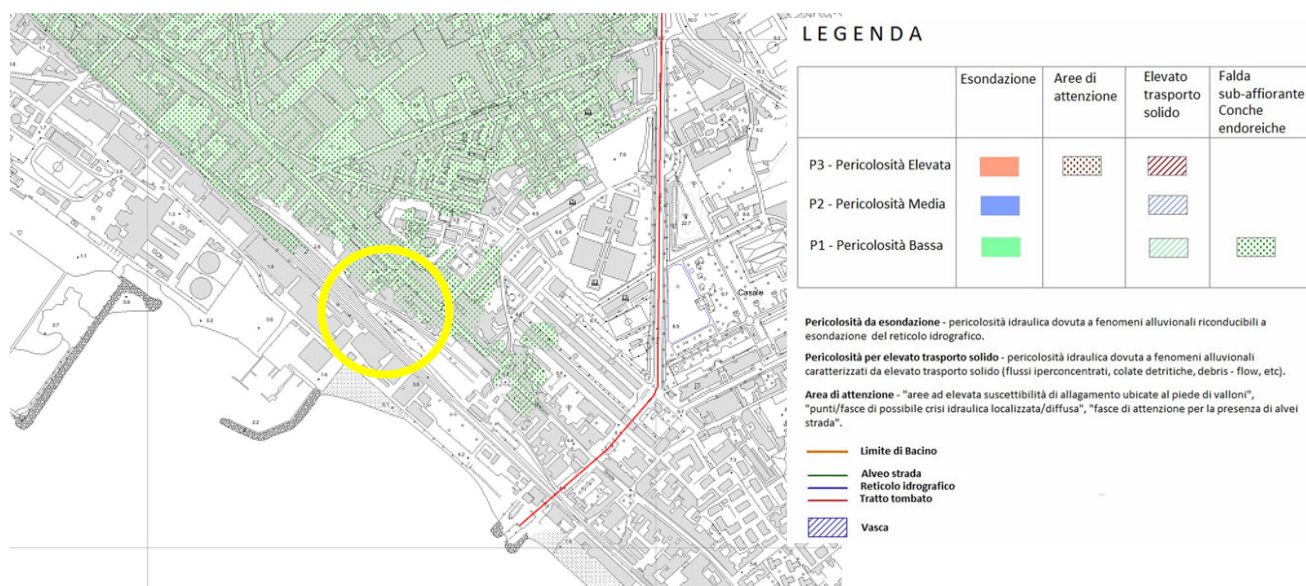
Di seguito vengono riportati due stralci cartografici che evidenziano come il progetto in esame ricada parzialmente nella perimetrazione di Rischio Idraulico, e come questo derivi dalla presenza di una falda sotterranea molto prossima alla superficie.

Il progetto non ricade in area a rischio di Frana.



Stralcio tratto dalla TAV: RI_447161 del PAI – Rischio Idraulico

Di seguito la cartografia del PAI con l'indicazione della falda nella tavola della Pericolosità Idraulica.



Stralcio tratto dalla TAV: PI_447161 del PAI – Pericolosità idraulica

SINTESI DI COERENZA

Alla luce di quanto sopra esposto, per la presenza di una falda sub affiorante, le azioni progettuali saranno sviluppate per garantire la compatibilità con le norme della legislazione vigente di protezione dei rischi idraulici con la configurazione attuale dei luoghi.

4.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Napoli

Il PTCP costituisce atto di programmazione generale e si ispira ai principi della responsabilità, della cooperazione e della sussidiarietà nei rapporti con lo Stato, la Regione e fra gli enti locali, e della concertazione con le forze sociali ed economiche.

Il PTCP si conforma, nei contenuti, a quanto disposto dalla legislazione statale e regionale, nonché agli strumenti regionali per il governo del territorio, in particolare il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con Legge Regionale 13/2008.

Il PTCP nel definire l'assetto strutturale del territorio, stabilisce le componenti e le relazioni da salvaguardare, le azioni strategiche e gli interventi infrastrutturali ritenuti fondamentali.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	18 di 70

Il PTCP si articola in programmi relativi ad alcuni ambiti territoriali caratterizzati da particolari condizioni fisiche, economiche ed istituzionali e definisce le modalità e i termini per l'adeguamento dei piani comunali.

Nell'ambito delle competenze della Provincia e dei compiti assegnati al PTCP dalla legislazione vigente, il piano individua i seguenti obiettivi fondamentali, che devono essere riscontrati nelle azioni strategiche, promosse dai piani di settore e negli strumenti urbanistici comunali:

- a) Diffondere la valorizzazione del paesaggio su tutto il territorio provinciale, in applicazione della Convenzione Europea del Paesaggio ed in attuazione del PTR che dà direttive in merito ai PTCP, mettendo a punto, sulla base di una ricognizione dei valori non solo di eccellenza ma anche diffusi ed identitari, una rinnovata politica di valorizzazione del patrimonio culturale e naturale la cui straordinaria articolazione e bellezza deve essere condivisa come risorsa essenziale per la qualità della vita della popolazione insediata e attrazione capace di sviluppare attività turistiche sostenibili e sostanziali nell'economia dell'intera provincia
- b) Intrecciare all'insediamento umano una rete di naturalità diffusa, che consenta di superare la insularità delle aree naturali protette con adeguate connessioni diffuse nel territorio rurale o corridoi ecologici nelle aree di maggiore urbanizzazione, evitando le saldature tra gli insediamenti al fine di preservare la biodiversità e di fornire un ambiente di migliore qualità accessibile per i residenti sul territorio
- c) Adeguare l'offerta abitativa ad un progressivo riequilibrio dell'assetto insediativo dell'area metropolitana, che risponda ai requisiti di sicurezza, di sostenibilità ambientale e di accessibilità ai centri di servizi consolidati e riduca l'emigrazione obbligata dalle emergenze
- d) Ridurre il degrado urbanistico ed edilizio con particolare attenzione alle aree di esclusione e di marginalità, al fine di integrare le politiche di coesione e di equità sociale, con il consolidamento di un assetto residenziale diffusamente organizzato sulla base di spazi pubblici vivibili e sicuri e di adeguate dotazioni di servizi
- e) Favorire la crescita duratura dell'occupazione agevolando le attività produttive che valorizzano le risorse locali e sviluppano l'innovazione in un contesto di qualità e di sostenibilità ambientale dentro e fuori i luoghi di lavoro e di qualificazione del paesaggio

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	19 di 70

contestuale, anche con la predisposizione ex ante di siti idonei e la previsione della attività compatibili e delle modalità insediative in ciascuno di essi

f) Contenere il consumo di suolo agronaturale, riutilizzando al massimo i siti già compromessi, concentrando le localizzazioni produttive disperse e favorendo il migliore utilizzo integrato delle attrezzature di servizio alla produzione, alla logistica e alle infrastrutture

g) Distribuire equamente sul territorio le opportunità di utilizzo dei servizi e delle attività di interesse sovrallocale, attivando politiche di coordinamento policentrico della organizzazione dei servizi, limitando le dipendenze da Napoli per l'accessibilità ai servizi, migliorando l'efficienza degli spostamenti con mezzi pubblici tra i centri

h) Elevare l'istruzione e la formazione con la diffusione capillare delle infrastrutture della conoscenza, assegnando priorità agli interventi volti alla diffusione e al miglioramento dei servizi per la formazione e la ricerca, e alla loro integrazione con le possibilità di sbocco nelle attività produttive per l'incremento dell'occupazione

i) Potenziare e rendere più efficiente il sistema di comunicazione interno e le relazioni esterne sia di merci che di passeggeri, in particolare con le maggiori aree metropolitane contermini (Roma, Bari), agevolando da una parte le strategie nazionali e regionali riguardo il potenziamento del ruolo portuale e aereoportuale dell'area napoletana, e soprattutto attraverso la connessione del corridoio 1 transeuropeo con il corridoio 8, ferroviario ed autostradale; integrando d'altra parte il sistema di interesse nazionale con un sistema di trasporto pubblico locale, da fondare sul potenziamento del sistema ferroviario metropolitano, le cui stazioni devono costituire i nodi fondamentali per la riorganizzazione funzionale e quantitativa dell'insediamento nel perseguimento del policentrismo e dell'equilibrio territoriale.

Nelle NTA del PTC in riferimento agli Assi Strategici si riporta l'articolo 10 – “Conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale, culturale e paesistico”, in cui c'è un diretto riferimento alla strategia per il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano incentivando un sistema di trasporto preferibilmente su ferro:

Art.10 NTA del PTC

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	20 di 70

(omissis)

... Il PTCP attua una strategia di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano secondo gli indirizzi della Commissione Europea (COM(2005)718) ed indica ai Comuni le raccomandazioni per attuare la medesima strategia secondo le seguenti linee:

a) attuare un sistema di trasporto sostenibile attraverso il privilegio del mezzo pubblico e la preferenza del trasporto su ferro, proponendo di alimentare e sviluppare la metropolitana regionale

...(omissis)

Secondo gli obbiettivi del Quadro strategico del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli (PTCP), l'area d'intervento ricade al di fuori delle perimetrazioni delle aree vincolate dagli articoli 134 e 136 del D.Lgs 42/2004, ma ricade nell'ampia perimetrazione di "I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia", secondo Art. 142. Aree tutelate per legge del medesimo D.Lgs

Art. 142. Aree tutelate per legge

(articolo così sostituito dall'art. 12 del d.lgs. n. 157 del 2006, poi modificato dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni del Titolo 1 "Tutela e valorizzazione":

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare

b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna

d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole

e) i ghiacciai e i circhi glaciali

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	21 di 70

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018)

h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici

i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448

l) i vulcani

m) le zone di interesse archeologico

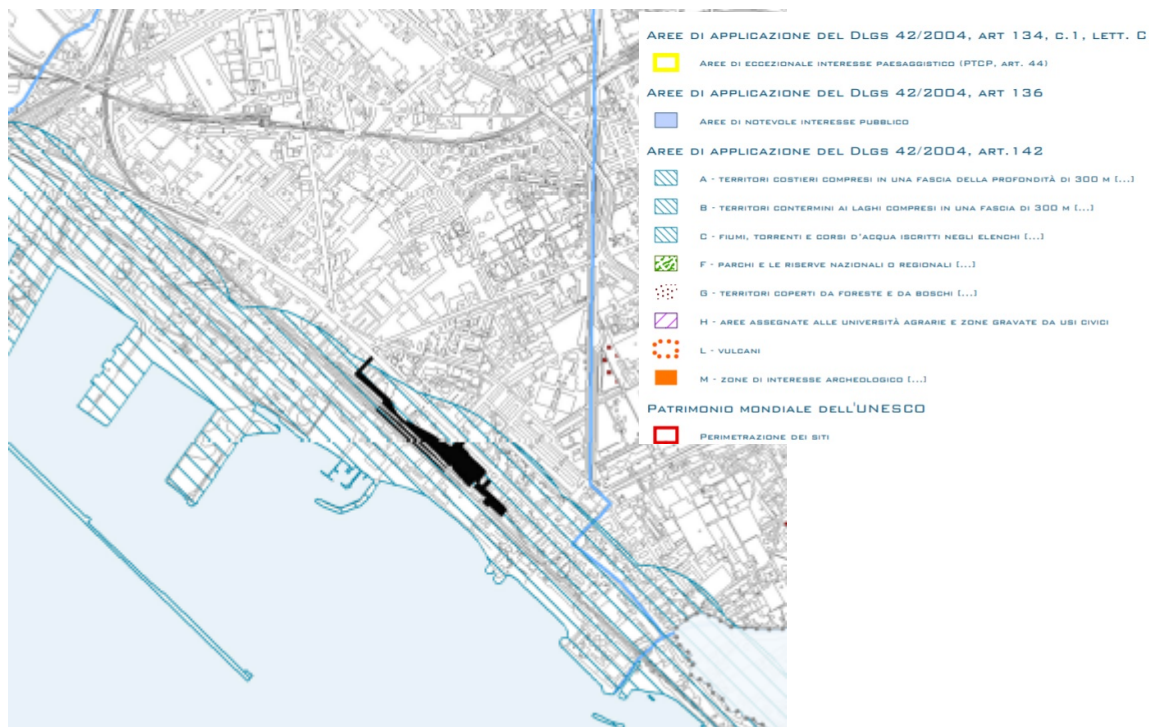
2. La disposizione di cui al comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), l), m), non si applica alle aree che alla data del 6 settembre 1985:

a) erano delimitate negli strumenti urbanistici, ai sensi del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, come zone territoriali omogenee A e B;

b) erano delimitate negli strumenti urbanistici ai sensi del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, come zone territoriali omogenee diverse dalle zone A e B, limitatamente alle parti di esse ricomprese in piani pluriennali di attuazione, a condizione che le relative previsioni siano state concretamente realizzate;

c) nei comuni sprovvisti di tali strumenti, ricadevano nei centri edificati perimetrati ai sensi dell'articolo 18 della legge 22 ottobre 1971, n. 865

3. La disposizione del comma 1 non si applica, altresì, ai beni ivi indicati alla lettera c) che la regione abbia ritenuto in tutto o in parte, irrilevanti ai fini paesaggistici includendoli in apposito elenco reso pubblico e comunicato al Ministero. Il Ministero, con provvedimento motivato, può confermare la rilevanza paesaggistica dei suddetti beni. Il provvedimento di conferma è sottoposto alle forme di pubblicità previste dall'articolo 140, comma 4



*Localizzazione sito intervento nella cartografia PTC (segnaposto in nero) e Legenda PTC Tav. P.09.3
Individuazione dei beni paesaggistici di cui all'art. 142 del D.Lgs. 42/2004*

In una scala più di dettaglio, inoltre, l'area d'intervento ricade nella zona identificata come "Reti infrastrutturali per la mobilità" (Tav. P.06.3), la cui perimetrazione è vincolata dall'Art. 63 delle NTA del PTC.

Articolo 63 – Reti infrastrutturali per la mobilità

1. Il PTCP riconosce rilevanza territoriale sovracomunale alle seguenti componenti del sistema della mobilità:

- a) il sistema dei porti e le vie del mare;
- b) l'aeroporto;
- c) la rete ferroviaria, ferrotranviaria, tranviaria;**
- d) la rete stradale primaria;
- e) sistemi ettometrici;
- f) i nodi intermodali;

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	23 di 70

g) la rete dei principali percorsi ciclopedonali.

2. Su tali componenti si esercitano pertanto le competenze della Provincia, di concerto con le competenze dei Comuni e degli altri Enti competenti.

Articolo 63 ter – Rete ferroviaria, ferro-tranviaria, tranviaria

1. Il PTCP articola la riorganizzazione della mobilità provinciale sulla base del sistema della metropolitana regionale programmato dalla Regione ed in corso di realizzazione; a tal fine il Piano individua alcune elementi in grado di rafforzare il ruolo portante della rete su ferro, attraverso l'individuazione di nodi intermodali di livello provinciale, di nuove stazioni, di nuove tratte ferroviarie (prolungamento Circumflegrea) e del potenziamento di alcune tratte esistenti, il tutto finalizzato a perseguire l'obiettivo strategico del riassetto policentrico e reticolare del sistema insediativo del territorio della Provincia; in questo quadro gli interventi proposti si inseriscono nello scenario generale individuato dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale, con la previsione di azioni e interventi in grado di ottimizzare le previsioni regionali alla scala locale e con la proposta di componenti in grado di mettere in rete il sistema infrastrutturale.

2. I PUC e gli strumenti di settore PUT e PUM, devono definire i necessari interventi in grado di ottimizzare la presenza di una stazione ferroviaria sul proprio territorio ed in linea con la nuova funzione di centralità urbane che le stazioni stanno assumendo nella città moderna, per le stazioni esistenti e per quelle da realizzare, devono essere perseguiti obiettivi di alta qualità architettonica e costruttiva, corretto inserimento nel tessuto urbano e la realizzazione di funzionali connessioni con il contesto, predisponendo, tra l'altro, una rete continua, sicura e qualificata di percorsi pedonali e di itinerari ciclabili in grado di connettere le stazioni di riferimento con le zone limitrofe per un raggio non inferiore a 2 km.

3. Soppresso.

4. Il Piano pone particolare attenzione all'impatto che i tracciati ferroviari hanno sul territorio, che spesso li configura come barriere fisiche e percettive di forte frammentazione del tessuto urbano e delle aree libere attraversate e come sorgenti di un intenso

inquinamento acustico. Pertanto gli interventi per ridurre l'inquinamento acustico, atmosferico e percettivo dovranno attuarsi nell'ambito di una progettazione integrata tesa ad un qualificato inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura, anche per la costruzione di una rete ecologica finalizzata al mantenimento o al ripristino della continuità fisico-territoriale ed ecologico-funzionale fra gli ambienti naturali, contrastando la frammentazione.

5. Nella realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria, tranviaria o ferrotranviaria, o per il suo adeguamento, deve essere posta particolare cura al contesto paesaggistico in cui si collocano e che modificano, e dimostrare la coerenza delle soluzioni rispetto ad esso; in particolare per gli interventi in rilevato che formano barriera artificiale sul territorio andranno verificate le condizioni di intervisibilità, poiché tali opere vanno a costituire nuovo margine paesaggistico.

6. Gli interventi devono porre particolare attenzione alle caratteristiche morfologiche dei luoghi ed al contesto paesaggistico del tracciato, alla tessitura storica esistente, al rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali (idrografia, reti ecologiche elettrodotti ecc...), e devono perseguire scelte di continuità paesistica.

7. La realizzazione e l'adeguamento di una tratta della rete su ferro deve riguardare l'insieme costituito dal tracciato e dalle relative pertinenze, nonché da tutte le opere e porzioni di territorio necessarie per la realizzazione delle mitigazioni e/o compensazioni correlate alla realizzazione e all'esercizio dell'opera. Pertanto gli interventi devono comprendere anche la realizzazione di relative fasce di ambientazione, intese come insieme di aree, adiacenti al tracciato, destinate all'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, paesaggio e di dispositivi di collegamento trasversali di corridoi ecologici. La progettazione delle fasce di ambientazione deve essere oggetto di specifico e unitario progetto paesaggistico, anche ai fini di quanto previsto dal successivo **articolo 63 octies, comma 8.**

8. Su questi aspetti le Amministrazioni Comunali concordano con gli Enti proprietari e gestori delle infrastrutture le modalità e le opere per un qualificato inserimento nel paesaggio

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	25 di 70

dell'infrastruttura, con l'utilizzo di essa e delle fasce di rispetto come elementi costitutivi per la riconnessione ecologica e paesaggistica del territorio circostante e come componenti della rete ecologica.

9. Soppresso.

10. Soppresso.

11. Soppresso.

12. Il PTCP propone l'utilizzo di alcune tratte ferroviarie secondarie sottoutilizzate, Torre Annunziata-Ottaviano-Cancello e Torre Annunziata-Gragnano con modalità ferrotranviarie (metrotram).

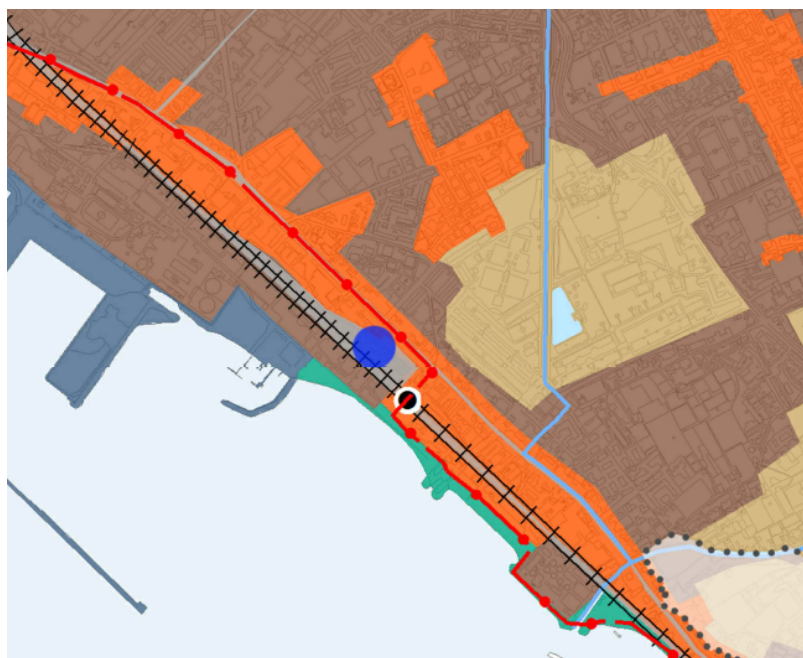
13. Il PTCP individua un sistema tranviario al servizio dei comuni posti a nord di Napoli e come sistema di adduzione alla rete della metropolitana regionale; il tracciato proposto si configura come ossatura portante del trasporto collettivo degli insediamenti delle aree poste nella parte centrale del territorio provinciale.

Articolo 63 octies – Rete dei principali itinerari ciclopedonali

(omissis)

8. Nella realizzazione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie e nei casi di un loro adeguamento, devono essere verificate le possibilità della realizzazioni di assi ciclabili paralleli, localizzati nelle relative fasce di ambientazione, o sulla ex sede del tracciato in caso di tratti ferroviari dismessi; essi dovranno essere caratterizzati da condizioni di sicurezza e di separazione del percorso ciclabile dal tracciato ferroviario o dalla carreggiata stradale.

(omissis)



NODI E RETI PER LA CONNETTIVITÀ TERRITORIALE



ART. 63 RETI INFRASTRUTTURALI PER LA MOBILITÀ

Stralcio PTC tratto da P.06.3 – Disciplina del territorio – il progetto è evidenziato in blu

L'indirizzo progettuale paesaggistico del PTCP individua porzioni dell'area di stazione nella zona "centri e nuclei storici" (PTCP, Tav. P.07-26, Fattori strutturanti del paesaggio, art. 38 NTA) definendola una risorsa primaria ai fini dell'identità culturale e della qualità del quadro di vita attuale e futuro della popolazione provinciale.

Articolo 38 – Centri e nuclei storici

1. I centri storici sono considerati risorsa primaria ai fini dell'identità culturale e della qualità del quadro di vita attuale e futuro della popolazione provinciale. Pertanto, ne devono essere conservati integralmente e valorizzati con appositi progetti di qualificazione i caratteri costitutivi di interesse generale. Tali caratteri strutturali sono individuati essenzialmente nella forma, nella riconoscibilità, nell'integrità e pregnanza culturale e nella stessa qualità prossemica dello spazio collettivo e nelle regole insediative tipo-morfologiche.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	27 di 70

2. Si assumono invece come variabili storiche e come caratteri di interesse individuale, nella misura in cui non interferiscano con gli aspetti succitati, le destinazioni d'uso e le suddivisioni immobiliari, nonché la forma di quelle componenti di cui non si può avere percezione significativa dallo spazio pubblico.

3. Più specificamente si individuano come fattori strutturali, oggetto di tutela integrale:

a) la struttura di impianto, con particolare riferimento alle tracce più antiche (segni di centuriazione, allineamenti etc.) e l'interfaccia con il paesaggio circostante ove ancora leggibile nei suoi caratteri storici, con particolare riferimento ai bordi consolidati ove esistenti, agli assetti ortivi e ai giardini di origine storica e alle infrastrutture ad essi connesse;

b) il sistema dei percorsi, delle piazze e del verde pubblico, ivi inclusi gli aspetti materico-cromatici e l'arredo;

c) il rapporto tra la tipologia edilizia e la morfologia urbana, riconoscendo il valore di cultura storica ai tipi abitativi e di elementi primari della forma storica ai monumenti architettonici;

d) tutte le componenti dei prospetti edilizi visibili dallo spazio pubblico (attacco a terra, spartito di facciata e attacco al cielo) con inclusione dei dettagli architettonici e delle finiture, nonché degli elementi di arredo –anche mobile– a carattere persistente;

e) le coperture, nella misura in cui concorrono a definire l'identità dell'immagine urbana.

Il PTCP individua e delimita negli elaborati P.06 e P.07 i centri e nuclei storici identificati nelle parti del territorio che risultano edificate con sostanziale continuità al 1936, come documentato dalla cartografia IGM aggiornata a tale data, ed estesi a comprendere gli spazi ancora liberi ad esso adiacenti che si configurano, o possono configurarsi attraverso adeguati interventi di riqualificazione e/o ripristino, come spazi di relazione percettiva e di tutela; per il Comune di Napoli è stato assunto come perimetro dei centri e nuclei storici quello riportato nella cartografia della Variante generale al PRG approvata nel 2004 che, nel caso di contrasto con la cartografia del PTCP, è considerata prevalente.

7. I PUC e gli altri strumenti urbanistici comunali disciplinano, gli interventi di tutela e di recupero e le trasformazioni ammissibili nei centri e nuclei storici assumendo quali principali finalità la conservazione integrale dei caratteri strutturali degli insediamenti, della loro fruibilità e degli elementi di relazione storica con il contesto nonché, ove possibile, il ripristino degli stessi attraverso idonei interventi sugli elementi alterati. Tutte le trasformazioni ammissibili devono essere verificate nella fase di adeguamento dei PUC al PTCP.

(omissis)





Stralcio PTC tratto da P.07.26 - Fattori strutturanti del paesaggio – il progetto è evidenziato in nero

SINTESI DI COERENZA

Le azioni progettuali mostrano elementi di coerenza alle disposizioni del PTCP, in quanto favoriscono il potenziamento della mobilità con mezzi di trasporto collettivi. Le azioni progettuali saranno oggetto di verifica presso gli enti preposti al fine di ottenere il nulla osta.

4.4 Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli

L'area interessata dal progetto non risulta interessata dai vincoli paesaggistici ex L. 1497/1939 e 431/1985, e da VINCOLI E AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO come da cartografia di seguito allegata.

Nella Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del 2004, in base alla carta della Zonizzazione (PRG, Tav. 5), l'area in cui ricade il fabbricato di stazione, e le aree ed edifici interessati dal progetto, ricadono in:

- area A (art.26 NTA) “insediamenti di interesse storico”
- area Ff (art. 51 NTA) “ferrovie e nodi di interscambio”

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	30 di 70

– area Bb (art. 33 NTA) “Espansione recente”

Norme d’attuazione della Variante al piano regolatore generale PRG Napoli - centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale

Art. 26

(Zona A - Insediamenti di interesse storico)

1. La zona A identifica le parti della città edificate prima del secondo dopoguerra.
2. Gli interventi previsti nella zona A - centro storico sono regolati dalla normativa tipologica. Le parti di territorio non assoggettate alla suddetta normativa sono articolate nelle seguenti sottozone:

sottozona Aa - Strutture e manufatti isolati

sottozona Ab - Siti archeologici

sottozona Ac - Porto storico

sottozona Ad - Agricolo in centro storico

Art. 51

(Sottozona Ff - Linee ferroviarie e nodi d’interscambio modale)

1. Il sistema del trasporto su ferro, come rappresentato dalla tavola 9, è individuato dal piano comunale dei trasporti, approvato con delibere del consiglio comunale nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997, che è allegato alla presente variante di cui è parte integrante e sostanziale.
2. La zona Ff identifica le linee ferroviarie di superficie e le stazioni che costituiscono nodi d’interscambio modale.
3. Per nodo di interscambio modale si intende un sistema integrato, a scala urbana, di attrezzature per la mobilità che consenta l’interscambio tra diverse modalità di trasporto.

Nel nodo di interscambio modale è consentita la realizzazione delle seguenti attrezzature:

- stazioni delle linee su ferro;
- parcheggi per veicoli a due ruote;
- attestamenti di autobus per le linee urbane;

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	31 di 70

- terminal bus per le linee regionali, nazionali e internazionali;
 - depositi e officine per i veicoli del trasporto pubblico di superficie.
- (omissis)

7. Le stazioni devono garantire la massima accessibilità e la riqualificazione dei territori da esse serviti.

Art. 33

(Sottozona Bb - Espansione recente)

1. La zona Bb identifica l'espansione edilizia a partire dal secondo dopoguerra, fatta eccezione per i quartieri di cui al precedente articolo 32.
2. Sono ammessi, ove compatibili con la disciplina delle trasformazioni relative ai singoli edifici, gli adeguamenti delle sedi stradali, le modificazioni dei tracciati su ferro, la realizzazione dei corridoi ecologici così come definiti nel successivo articolo 55, nonché la formazione di slarghi, zone di sosta pedonale, parcheggi e simili. Sono ammesse le trasformazioni del sistema dei sottoservizi, nonché le operazioni connesse agli adeguamenti previsti dalle vigenti normative di settore. E' ammessa l'edificazione ai fini pubblici delle aree libere e risultanti da demolizioni, per la realizzazione di attrezzature primarie e secondarie a scala di quartiere. Sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia a parità di volume.
3. Sono definite distintamente, nella disciplina degli ambiti di cui alla parte III della presente normativa, le parti del territorio per le quali è prevista la modificazione del tessuto urbano mediante interventi di ristrutturazione urbanistica. È consentita anche la ristrutturazione urbanistica, previa approvazione di strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa privata, finalizzati a riconfigurare l'insediamento. In tal caso sono consentiti anche aumenti di volume per la realizzazione fuori terra di box auto e cantinole pertinenziali, con il limite, per ogni alloggio, di due posti auto e una cantinola per un massimo di complessivi 120 mc ovvero l'obbligo di realizzare nell'ambito delle superfici abitative, in dette misure incrementabili, almeno un box pertinenziale per ogni alloggio.

La ristrutturazione urbanistica comporta la previsione di uno spazio verde unitario, privato e a servizio degli alloggi, di dimensioni non inferiori a 1/5 del lotto. Nel caso in cui il lotto sia

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	32 di 70

contiguo alla viabilità primaria così come indicato nella tav. 10, lo spazio verde unitario deve essere realizzato in prossimità di detta viabilità. La progettazione deve conformarsi a modelli urbanistico edilizi caratterizzati da impianti a tessuto, con l'altezza dei fabbricati non superiore a quella dei circostanti.

Nel caso in cui il lotto sia contiguo con i tessuti classificati come centro storico, la progettazione deve prevedere nuovi impianti che si integrino con quelli storici, assumendo caratteri a essi congruenti.

4. Le utilizzazioni compatibili sono quelle di cui alle lettere a), c), e d) dell'articolo 21.

5. Nella zona Bb sono altresì consentiti strumenti urbanistici esecutivi le cui unità minime di intervento non siano inferiori a 5.000 mq di territorio comunale.

6. Gli strumenti urbanistici esecutivi possono essere di iniziativa pubblica e privata, con un indice di fabbricabilità territoriale non superiore a 2 mc / mq inclusivo dei volumi esistenti. Ove questi ultimi, purché legittimamente realizzati, superino il predetto valore, l'indice di fabbricabilità territoriale è pari a 2,5 mc/mq, inclusivo dei volumi esistenti. Per i manufatti di formazione antecedente al 1943 sono consentiti interventi fino alla ristrutturazione edilizia. Ove gli strumenti urbanistici esecutivi prevedono per detti manufatti interventi di conservazione è fatto obbligo, con la presentazione dei progetti o dei piani di cui ai precedenti commi del presente articolo, di documentare la presenza di tali immobili. In sede di progetto, è richiesta l'attribuzione del manufatto alla classificazione tipologica di cui alla parte II della presente normativa, al fine della definizione di interventi ammissibili e utilizzazioni consentite.

7. Per gli impianti produttivi manifatturieri attivi all'atto della richiesta e compatibili con gli insediamenti urbani, a condizione che l'immobile manifatturiero in cui si espleta l'attività produttiva sia preesistente alla data di adozione della Variante, sono ammessi interventi finalizzati all'adeguamento e al potenziamento delle attività presenti e dei relativi livelli occupazionali.

In questi casi è ammesso un incremento dei volumi preesistenti legittimamente realizzati, contenuto nel limite del 20%, purché l'eventuale incremento della superficie coperta non comporti il superamento del rapporto 1:2 della superficie fondiaria. Il rilascio del relativo permesso di costruire è subordinato alla stipula di una convenzione con opere di urbanizzazione in misura, almeno di 1 mq per ogni 10 mc di volume aggiuntivo previsto. Il proporzionamento degli standard urbanistici, pari a 1 mq/10mc, da

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	33 di 70

effettuare in relazione al solo volume aggiuntivo, deve essere comunque non inferiore a quanto prescritto dall'art. 5 del DM 1444/68; deve intendersi come superficie fondiaria, sulla quale riservare lo standard del 10%, l'area pari al doppio della superficie lorda utile realizzabile in ampliamento. Qualora tali aree non siano reperibili nei lotti impegnati da tali impianti, o in aree che la presente variante destina ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, i soggetti operatori si obbligano al pagamento di un corrispettivo comprensivo, sia del costo di acquisizione delle aree occorrenti valutate a prezzo di esproprio determinato dal competente ufficio tecnico erariale, sia della realizzazione delle relative opere di urbanizzazione. A garanzia dell'adempimento degli obblighi scaturenti dalle citate convenzioni, i soggetti operatori devono prestare, alla stipula delle stesse, idonea fidejussione, nei modi di legge. All'atto della richiesta del permesso di costruire il richiedente deve presentare idonea documentazione sulla effettiva capacità di valorizzazione produttiva e occupazionale che l'intervento previsto è in grado di produrre.

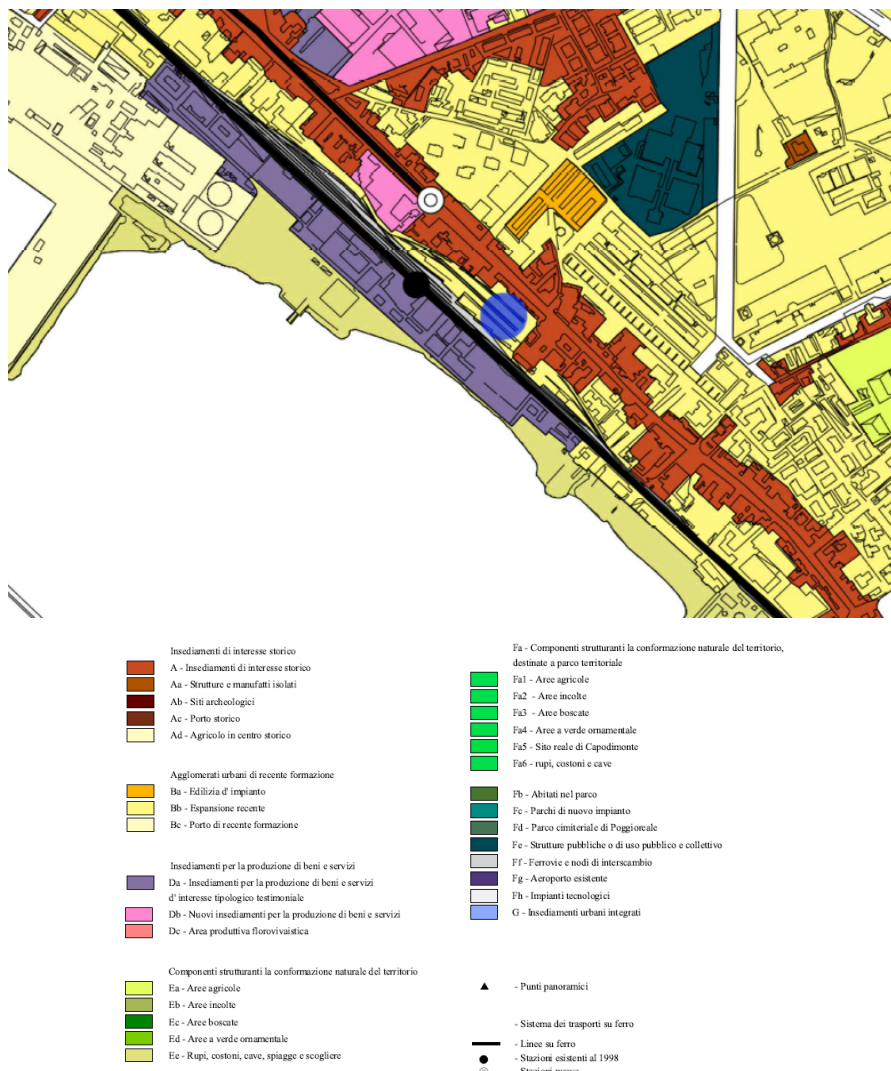
8. Per le aree in sottozona Bb ricadenti nei perimetri delle zone P.I., PIR e RUA del PTP Agnano-Camaldoli e delle zone PI e RUA del PTP Posillipo, è vietato l'incremento dei volumi esistenti. La ristrutturazione edilizia, comprensiva della sostituzione di volumi preesistenti nei limiti di cui all'art.3 del DPR 380/2001 e successive modificazioni e integrazioni, è ammessa ove non in contrasto con ogni prevalente disposizione dei Piani Paesistici.

L'ex Fabbricato viaggiatori (in arancio) viene identificato come:

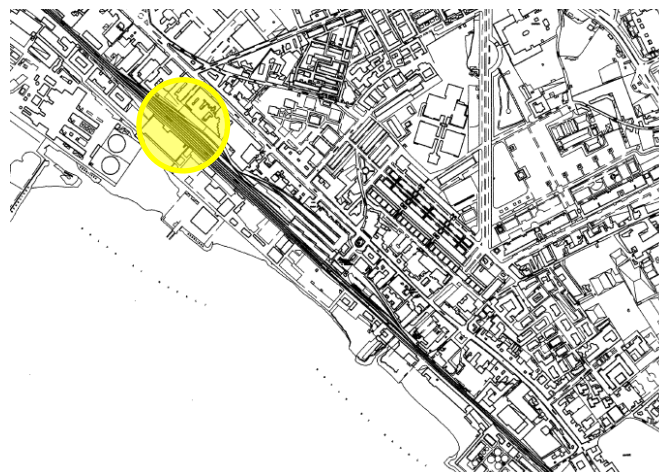
- Unità edilizie di base otto-novecentesca originaria o di ristrutturazione a blocco.

Per unità edilizia di base otto-novecentesca originaria o di ristrutturazione a blocco art. 92, si intende "l'unità edilizia originaria o risultante da processi di ristrutturazione di edilizia preesistente avvenuti in epoca otto-novecentesca".

Secondo il Piano Urbanistico Comunale (PUC - approvato con delibera GM n.12 del 17.01.2020) di Napoli, in base alla carta della zonizzazione urbanistica (Elaborato RU1. Carta della rigenerazione urbana del preliminare di PUC) dell'ambito degli usi urbani, l'area di intervento viene categorizzata come "zona di interesse storico" e di conseguenza soggetta alla rigenerazione del territorio attraverso la valorizzazione della città storica.



Stralcio tavola della zonizzazione del PRG Napoli – l'area di progetto è evidenziata in blu

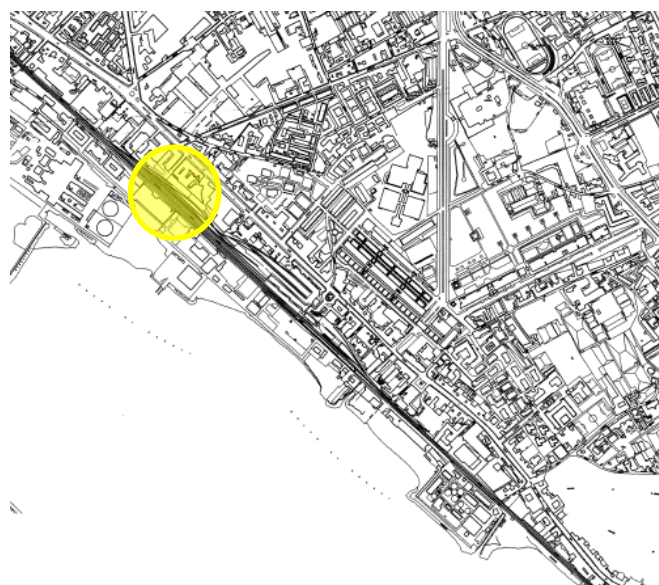


aree assoggettate ai vincoli della L. 1497 del 29 giugno 1939



aree assoggettate ai vincoli della L. 431 del 8 agosto 1985

Stralcio dalla cartografia PRG: TAVOLA 13 - Vincoli Paesaggistici ex L. 1497/1939 e 431/1985



aree di interesse archeologico

Stralcio dalla cartografia PRG: TAVOLA 14 - Vincoli E Aree Di Interesse Archeologico

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	36 di 70

SINTESI DI COERENZA

Le azioni progettuali mostrano elementi da verificare sulla base delle disposizioni della pianificazione comunale. Le azioni progettuali saranno oggetto di verifica presso gli enti preposti al fine di ottenere il nulla osta.	
--	--

4.5 Il sistema dei vincoli

Sull'area oggetto d'intervento sussistono i seguenti vincoli:

- Vincoli paesaggistici

L'area di progetto ricade nel vincolo rientrante nell'Art. 142 del D.Lgs 42/2004 "I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare".

- Vincolo idrogeologico

Come da analisi precedentemente fatta sulla pianificazione del PAI, il progetto in esame ricade in area a Pericolosità idraulica bassa, dovuta alla presenza di falda molto vicino al piano campagna.

Il progetto ricade inoltre nell'Area di Interesse Nazionale (SIN) "Napoli Orientale"

La legge 9 Dicembre 1998, n. 426 ha inserito, ai sensi dell'ex D.M. 471/1999, le aree di Napoli Orientale tra quelle di "Interesse Nazionale" ai fini della messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati. Successivamente, il Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Napoli Orientale è stato delimitato con Ordinanza Commissariale del 29 Dicembre 1999, emanata dal Sindaco di Napoli in qualità di Commissario Delegato, per circa 830 ettari che comprendono i quartieri orientali della città di Napoli (circoscrizioni di **Barra**, Ponticelli, Poggioreale e Zona industriale di San Giovanni a Teduccio).

Il SIN "Napoli Orientale" è stato oggetto di un "*Accordo di Programma per la Definizione degli Interventi di Messa in Sicurezza e Bonifica delle aree comprese nel SIN di Napoli Orientale*", sottoscritto nel novembre del 2007 tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Commissario di Governo per l'Emergenza Bonifiche e Tutela delle Acque nella Regione

Campania, Regione Campania, Provincia di Napoli, Comune di Napoli ed Autorità Portuale di Napoli.

Tale accordo, definisce un programma organico e condiviso per l'attuazione, in modi e tempi certi, di interventi di messa in sicurezza, bonifica e recupero ambientale delle aree pubbliche del Sito di Interesse Nazionale di Napoli Orientale, così da garantirne la naturalità e fruibilità. In particolare, le finalità dell'intervento previsto nell'Accordo, erano quelle di evitare la dispersione della contaminazione dall'area industriale di Napoli nelle acque costiere e di generare le condizioni favorevoli e sinergiche al fine di bonificare l'area di interesse, mediante un idoneo “sistema di confinamento e trattamento”.

Tale accordo prevedeva, tra l'altro, che ARPAC ed ISPRA procedessero alla definizione dei valori di fondo nei suoli per gli elementi inorganici.



Area di progetto all'interno del SIN “Napoli Orientale”

Il SIN, che occupa un territorio di 830 ettari in cui sono comprese circa 500 aziende piccole, medie e grandi, aziende dismesse, aree residenziali, strutture ad usi sociali ed appezzamenti agricoli, può essere suddiviso in quattro grandi sub-aree:

1. polo petrolifero di circa 345 ha, in cui sono localizzate le principali aziende del petrolchimico, le grandi industrie meccaniche e di mezzi di trasporto
2. zona Gianturco di circa 175 ha, in cui sono localizzate molte attività manifatturiere e di commercio all'ingrosso
3. zona Pazzigno di circa 200 ha, in cui sono localizzate aziende di piccole dimensioni;
4. **fascia litoranea del quartiere di San Giovanni di circa 100 ha, comprendente l'area marina antistante nel limite di 3000 metri dalla linea di costa e comunque entro la batimetria dei 50 metri, in cui sono ubicati grandi insediamenti dismessi, la centrale Termoelettrica di Vigliena e il depuratore di San Giovanni**

Di tutte le aree censite fanno eccezione il 13% di superficie interessato da strade e ferrovie (pari a circa 1.098.939 mq).

Principali problematiche ambientali

I risultati delle indagini condotte sia ad opera di soggetti pubblici che privati, hanno mostrato il seguente quadro ambientale:

- **suolo superficiale e profondo:** è stata riscontrata la presenza sia di metalli, quali ad esempio Hg, Pb, Zn, Be, Cu e Cr, sia di composti organici, quali Idrocarburi, IPA, PCB, in concentrazioni superiori alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) stabilite dal D.Lgs 152/2006 in riferimento alla specifica destinazione d'uso
- **acque di falda:** è stata evidenziata una contaminazione diffusa e marcata dovuta principalmente alla presenza di composti alifatici clorurati cancerogeni e non cancerogeni. È stata inoltre riscontrata la presenza di elevate concentrazioni di ferro e manganese in tutto il SIN

Monitoraggio Falda

A seguito della richiesta da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) avanzata in sede di Conferenza dei Servizi istruttoria del 09/05/2014, Arpac ha redatto il documento "Protocollo operativo per campagna coordinata del

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	39 di 70

monitoraggio delle acque di falda per il Sito di interesse nazionale "Napoli Orientale", allo scopo di:

- raccogliere gli esiti delle attività di monitoraggio delle acque di falda condotte dalle aziende incluse nel perimetro del SIN Napoli Orientale e consentire ad ARPAC di coordinare e valutare gli esiti di tali attività;
- definire i criteri, le procedure di campionamento ed analisi delle acque di falda.

Per la stesura del Protocollo ci si è basati sulle indicazioni contenute in:

- verbali delle Conferenze dei Servizi tenutesi presso il MAT*TM
- "Accordo di Programma per la definizione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree comprese nel SIN Napoli Orientale" del 15/11/2007
- "Protocollo di valutazione dei risultati del monitoraggio di una barriera idraulica" Sito di Interesse Nazionale di Crotone, Cassano e Cerchiara; Rev. 1- Gennaio 2013, redatto da ISPRA

Con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 147 del 27 marzo 2018, sono stati approvati i documenti "Analisi di rischio dei siti pubblici ricadenti nel perimetro del SIN Napoli Orientale". Le suddette aree, di proprietà pubblica, sono costituite da siti industriali (attivi e dismessi), dall'ex impianto di depurazione acque reflue di San Giovanni a Teduccio e dalle Aree Residenziali Sociali ed Agricole (RSA) ricomprese nel SIN.

- Agenzia del Demanio
- Area Abbandonata in via Galileo Ferraris
- Capannoni industriali in via Murelle a Pazzigno
- Capannoni industriali in via Pazzigno
- Ex area industriale Cirio Eurolat
- Impianto di depurazione di San Giovanni a Teduccio
- M.C.T.C.
- Officini e depositi Ponte dei francesi
- Officine Brin

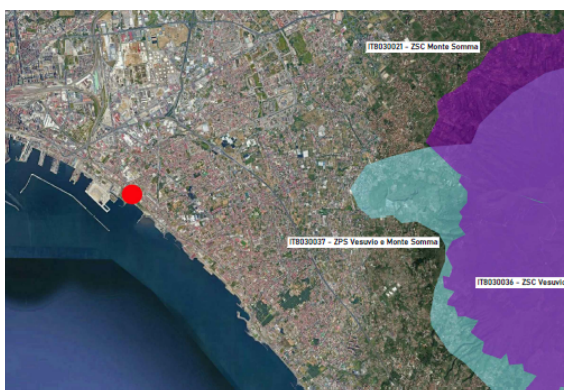
	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	40 di 70

– Aree Residenziali Sociali ed Agricole

L'area di progetto non interferisce con i seguenti vincoli:

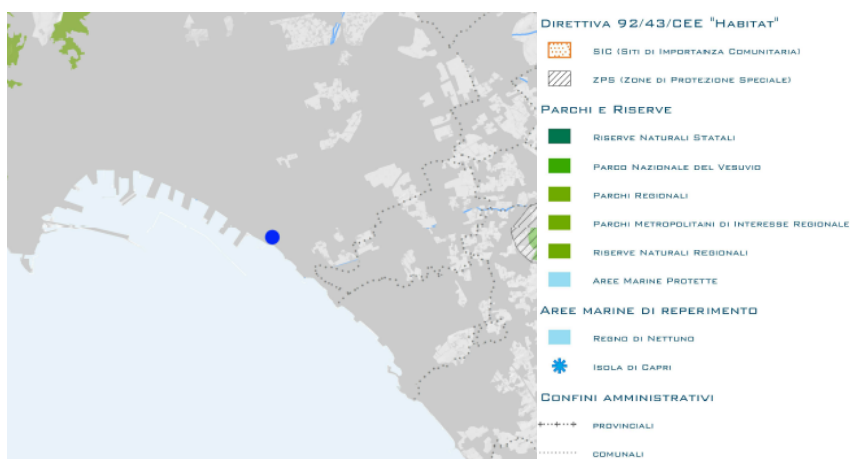
– Aree protette e Rete Natura 2000

Nell'intorno del sito di progetto non sono presenti aree protette della Rete natura 2000, l'unica area presente, lo ZPS "Vesuvio e Monte Somma", si trova a distanza di sicurezza dalle aree di cantiere, come osservabile dalla cartografia riportata.



Rete natura 2000 – SIC/ZSC e ZPS – Fonte Geoportale Nazionale – l'area di progetto è evidenziata in rosso

Nelle vicinanze dell'area di progetto non ci sono parchi regionali, il più vicino (Parco di Capodimonte) si trova a circa 6 km dall'area di progetto. Il Parco Nazionale del Vesuvio invece si trova a circa 7 km dal confine dell'area di progetto, come evidenziato dalla cartografia del PTC.



Aree di interesse naturalistico istituzionalmente tutelate – Fonte PTC – l'area di progetto è evidenziata in blu

- siti UNESCO
- vincoli paesaggistici ex L. 1497/1939 e 431/1985, e da VINCOLI E AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO (come da cartografia precedentemente riportata)
- ulteriori vincoli rientranti nell'Art. 142 del D.Lgs 42/2004
- riserve e parchi naturali
- interferenze con aziende a rischio incidenti rilevanti - RIR nell'area di interesse (come da Inventario Seveso D.Lgs. 105/2015:

<https://www.rischioindustriale.isprambiente.gov.it/seveso-query-105/>)

Nella ricerca di aziende a rischio, nel comune di Napoli, sono risultati presenti diversi stabilimenti e depositi carburanti ed olii, ma localizzati nella zona industriale posta a Nord-Est del porto di Napoli, quindi non direttamente interferenti per la grande distanza dal sito di progetto.

Di seguito è riportata la lista ufficiale delle attività esaminate:

Notifica	Codice Univoco	Soglia	Ragione Sociale	Attività	Regione Stabilimento	Provincia Stabilimento	Comune Stabilimento
Notifica Pubblica	DQ010	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	SONATRACH RAFFINERIA ITALIANA	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ001	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	ENI S.P.A.	(14) Stoccaggio di GPL	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ002	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	ENERGAS S.P.A.	(13) Produzione, imbottigliamento e distribuzione all'ingrosso di gas di petrolio liquefatto (GPL)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ007	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	ITALCOST SRL	(14) Stoccaggio di GPL	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ008	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	KUWAIT PETROLEUM ITALIA SPA	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ010	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	PETROLCHIMICA PARTENOPEA S.R.L.	(14) Stoccaggio di GPL	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ034	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	POLIS 4 SRL	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Non disponibile	NQ054	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	GOIL PETROLI SPA	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ069	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	KUWAIT PETROLEUM ITALIA SPA	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI
Notifica Pubblica	NQ113	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	GAROLLA S.R.L.	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	CAMPANIA	NAPOLI	NAPOLI

SINTESI DI COERENZA

Le azioni progettuali mostrano elementi da verificare sulla base delle disposizioni del quadro vincolistico e saranno oggetto di verifica presso gli enti preposti al fine di ottenere il nulla osta.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	42 di 70

5 STATO DELL'AMBIENTE

La presente sezione analizza per ciascun fattore ambientale le condizioni in essere allo stato attuale, senza la realizzazione dell'intervento. In particolare, le analisi di caratterizzazione riguarderanno:

- aria e ambiente atmosferico
- inquinamento acustico
- acqua e risorse idriche
- suolo e sottosuolo
- natura e biodiversità
- paesaggio e beni culturali

A conclusione della trattazione dello stato di fatto, nel capitolo successivo, per ciascun fattore ambientale verrà proposta una sintesi di valutazione rispetto ai seguenti indicatori:

A. QUALITÀ DEL SITO → intesa come una valutazione della qualità dello stato ambientale del sito secondo la seguente legenda cromatica:

	ELEVATA QUALITÀ
	ALTA QUALITÀ
	MEDIA QUALITÀ
	BASSA QUALITÀ
	PESSIMA QUALITÀ

B. GRADO DI ATTENZIONE → intesa come una valutazione del grado di attenzione da porre nella fase di valutazione degli impatti e quindi in fase progettuale, a partire dalla caratterizzazione qualitativa dello stato ambientale e dalla natura del progetto, secondo la seguente legenda cromatica:

	ALTO
	MEDIO
	BASSO

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	43 di 70

5.1 Aria e ambiente atmosferico

Le seguenti informazioni sono estrapolate da:

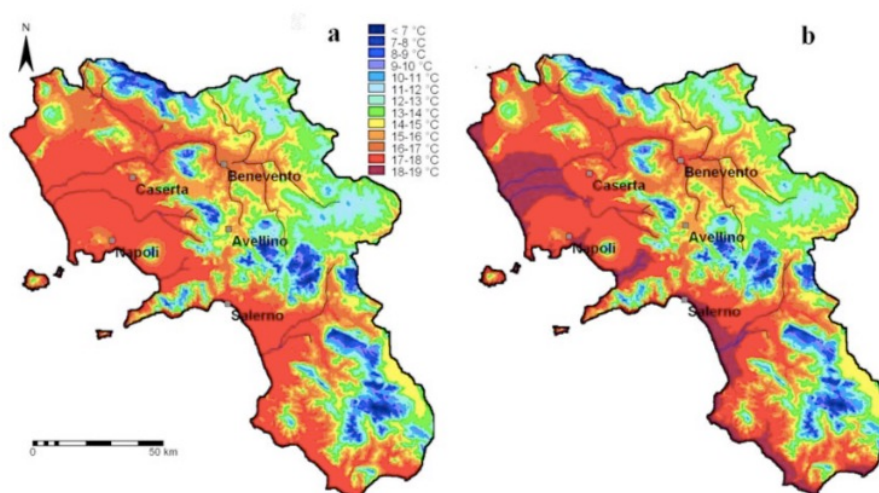
- “*La qualità dell'aria ambiente in Campania 2015 - 2020*” redatto dall'Arpa Campania
- “*Piano di tutela della qualità dell'aria – rapporto ambientale preliminare*”, redatto nell'ottobre 2019 dalla Regione Campania

Caratteristiche fisiche e meteorologiche

Temperatura

La circolazione troposferica nel bacino del Mediterraneo dipende dalla distribuzione spaziale occupata nei diversi periodi dell'anno dagli anticicloni delle Azzorre, Siberiano e Nordafricano e dalle basse pressioni dell'Islanda e delle Aleutine. Le estati sono calde e secche, mentre gli inverni sono moderatamente freddi e piovosi.

Le temperature medie annue variano tra i 10° C dei settori montuosi interni, i 15.5°C delle piane alla base dei massicci carbonatici e raggiungono i 18°C lungo la costa, correlandosi linearmente con le quote. Poiché in tutta la regione il numero di stazioni con dati di temperatura affidabili e continui è limitato e data la forte correlazione fra temperature e altimetria, la temperatura è stata stimata dal Modello Digitale del terreno (DEM) attraverso una regressione lineare (gradiente medio di circa - 0.75°C ogni 100 m)

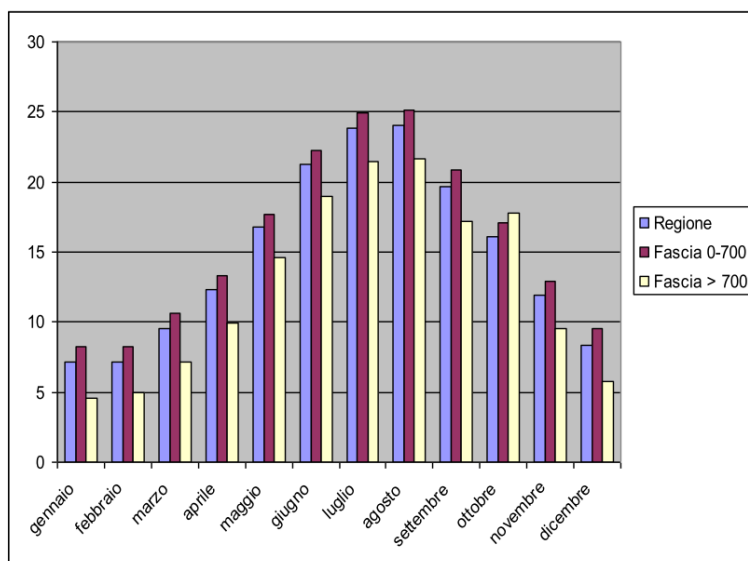


Temperatura media annua in °C relativa al periodo 1951-1980 (a) e 1981-1999 (b)

Per ciascun mese si è provveduto al calcolo del valore medio areale delle temperature medie mensili relativo alla regione e alle due diverse sottozone (fascia 0-700 e fascia >700). Di seguito sono riportati la tabella e il grafico con i valori ottenuti.

Media			
Periodo	Regione	Fascia 0-700	Fascia > 700
gennaio	7,13	8,26	4,61
febbraio	7,19	8,21	4,94
marzo	9,53	10,58	7,19
aprile	12,27	13,31	9,97
maggio	16,77	17,73	14,63
giugno	21,27	22,3	18,98
luglio	23,88	24,97	21,47
agosto	24,03	25,1	21,65
settembre	19,7	20,82	17,21
ottobre	16,1	17,13	17,79
novembre	11,89	12,96	9,51
dicembre	8,37	9,53	5,8

Valori medi di temperature medie mensili [°C]



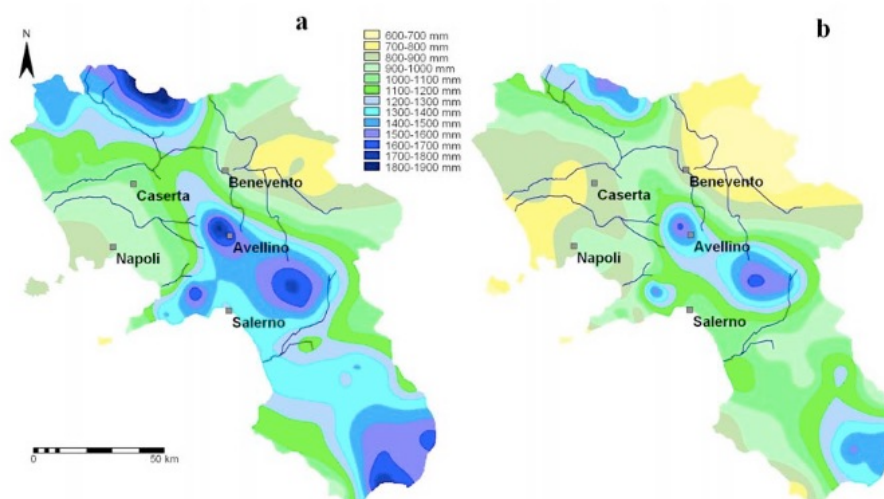
Medie delle temperature medie mensili

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	45 di 70

Pioggiosità

Le precipitazioni della Campania sono fortemente condizionate dalla presenza delle catene montuose che si elevano fino a 1500-2000 m s.l.m., dall'orientamento delle creste (effetto barriera) e dalla prossimità di queste ultime al mar Tirreno.

La variabilità delle precipitazioni è osservata comparando le carte annuali mette in evidenza le differenze tra il periodo 1951- 1980 e il periodo 1981-1999, più secco. I valori più bassi di piogge medie annue, circa 700 mm, si registrano nel settore più orientale della regione, dall'altro lato dello spartiacque appenninico; quelli più alti, circa 1800 mm, lungo l'asse della catena appenninica.

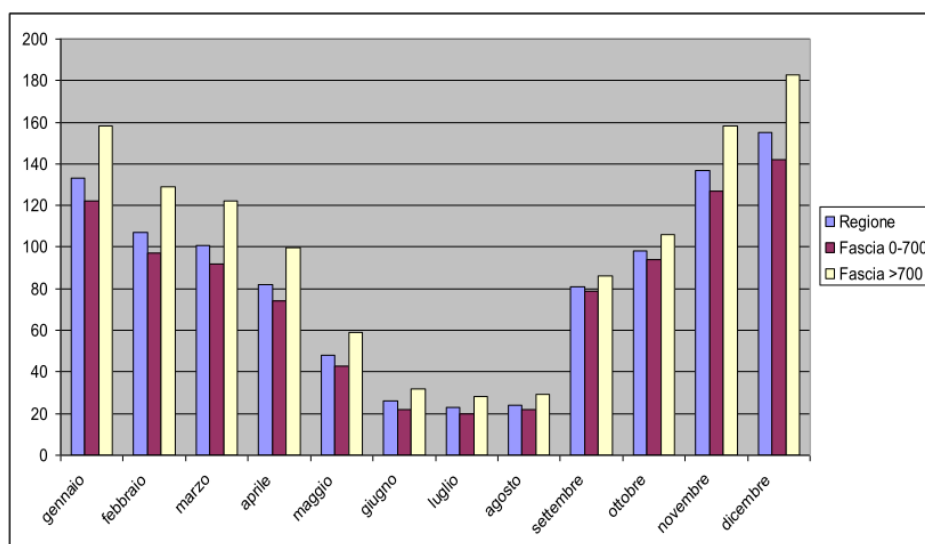


Precipitazioni medie annue (mm/anno) relative al periodo 1951-1980 (a) e 1981- 1999 (b)

Per ciascun mese si è provveduto al calcolo del valore medio areale delle precipitazioni medie mensili relativo alla Regione ed alle due diverse sottozone (fascia 0-700 e fascia >700).

Valore Medio			
	Regione	Fascia 0-700	Fascia >700
gennaio	133	122	158
febbraio	107	97	129
marzo	101	92	122
aprile	82	74	100
maggio	48	43	59
giugno	26	22	32
luglio	23	20	28
agosto	24	22	29
settembre	81	79	86
ottobre	98	94	106
novembre	137	127	158
dicembre	155	142	183

Valori medi di precipitazioni medie mensili [mm]



Media di precipitazione medie mensile

La zonizzazione del territorio

Il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, che attua a livello nazionale le norme europee sulla qualità dell'aria previste dalla direttiva 2008/50/CE, demanda alle Regioni ed alle provincie

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	47 di 70

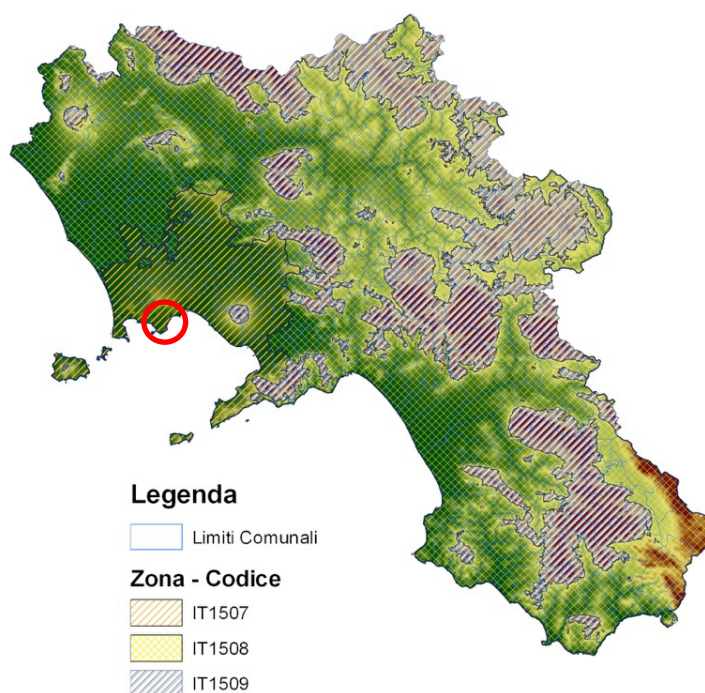
autonome il compito di suddividere il proprio territorio in zone o agglomerati ai fini di organizzare il controllo e di eseguire la valutazione della qualità dell'aria.

La zonizzazione in vigore in Regione Campania, ai sensi dell'articolo 3 del D. Lgs. 155/2010, è stata adottata nel dicembre 2014 (D.G.R. 683 del 23/12/2014), integrando il pregresso Piano di Qualità dell'Aria.

Il piano riporta, pertanto, la zonizzazione del territorio, presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria ambiente. Il criterio guida per la zonizzazione del territorio è stato quello di identificare le aree omogenee del territorio regionale che presentano un livello di criticità simile rispetto ai fattori determinanti che influiscono sulla qualità dell'aria. A seguito della zonizzazione del territorio, ciascuna zona è classificata allo scopo di individuare le modalità di valutazione mediante misurazioni e altre tecniche.

La zonizzazione prevede le seguenti tre zone:

- Agglomerato Napoli - Caserta (IT1507);
- Zona costiera-collinare (IT1508);
- Zona montuosa (IT1509).



Zonizzazione della Regione Campania ai fini della valutazione e gestione della qualità dell'aria (in rosso l'area di progetto)

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	48 di 70

L'Agglomerato Napoli - Caserta è caratterizzato dalla presenza di un esteso territorio pianeggiante delimitato ai margini dai rilievi della catena appenninica che ostacolano il ricambio delle masse d'aria quando si verificano condizioni di alta pressione e bassa quota dello strato limite planetario.

Per le due zone i comuni sono stati accorpati per costituire zone contraddistinte dall'omogeneità delle caratteristiche predominanti.

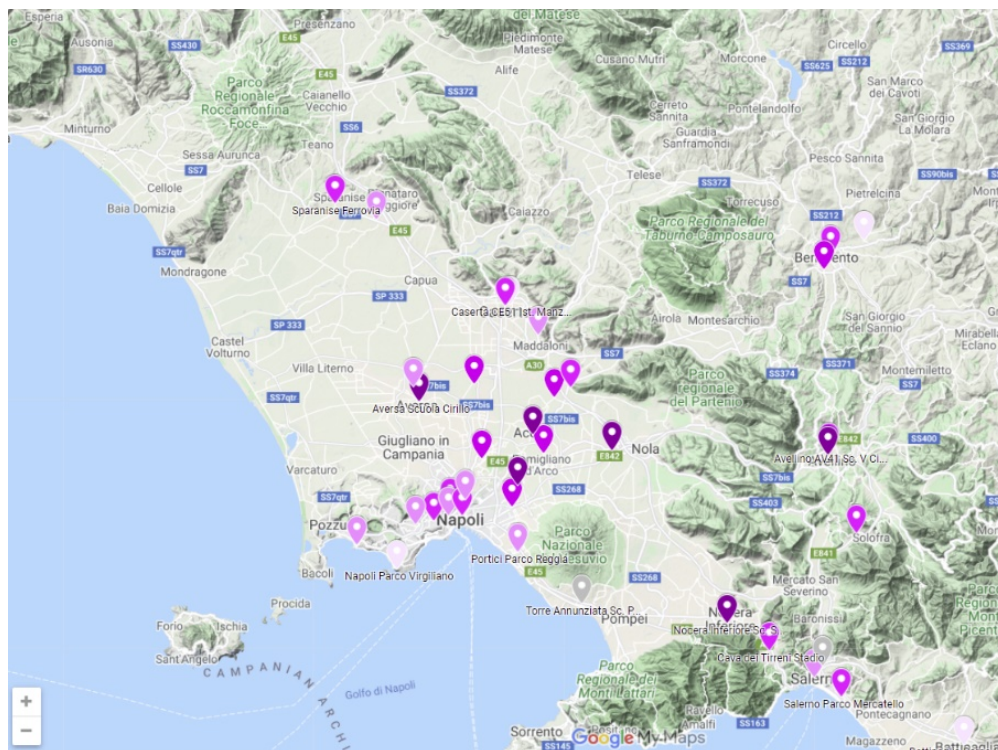
In particolare, ferma restando la definizione dell'agglomerato Napoli - Caserta, sono state definite altre due zone al di sotto e al di sopra dei 600 metri s.l.m., suddividendo la zona costiera collinare dalla zona montuosa:

- la zona IT1508 in base all'omogeneità territoriale ed alla presenza all'interno della stessa dei tre maggiori centri urbani (Salerno, Benevento e Avellino) nonché delle più commerciali e residenziali...); localmente si riscontra la variabilità delle condizioni meteo-climatiche all'interno della stessa zona;
- La zona IT1509 in quanto omogenea dal punto di vista territoriale con presenza di poche centinaia di migliaia di abitanti sparsi e con assenza di emissioni di inquinanti concentrate ed elevate, dal punto di vista climatico si tratta di territori con un clima temperato, con precipitazioni superiori rispetto alla media regionale e con regime anemometrico caratterizzato da venti più intensi rispetto alla media regionale.

Come si evince dalla zonizzazione sopra riportata, l'area di progetto in esame, ricade nella classificazione “**Zona IT1507: Agglomerato Napoli - Caserta**”.

La struttura della Rete di Monitoraggio della qualità dell'aria in essere in Regione Campania è stata adottata nel dicembre 2014 in concomitanza con la nuova zonizzazione regionale.

L'Arpa Campania attraverso il processo di gestione della rete di monitoraggio ha lo scopo di produrre dati, informazioni e conoscenze relativi ai parametri chimico-fisici indicati dalla normativa, utilizzati per esprimere una valutazione sulla qualità dell'aria e controllare la rispondenza ai limiti previsti per la salvaguardia della salute della popolazione e per la protezione dell'ambiente.



Rete di monitoraggio della Regione Campania (fonte ArpaC)

Stazione monitoraggio	Tipo di zona	Tipo di stazione	Comune	Prov.
AGGLOMERATO NAPOLI - CASERTA (ZONA IT1507)				
Caserta CE51 Istituto Manzoni	Urbana	Fondo	Caserta	CE
Caserta CE52 Scuola De Amicis	Urbana	Traffico	Caserta	CE
Maddaloni CE54 Scuola Settembrini	Sub-urbana	Traffico	Maddaloni	CE
Napoli NA01 Osservatorio Astronomico	Urbana	Fondo	Napoli	NA
Napoli NA02 Ospedale Santobono	Urbana	Traffico	Napoli	NA
Napoli NA06 Museo Nazionale	Urbana	Traffico	Napoli	NA
Napoli NA07 Ferrovia°	Urbana	Traffico	Napoli	NA
Napoli NA08 Ospedale Nuovo Pellegrini	Urbana	Traffico	Napoli	NA
Napoli NA09 Via Argine	Sub-urbana	Traffico	Napoli	NA
Napoli Parco Virgiliano	Sub-urbana	Fondo	Napoli	NA
Napoli Via Epomeo *°	Urbana	Fondo/Industriale	Napoli	NA
Acerra Zona Industriale	Sub-urbana	Industriale	Acerra	NA
Acerra Scuola Caporale	Urbana	Traffico	Acerra	NA
Aversa Scuola Cirillo°	Urbana	Traffico	Aversa	CE
Casoria Scuola Palizzi	Sub-urbana	Fondo	Casoria	NA
Marcianise Regi Lagni °*	Sub-urbana	Fondo/Industriale	Marcianise	CE
Pomigliano D' Arco Area ASI	Sub-urbana	Industriale	Pomigliano D' Arco	NA

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	50 di 70

Portici Parco Reggia	Urbana	Fondo	Portici	NA
Pozzuoli Zona Villa Avellino	Urbana	Fondo	Pozzuoli	NA
San Vitaliano Scuola Marconi	Urbana	Fondo	San Vitaliano	NA
Teverola Via San Lorenzo °*	Sub-urbana	Industriale	Teverola	CE
Torre Annunziata Scuola Pascoli	Sub-urbana	Fondo	Torre Annunziata	NA
Volla Via Filichito *°	Sub-urbana	Fondo/Industriale	Volla	NA

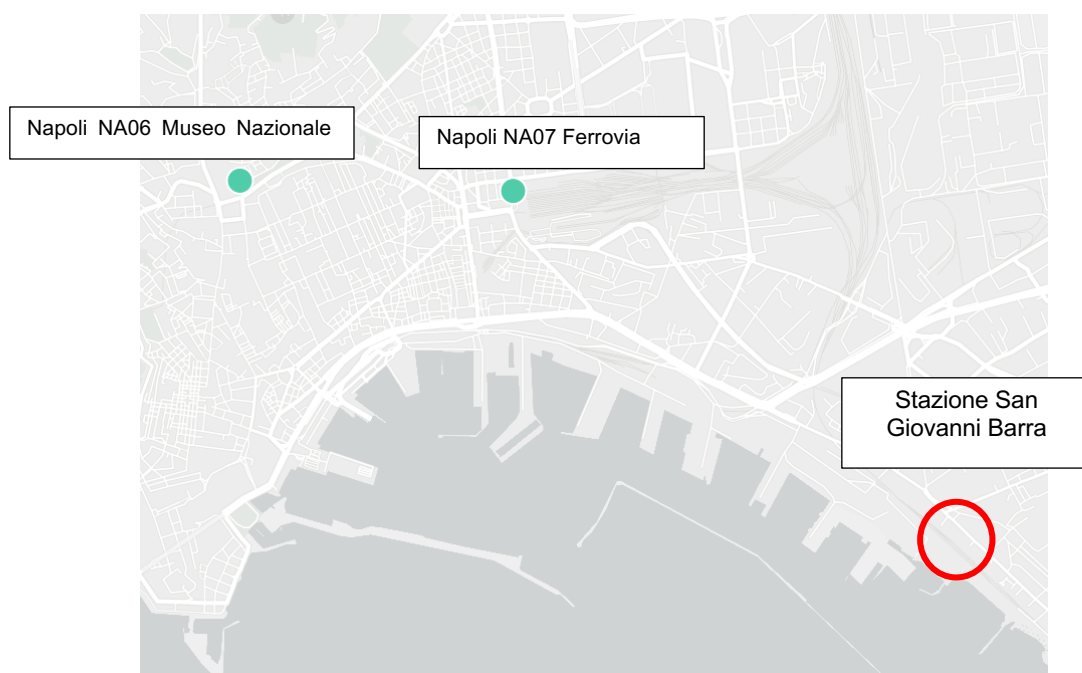
Tabella V. Stazioni della Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria istituita con DGRC n. 683 del 23/12/2014

In particolare, sono state evidenziate in rosso le postazioni di monitoraggio più vicine all'area di progetto:

- Napoli NA06 Museo Nazionale, stazione di tipo Traffico, distante circa 4.8 km
- Napoli NA07 Ferrovia, stazione di tipo Traffico, distante circa 3.3 km

Qualità dell'aria

Per la definizione dello stato di fatto si prendono a riferimento i dati forniti da “*La qualità dell'aria ambiente in Campania 2015-2020*” presso le postazioni di monitoraggio prossime all'area di progetto.

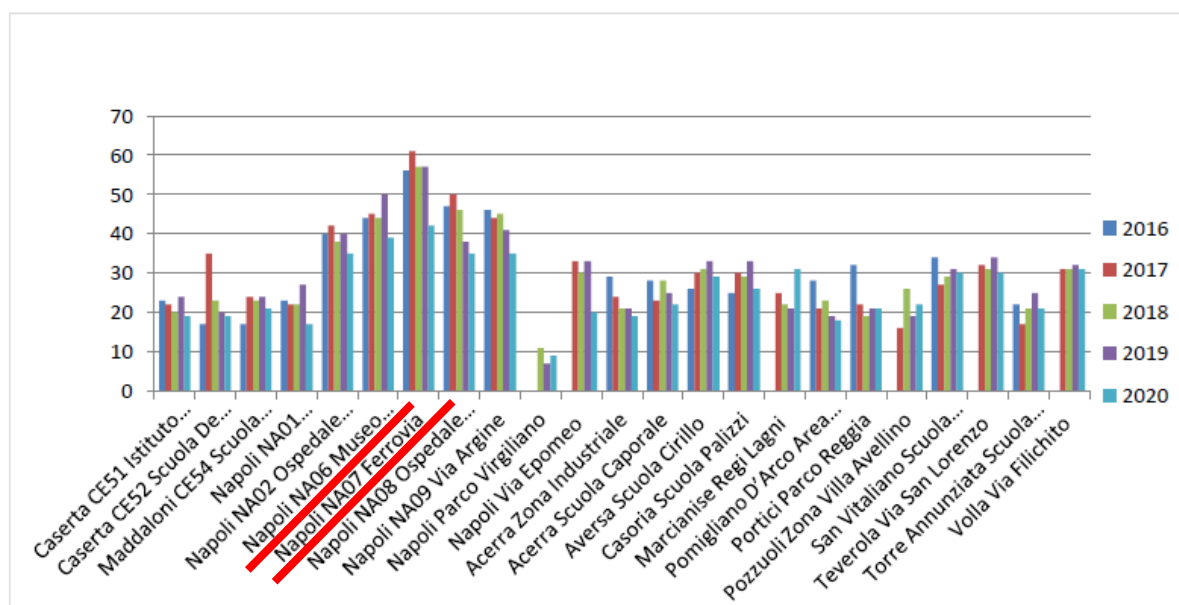


Ubicazione delle stazioni di monitoraggio più vicine all'area di progetto

Biossido Di Azoto

Le medie annuali rilevate per il biossido di azoto evidenziano superamenti a livello regionale in tutto il periodo preso in considerazione (2016-2020). Le situazioni di superamento del valore normativo sulla media annuale si presentano con maggiore criticità nelle aree urbane delle città di Napoli e Salerno. Tali superamenti generalmente si verificano in prossimità delle principali sorgenti di emissione, in particolare le strade a intenso traffico.

Il numero dei superamenti del livello orario di protezione della salute umana ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare per più di 18 volte in un anno) non risulta da tempo superato in nessuna stazione anche se c'è da rilevare un valore più significativo rispetto alla situazione generale per la stazione industriale Teverola SET per l'anno 2019 (13 superamenti).

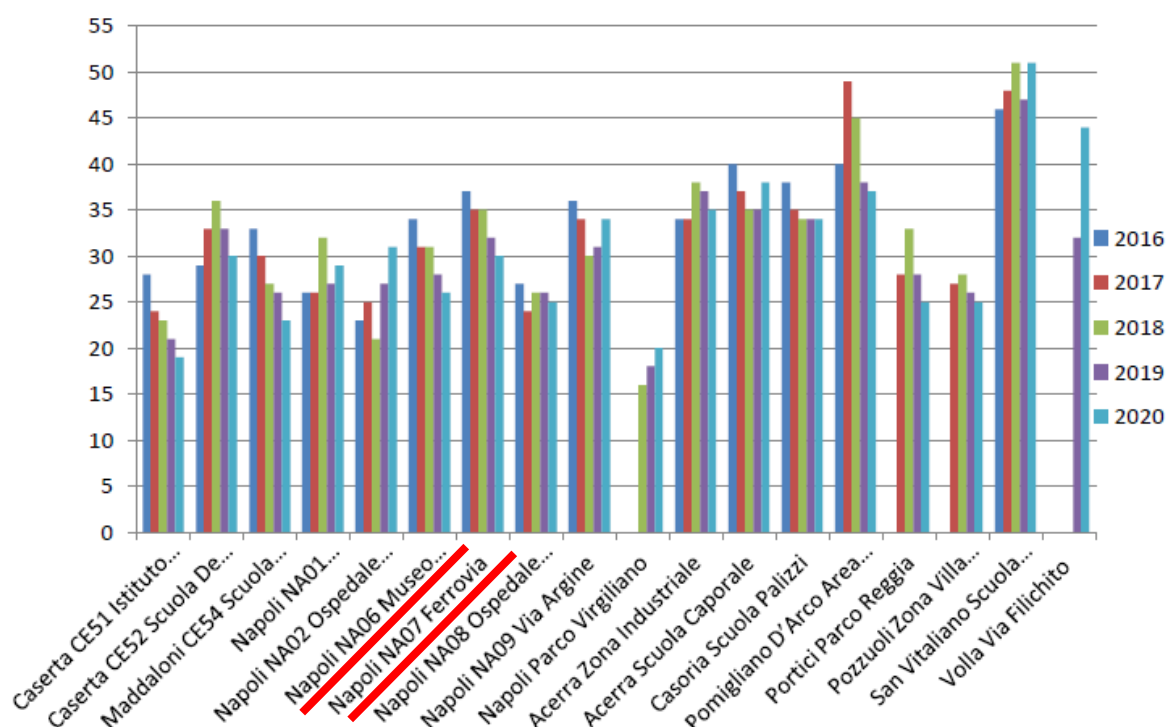


Concentrazioni medie annuali NO₂ (2016-2020)

Particolato Atmosferico (PM₁₀ e PM_{2,5})

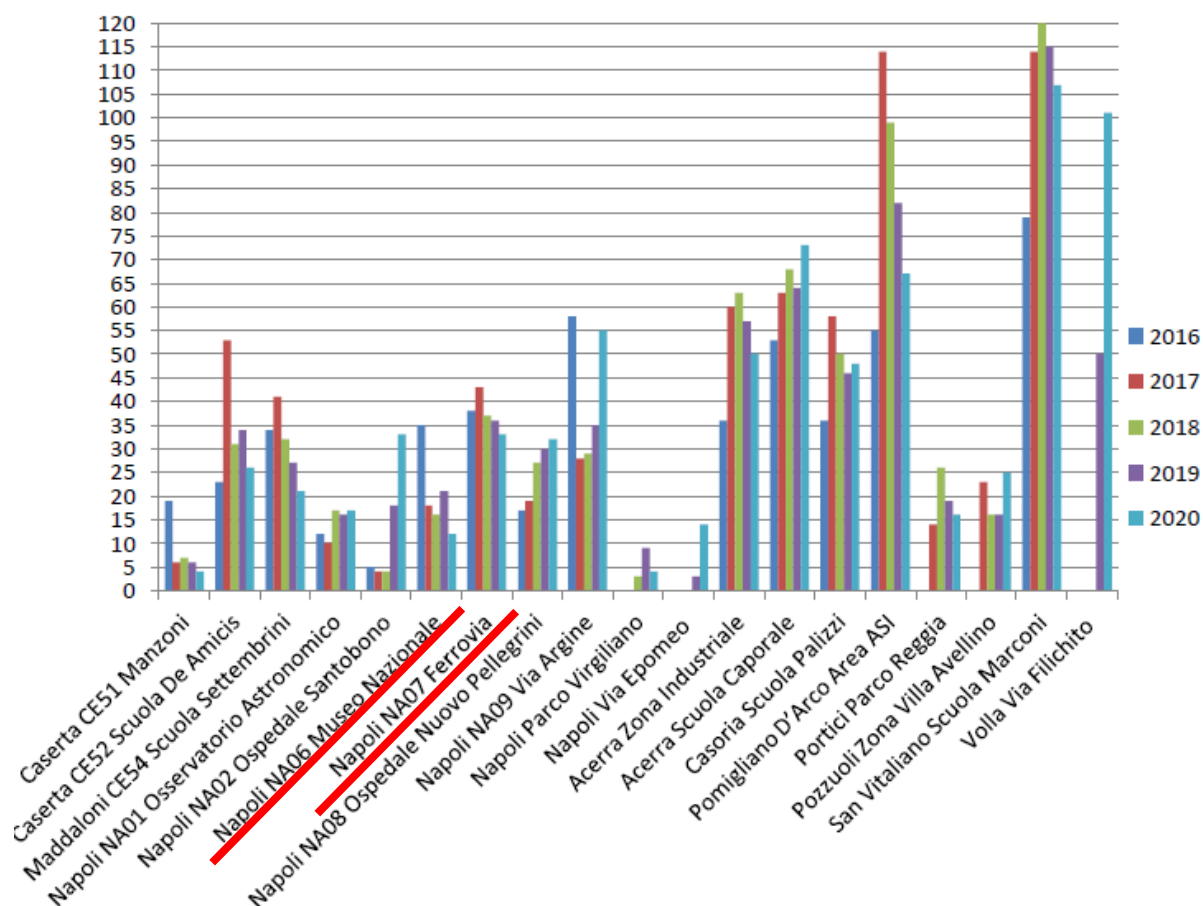
Per quanto riguarda il PM₁₀ l'analisi dell'andamento pluriennale (2016-2020) della concentrazione media annuale misurato dalla rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria gestita da ARPA Campania non evidenzia situazioni di superamento del limite della media annuale (pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) per la maggior parte delle stazioni. Risultano alcune criticità come le stazioni di Pomigliano, San

Vitaliano e Volla per l'agglomerato Napoli-Caserta e la stazione di Nocera Inferiore per la zona costiero-collinare. Ma, mentre Pomigliano e Nocera hanno registrato un andamento in diminuzione per il 2020, San Vitaliano e Volla vedono un andamento in aumento.



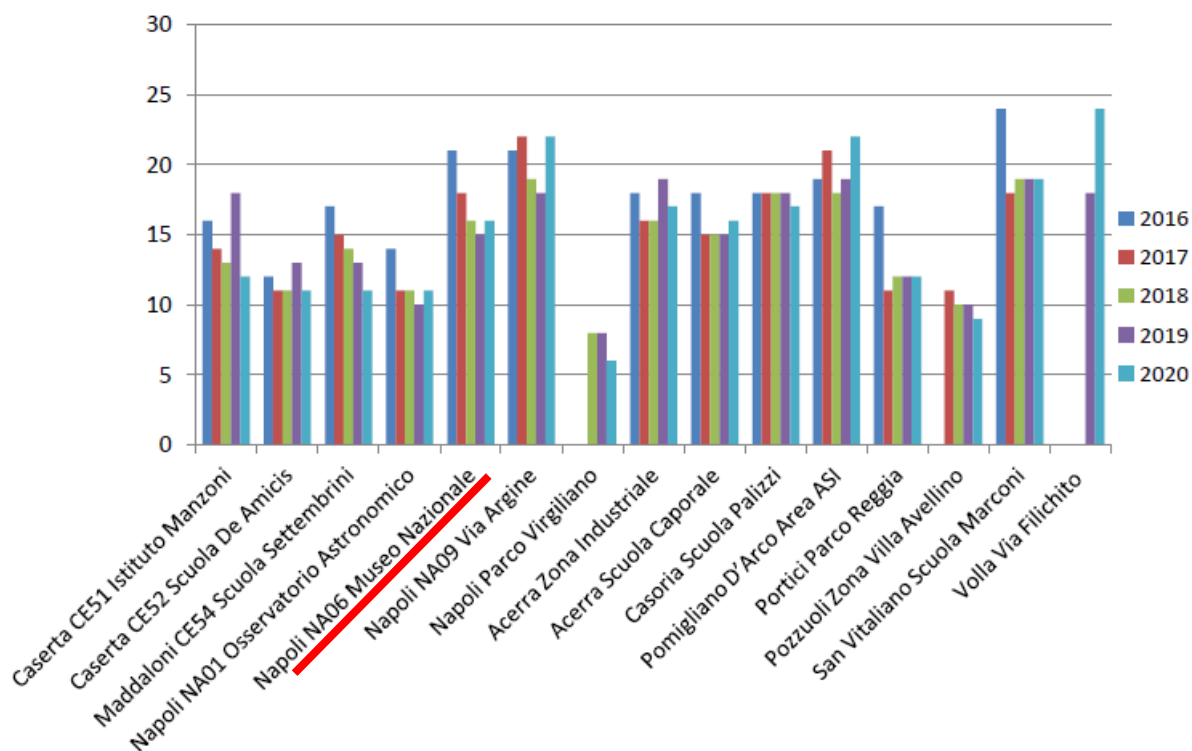
PM₁₀ - Concentrazioni medie annuali per stazione di monitoraggio periodo 2016-2020

Riguardo invece l'andamento pluriennale (2016-2020) del numero di superamenti del valore limite per la protezione della salute umana di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media giornaliera. Il valore massimo di 35 giornate consentite dalla normativa viene superato in entrambe le Zone relative all'agglomerato Napoli – Caserta e alla Costiero Collinare quasi sempre da stazioni urbane di traffico o industriali. Un caso eccezionale di stazione di fondo con superamenti sia della media annuale che quella giornaliera per tutti gli anni presi a riferimento è rappresentato dalla stazione di San Vitaliano compresa nell'agglomerato Napoli-Caserta.



PM₁₀ - Numero di superamenti del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ nel periodo 2016-2020

Per quanto riguarda il PM_{2.5} l'analisi dell'andamento pluriennale 2016-2020 della concentrazione media annuale del PM_{2.5} non evidenzia situazioni di superamento del limite annuale per tutto il territorio regionale.



PM_{2.5} - Concentrazioni medie annuali 2016-2020

In termini di emissioni di inquinanti in aria volendo effettuare una sintesi a livello regionale è necessario, in primo luogo, ricordare la forte differenza nella popolazione complessiva delle zone (più di 3 milioni di abitanti per l'Agglomerato Napoli-Caserta, quasi 2 milioni per la Zona costiera-collinare e quasi duecentomila per la Zona montuosa) che si riflette anche sulla pressione emissiva nelle Zone.

Con riferimento agli ossidi di azoto, pur nelle evidenti differenze sulle quantità emesse tra le zone, il traffico stradale è responsabile, in tutte le zone, per i due terzi delle emissioni totali; molto rilevante per l'Agglomerato Napoli-Caserta il contributo delle attività marittime ed in particolare, anche per la sua posizione a ridosso della città, del Porto di Napoli.

Con riferimento alle particelle sospese (PM₁₀ e PM_{2.5}), per l'Agglomerato Napoli-Caserta, gli Impianti di combustione residenziali, biomasse, ed il Traffico Stradale rappresentano le due problematiche da risolvere, maggiormente come inquinamento di fondo per la combustione di biomasse e per il contributo a situazioni di criticità locale per il traffico. Nelle altre zone gli Impianti

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	55 di 70

di combustione residenziali, biomasse, sono la problematica più importante insieme, per il PM₁₀, all'Agricoltura e, solo in modo marginale, al Traffico stradale.

L'ammoniaca è una problematica prevalente, e nella Zona costiera-collinare quasi esclusiva, dell'Allevamento di bestiame (escrementi) affiancata nell'Agglomerato Napoli-Caserta e nella Zona montuosa dalle Coltivazioni con i fertilizzanti e nell'Agglomerato Napoli-Caserta dagli Impianti di combustione residenziali, biomasse.

Per i composti organici volatili non metanici la situazione è più variegata con una prevalenza dei settori dell'Applicazione di vernici e dell'Altro uso di solventi e relative attività, e dei veicoli a benzina maggiore nell'Agglomerato Napoli-Caserta, ed un contributo più importante degli Impianti di combustione residenziali, a biomassa, nelle altre zone.

Il Trattamento e smaltimento rifiuti copre in Campania, principalmente, l'1,3% delle emissioni totali di PM₁₀, l'1,4% di PM_{2,5}, lo 0,7% di NO_x, lo 0,4% di SO_x, l'1,5% di NH₃, l'1,8% di CO, il 5% delle emissioni di Benzo(a)pirene, l'11% delle emissioni di Benzo(b)fluorantene, il 7% delle emissioni di Benzo(k)fluorantene e tra i metalli pesanti spiccano il Rame e lo Zinco rispettivamente con il 9% e il 6% delle Emissioni totali.

Le valutazioni, che possono essere dedotte in base a quanto disposto dal D.Lgs. 155/2010 e smi per le campagne di misurazione indicative, per le quali l'Allegato I prevede un periodo minimo di copertura pari al 14% dell'anno uniformemente distribuito nell'arco dell'anno stesso, evidenziano che l'unico inquinante per il quale si è registrato un valore al di sopra del limite annuale è il biossido di azoto.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	56 di 70

5.2 Rumore e inquinamento acustico

Con inquinamento acustico si intende per legge *“l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi”*.

L'inquinamento acustico è quindi prodotto dall'insieme di rumori provenienti da più fonti, in grado di condizionare l'equilibrio psicofisico del soggetto percettore.

La popolazione risulta frequentemente esposta a rumori diurni continuati che sfiorano la soglia limite dei 65 dB, oltre cui il suono inizia a porre problemi fra i quali i più frequenti sono – oltre alla sensazione generica di fastidio – i disturbi del sonno e del riposo, lo stress fisiologico, i danni cardiovascolari e psichici, le interferenze sul rendimento, concentrazione e apprendimento, oltre ai danni economici rappresentati da spese sanitarie, astensioni dal lavoro, deprezzamento degli alloggi e ridotte possibilità di destinazioni urbanistiche plurime.

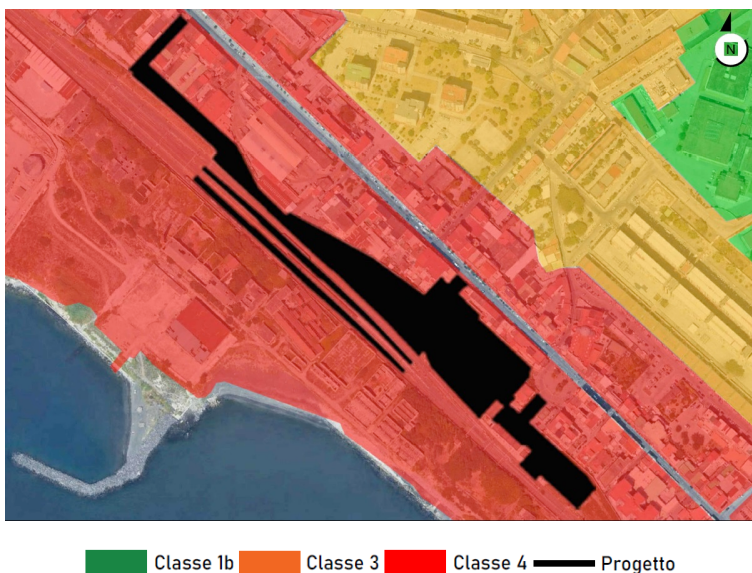
Dal punto di vista normativo, la Legge quadro 447/1995 sull'inquinamento acustico ha introdotto i concetti di valori di emissione, immissione, attenzione e qualità.

Il DCPM del 14 novembre 1997 ha invece fissato, in relazione alle classi di destinazione d'uso del territorio, i valori di limite emissione delle sorgenti sonore (singole e nel loro insieme), i valori di attenzione, i valori di qualità $< 3\text{dB}$ rispetto ai valori limite assoluti d'immissione, il valore limite differenziale, confermando inoltre l'obbligo dei comuni di effettuare la zonizzazione acustica.

Nel caso di specie, la zonizzazione acustica è stata effettuata – in riferimento agli usi attuali del territorio e alle previsioni della strumentazione urbanistica e di governo della mobilità, vigente e in itinere – sulla base di criteri generali, desunti dalla normativa nazionale (L. 447/95 e DPCM 14/11/97) e dalle Linee Guida della Regione Campania (approvate in data 11/12/95), e di criteri di contesto emersi dalla fase conoscitiva e riferiti alla particolarità del contesto urbano napoletano.

Di seguito si riporta uno stralcio del Piano di Classificazione acustica del comune di Napoli, la cui Normativa di Attuazione è riportata nel Disciplinare del 3/12/1998, REP. 67469.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	57 di 70



Stralcio della classificazione acustica di Napoli, con dettaglio sull'area di progetto

Come per la componente Atmosfera, anche per la componente Rumore la fase più critica risulta essere legata alle lavorazioni. Trovandoci in un contesto urbanizzato, il clima acustico è già significativamente influenzato dalla rete infrastrutturale presente.

5.3 Acqua e risorse idriche

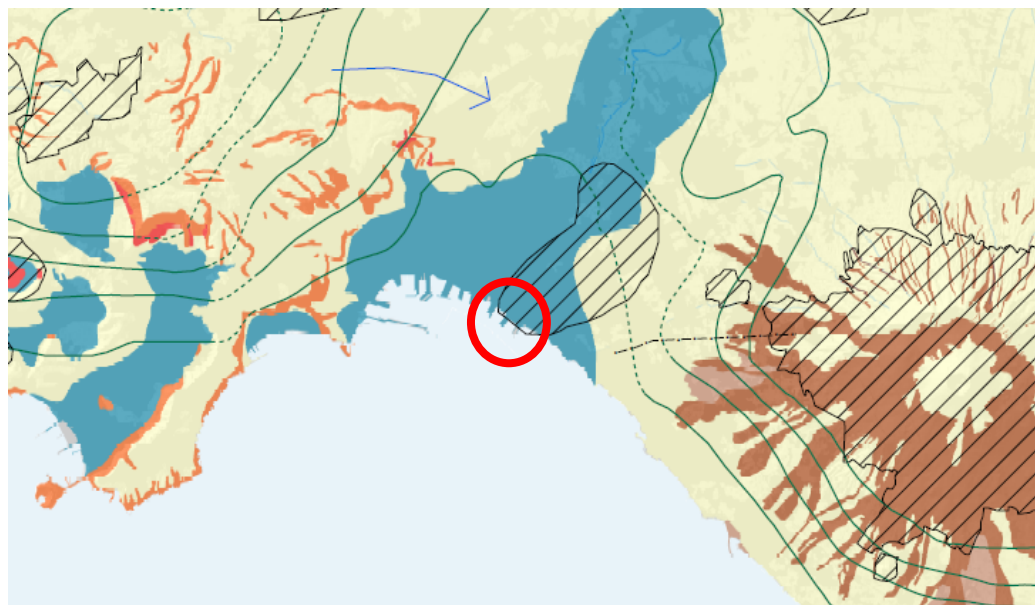
Per quanto riguarda l'assetto idrogeologico, si fa riferimento alla cartografia Tav. A.06.2 "Carta delle unità idrogeologiche e del sistema idrografico" dalla quale si evince che il territorio in cui ricade il progetto, sia caratterizzato dalla seguente unità idrogeologica:

- Depositi di colmata per bonifica; terreni fluvio-lacustri con elementi piroclastici rimaneggiati e/o sedimentari spesso a grana fine ma anche con livelli discontinui di maggiore granulometria; depositi palustri con torba; terreni eluvio-colluviali e limno-palustri delle piane intracrateriche; siltiti dell'isola d'Ischia; travertini in strati intercalati ai depositi alluvionali nella zona di Cancellò (tr). Pleistocene Sup. - Olocene
- Permeabilità per pori, assai variabile arealmente e lungo verticali ma in genere piuttosto bassa, più alta nei travertini

La piezometria indica una falda tra lo 0 ed i 2 metri s.l.m.

La struttura della rete idrografica risulta assente nell'area di studio.

L'area studiata ricade all'interno della perimetrazione di "Vincolo Idrogeologico R.D.L.3267/23".



LEGENDA

COMPLESSI IDROGEOLOGICI

- DEPOSITI DI COLATA PER CONIFICE; TERRENI FLUVIO-LACUSTRI CON ELEMENTI PIROCLASTICI RINCHIUSI E/O SEDIMENTARI SPESSE A GRANA FINE HA ANCHE CON LIVELLI DISCONTINUI DI MAREE GRANULOMETRICI; DEPOSITI PALUSTRI CON TORRE; TERRENI ELUVIO-COLLUVIALI E LIMO-PALUSTRI DELLE PIANE INTRACRATERICHE; SINTITI DELL'ISOLA DI ICHIA; TRAVERTINI IN STRATI INTERCALATI AI DEPOSITI ALLUVIALI NELLA ZONA DI CARCULO (TA); PLEISTOCENE SUP. - OLIGOCENE PERMEABILITÀ PER FORI, AERAI VARIABILE AREALMENTE E LUNGO VERTICALI HA IN GENERE PIUTTOSTO BASSA, PIÙ ALTA NEI TRAVERTINI
- DEPOSITI PIROCLASTICI E/O FLUVIO-ELUVIO E L. E VERUOVI CON GRANULOMETRIA IN GENERE MEDIO-FINE E DISCONTINUI LIVELLI PIÙ GROSSOLANI (A); IDRI E L. A COPERTURA DEI RILIEVI CARONATI (B); AD ICHIA (A) ASSOCIATI A PIROCLASTICI RINCHIUSI E/O VERUOVI CON GROSSI BLOCCHI DI TUFO VERDE (ICHIA); PLEISTOCENE SUP. - OLIGOCENE
- COLATE LAVICHE VERUOVINE, TALORA SEPARATE DA LIVELLI PIROCLASTICI DISCONTINUI E VARIABILE POTENTI, AFFIORANTI (A) O COPERTI DA SPESSE DI ALCUNI METRI DI PIROCLASTICI, PLEISTOCENE SUP. - OLIGOCENE PERMEABILITÀ PER FERRUGINESE TALORA PIUTTOSTO ELEVATA
- TUFI BILASTRI TALORA STRATIFICATI, TUFO GIALLO NARLETANO AUT., TUFO GRISO D'ARNO AUT., TUFO VERDE D'IRCHIA (A); DUNDE E COLATE LAVICHE FLUVIO-EL. SOVENTE CON PIROCLASTICI INTERCALATE (B); PLEISTOCENE SUP. - OLIGOCENE PERMEABILITÀ MEDIO-ALTA NELLE LAVI, VARIABILE NEI TUFI IN BASE AL GRADO DI OLIGOCENE E DELLA FATTURAZIONE HA DI NORMA RIDOTTA
- DETRITO DI FALDA AD ELEMENTI CARONATI E/O POCO CARONATO ED ASSOCIATO A PIROCLASTICI TALORA PRESENTI IN LIVELLI (A) PRESENTI VERSO IL MARE A DEPOSITI ELUVIO-COLLUVIALI E AERIE DI CONIFICE (B); PLEISTOCENE MEDIO - SUP. PERMEABILITÀ DA MEDIO A BASSA IN (A), PIÙ ELEVATA IN (B).
- FLUVIO-ARILLIO-HAIDRO-CARONATO, MIOCENE PERMEABILITÀ AERAI RIDOTTA
- CALCARI COLONICI E CALCARI GIURASSICI - MIOCENE INF. PERMEABILITÀ IN GENERE ALTA PER FERRUGINESE E TALORA CARONATO

ISOPiezOMETRICHE

- ISOPiezOMETRICHE DERIVANTI DA FONTI DIVERSE (PERIODI 1903 - CON INTERAZIONE VERUOVO, 1900 NAPOLI, 1907 ALTROVE)
- SINGOLO E PRESUNTO
- LIMITI PRESUNTI DI BACINI SOTTERRANEI CHE NON
- DIREZIONE E VERSO DI DEFLESSIONE DELLA FALDA

VINCOLO IDROGEOLOGICO

- VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D.L.3267/23

*Stralcio tratto dalla cartografia PTCP Tav. A.06.2
"Carte delle unità idrogeologiche e del sistema idrografico"*

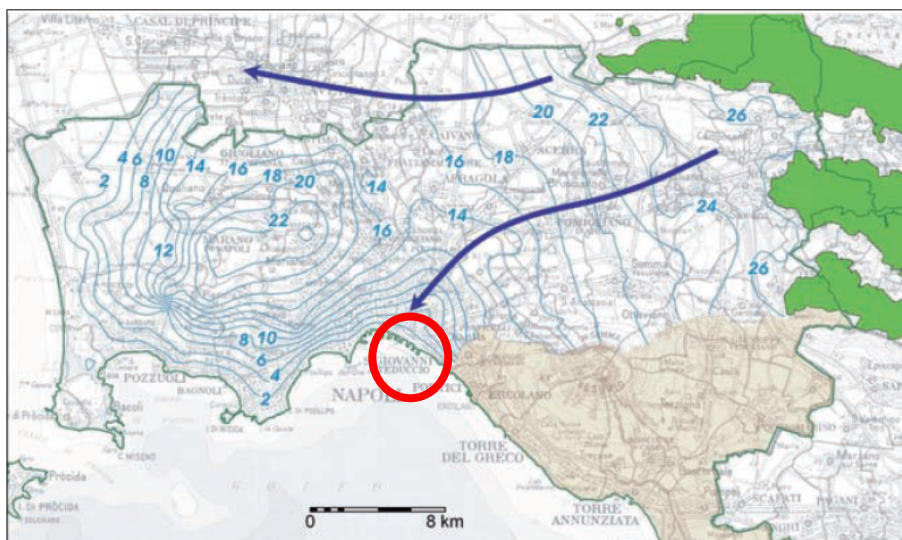


Fig. 3 – Piezometria del febbraio 2003 (valori in m s.l.m). (Amministrazione Provinciale di Napoli – Settore Ambiente, 2003). In verde sono indicati i massicci carbonatici.

Cartografia tratta da: "Considerazioni sulle caratteristiche idrochimiche delle falde nelle aree flegrea e vesuviana"

ALFONSO CORNIELLO Dipartimento di Ingegneria Idraulica, Geotecnica ed Ambientale Università di Napoli Federico II

5.4 Suolo e sottosuolo

La città di Napoli è situata ad oriente dei Campi Flegrei; un campo vulcanico attivo da almeno 47.000 anni i cui prodotti sono prevalentemente tufi e piroclastiti sciolte. Con l'eruzione del Tufo Giallo Napoletano (TGN; 15000 anni fa) si ebbe la formazione di un'ampia caldera centrale, aperta ad ingressioni del Mar Tirreno, nella quale si concentrò la successiva attività eruttiva con la generazione di molti edifici minori, del tipo *tuffo ring* (Fig. 1). L'evoluzione della caldera è stata caratterizzata da una vivace vulcano-tettonica, che ha creato ulteriori e più ristretti collassi, intorno a quattromila anni fa, e portato al sollevamento sino a 60 m slm il terrazzo marino de La Starza. L'area flegrea è nota per i bradisismi documentati dall'epoca romana ai nostri giorni.

Nella caldera flegrea del TGN ricade solo la estrema porzione occidentale del territorio di Napoli, con gli edifici della cinta di Agnano e le depressioni di Fuorigrotta, Soccavo e Pianura. Nell'area extra-calderica sono presenti gli altri rilievi collinari di Napoli, il *graben* del Golfo di Napoli e la valle del F. Sebeto (fig. 1) tardo Pleistocene ed Olocene. Le colline di Napoli sono formate prevalentemente da vulcaniti pre-calderiche e dal TGN. Il TGN ha spessori di almeno 100 m in prossimità dei centri eruttivi e fino a 30 m circa dove ricopre i rilievi preesistenti. Seguono le

piroclastiti distali delle eruzioni intracalderiche, con potenza complessiva di molti metri. Ad esse, nelle zone basse, si intercalano piroclastiti rimaneggiate da dilavamenti di versante e da trasporti torrentizi.

Lungo la costa di Napoli, l'Olocene medio e superiore è rappresentato da un complesso litorale e transizionale che marca il massimo ingressivo della trasgressione post glaciale. Nell'area del Centro Storico, infine, gli ultimi 2.500 anni circa sono caratterizzati da depositi di riporto antropico finalizzati a livellare progressivamente la topografia urbana.

La geomorfologia di Napoli risulta controllata prevalentemente dall'attività vulcanica e tettonica che caratterizzano l'area nel tardo Quaternario. Si osservano anche rimodellamenti fluvio-denudazionali del rilievo strutturale, e la formazione di falesie e la crescita di piane costiere durante la trasgressione post-glaciale. Una classificazione cronologica e genetica del paesaggio fisico napoletano è proposta in fig. 2, dove il rigato obliquo indica l'area collinare che si costituisce con le eruzioni flegree più antiche e che, dopo smembramenti tettonici del tardo Pleistocene superiore, viene ammantata dal TGN. Ne fa parte il dolce pendio che dai Camaldoli (455 m) discende verso N e NE (fianco esterno dell'edificio flegreo), raccordandosi alla Piana Campana. La rete idrografica presente è radiale-centrifuga.

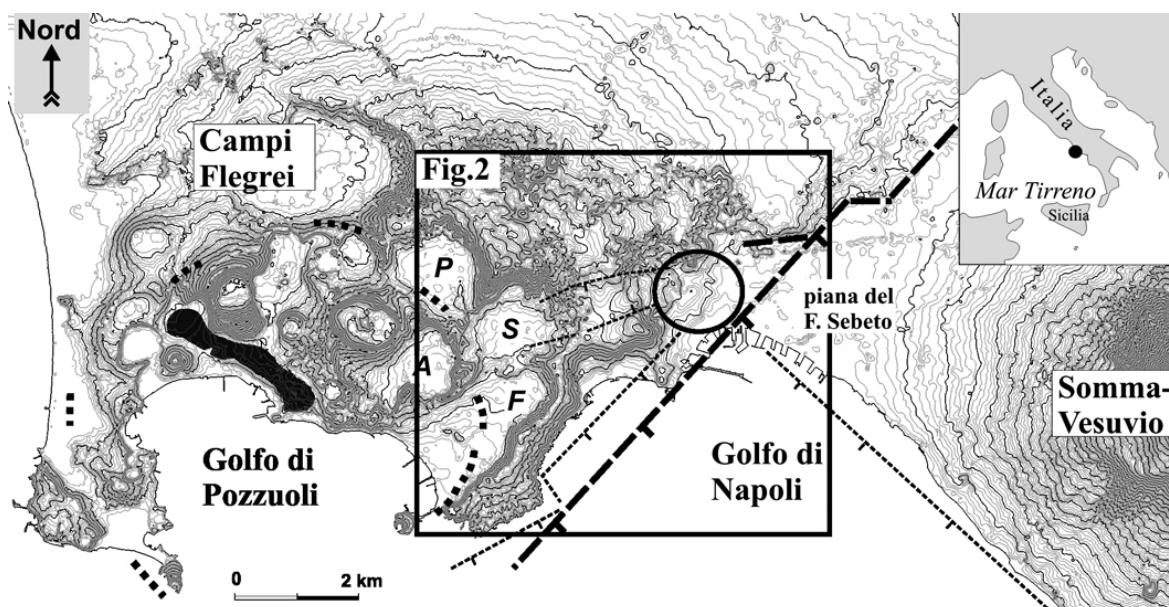


FIG 1 In tratteggio sono indicate le principali faglie ad attività olocenica, in puntinato alcuni frammenti della caldera del TGN. L'area con campitura grigia rappresenta il terrazzo marino de La Starza. Le sigle P, S e F: depressioni di Pianura, Soccavo, Fuorigrotta; A: depressione interna alla cinta policroterica di Agnano. Il cerchio racchiude il Centro Storico della città di Napoli; il riquadro l'area di fig.2.
tratto da: <https://journals.openedition.org/mediterranee/3045>

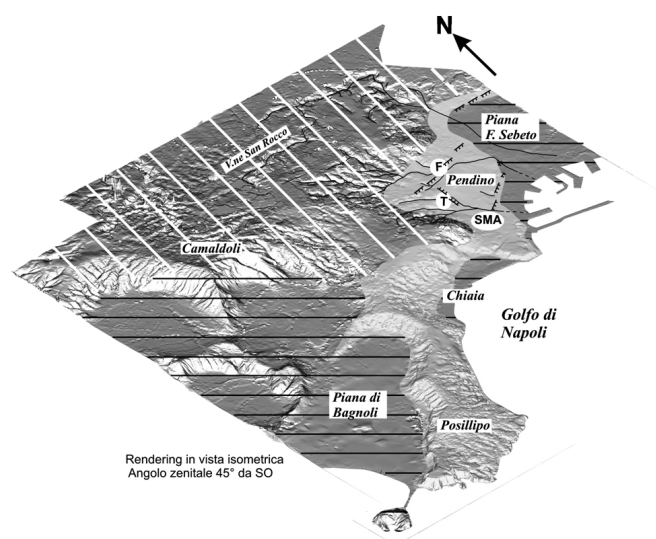


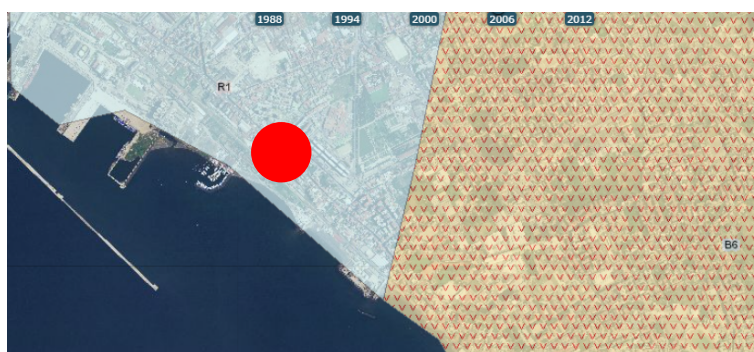
FIG 2 In rigato obliquo: area collinare costituitasi con gli eventi eruttivi flegrei più antichi (pre-TGN), sede dei bacini idrografici dei principali corsi d'acqua.

Campitura chiaro grigio: elementi del paesaggio la cui morfogenesi si colloca tra circa 15 e 5 Ka BP, costituiti da rilievi connessi a centri eruttivi del TGN modificate dalla tettonica, e modellati da processi erosivi e deposizionali. Con le sigle T, F ed SMA, si rivela i principali lineamenti tettonici che ribassano e disarticolano l'area del Pendino.

In rigato orizzontale: elementi del paesaggio modellati nel corso della seconda parte dell'Olocene. Ad occidente, morfologie generate dalla vulcano-tettonica e rimodellate, depressioni vulcaniche subsidenti aggragate dalla sedimentazione vulcanoclastica e marina; ad oriente, piane costiere di Chiaia e Pendino, ed alluvionale-costiera del Fiume Sebeto, in parte progradate artificialmente.

(tratto da: <https://journals.openedition.org/mediterranee/3045>)

Il progetto in esame ricade nei depositi della piana del Fiume Sebeto.



R1_Detriti, depositi alluvionali e fluviolacustri, spiagge attuali (Olocene); B6_Foiditi, tefriti (lave, piroclastiti e ignimbriti) (ciclo quaternario)
Con il segnaposto rosso la localizzazione della stazione oggetto di studio (cartografia tratta da: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	62 di 70

5.5 Rischio sismico

L'intero territorio Napoletano è a medio rischio sismico.

In modo del tutto equivalente alla definizione generale di rischio, quello sismico può essere definito come il prodotto tra la probabilità che un determinato terremoto si verifichi in un certo intervallo di tempo (PERICOLOSITA') ed il danno, sia in termini economici che in perdite di vite umane (ESPOSIZIONE), che esso causerebbe nelle parti meno resistenti dell'ecosistema umano (VULNERABILITA').

La Classificazione sismica

Nel 2003 sono stati emanati i criteri di nuova classificazione sismica del territorio nazionale, basati sugli studi e le elaborazioni più recenti relative alla pericolosità sismica del territorio, ossia sull'analisi della probabilità che il territorio venga interessato in un certo intervallo di tempo (generalmente 50 anni) da un evento che superi una determinata soglia di intensità o magnitudo. Con l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 individua in Italia quattro zone, a pericolosità decrescente, nelle quali è stato riclassificato il territorio nazionale (tabella sottostante). Dalla classificazione sismica del 2004, il Comune di Napoli ricade nella Zona 2.

Zona	Descrizione	Accelerazione con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (ag)
1	E' la zona più pericolosa. Possono verificarsi fortissimi terremoti	ag > 0.25
2	In questa zona possono verificarsi forti terremoti	0.15 < ag ≤ 0.25
3	In questa zona possono verificarsi forti terremoti ma rari	0.05 < ag ≤ 0.15
4	E' la zona meno pericolosa. I terremoti sono rari	ag = 0.05

<https://www.studiomadera.it/news/270-zone-sismiche>

5.6 Natura e Biodiversità

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	63 di 70

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Sull'area oggetto d'intervento non sussistono vincoli ambientali legati alla presenza o vicinanza di Siti Natura 2000. I SIC e ZPS rilevati dalla cartografia del Ministero dell'Ambiente risultano essere chiaramente non interferenti, come è possibile osservare dallo stralcio di seguito riportato.



*Stralcio della cartografia "Rete Natura 2000 – SIC e ZPS", l'area di progetto è evidenziata in rosso
tratta da: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>*

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	64 di 70

6 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

In questa sezione vengono analizzati i principali impatti del progetto sui fattori ambientali precedentemente introdotti, al fine di poterne valutare la fattibilità ambientale sia dal punto di vista della realizzazione (corso d'opera) che dello stato di progetto.

6.1 Fase di costruzione

Nella predisposizione del sistema di cantierizzazione si è prestata particolare attenzione all'adozione di misure preventive per limitare **l'inquinamento acustico** e 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 permetterne la percezione in prossimità dello stesso. Durante le attività di cantiere sarà monitorata la **produzione di polveri** al fine di mettere in atto tutte le dovute attività mitigative in grado di contenerne l'impatto entro i limiti normativi.

In riferimento al **rumore**, l'unica attività potenzialmente rumorosa è l'apprestamento dell'area di cantiere nonché l'installazione delle protezioni e l'utilizzo di mezzi di demolizione o scavo. Saranno attuate tutte le necessarie misure preventive e protettive al fine di limitare la proiezione di rumore verso l'esterno e l'esposizione degli operatori interessati al rischio sopraccitato.

Gli accorgimenti tecnici e procedurali del cantiere saranno pertanto mirati a non incrementare la pressione acustica e a minimizzare il contributo specifico, in particolare nelle fasi delle demolizioni e degli scavi.

Con riferimento all'**ambiente idrico** non si rilevano impatti potenziali legati alle lavorazioni, se non quelli derivanti da sversamenti accidentali; tale tipologia di rischio sarà gestita attraverso la corretta applicazione della normativa di settore e del Sistema di Gestione Ambientale del cantiere, da redigersi nelle successive fasi di progettazione e di costruzione.

È evidente che questo tipo di impatto è di natura accidentale e di conseguenza il rispetto della normativa e l'accortezza in fase di lavorazione delle ditte dovrebbe precludere completamente il verificarsi di tale eventualità. Saranno inoltre approfondite le misure di precauzione per l'intercettazione e lo smaltimento dei prodotti di rifiuto derivanti dalle varie lavorazioni.

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	65 di 70

Il principale effetto sulle **componenti naturali** provocato dalla realizzazione di un progetto riguarda la sottrazione diretta di superficie (consumo di suolo) e la conseguente sottrazione di vegetazione: nel caso specifico **non si ravvedono impatti su tale fattore ambientale**, in quanto la localizzazione del progetto è tale da non sottrarre vegetazione né suolo permeabile, rimanendo all'interno dell'area portuale.

Le relazioni con il **sistema paesaggistico** e, quindi, i potenziali impatti relativi al fattore ambientale paesaggio possono essere ricondotti:

- al fattore "occupazione/sottrazione-alterazione diretta" di risorse (temporanea o permanente);
- 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 sintesi, in fase di costruzione si utilizzerà una strategia complessiva, specificata puntualmente nelle successive fasi di progettazione all'interno dei documenti ai fini della mitigazione degli impatti indotti dal processo di cantierizzazione dell'opera rispetto a tutti i fattori ambientali potenzialmente coinvolti, prevedendo l'individuazione di una complessiva configurazione insediativa del layout di cantiere e delle relative strutture ed impianti mobili in grado di garantire la migliore armonizzazione rispetto al contesto di riferimento.

Il tutto nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità della Tassonomia Europea ed in osservanza della valutazione DNSH cui è sottoposto il progetto in esame, oltre che in ottemperanza dei requisiti espressi dai protocolli ambientali.

6.2 Stato di progetto

Come già specificato, il progetto della stazione di Napoli San Giovanni Barra è stato sviluppato con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, e per perseguire tale obiettivo sono stati applicati quali prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura del Protocollo LEED relativamente al risparmio energetico e idrico, alla riduzione di CO₂, alla scelta dei

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	66 di 70

materiali e delle risorse impiegate, restituendo performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti.

Inoltre, rientrando tra i progetti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”, e pertanto risulta conforme al principio del “Do No Significant Harm” (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Infine, gli interventi vedono anche l'applicazione del Protocollo Envision quale strumento per misurare lo stato dei sei obiettivi DNSH e ottenere una certificazione di sostenibilità conforme alle richieste dell'UE.

In funzione delle specifiche esigenze da soddisfare e delle prestazioni da fornire, nel presente PFTE sono stati elaborati i key points da sviluppare nelle successive fasi di progetto, e gli indicatori da monitorare costantemente.

Nello specifico:

- Il sistema LEED for Transit Stations ha la particolarità di applicarsi a stazioni, scali ferroviari e ad altri hub di mobilità, e pertanto ha al suo interno specifiche e strategie diverse rispetto agli altri sistemi di rating LEED, che ben si adattano e valutano con il giusto peso caratteristiche peculiari e fondamentali per le stazioni, che altri sistemi LEED non farebbero. L'oggetto di valutazione secondo il protocollo LEED è il sistema edificio + piazza; il protocollo LEED oltre che a valutare l'impatto dell'edificio sull'ambiente (in termini di consumi e utilizzo di risorse), valuta anche i livelli di comfort degli occupanti che lavorano o passano del tempo negli spazi all'interno del progetto (qualità ambientale indoor), e pertanto si ritiene che l'applicazione di questo protocollo sia esso stesso garanzia di sostenibilità.

Il protocollo ENVISION è pensato esclusivamente per le infrastrutture sostenibili. L'integrazione della valutazione del sistema di rating Envision nel processo di progettazione consente un processo decisionale orientato alla sostenibilità durante tutto il progetto. Pertanto, il protocollo ENVISION si estende all'intero confine di intervento, comprendendo tutte le aree incluse nello stesso, comprese banchine esterne, strade e rotaie. Da questo punto di vista, l'obiettivo di ENVISION è quello di

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	67 di 70

valutare l'impatto dell'opera sull'intorno, in modo da valutarne i benefici e le eventuali ripercussioni della stessa sulle comunità limitrofe.

6.3 Valutazione di qualità e grado di attenzione

La valutazione generale degli impatti su ciascun fattore ambientale fa riferimento agli effetti del progetto sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Il progetto in esame nel suo complesso non produce effetti negativi significativi sulle condizioni di stato dell'ambito oggetto di intervento.

SINTESI ARIA E AMBIENTE ATMOSFERICO

DESCRIZIONE	
I dati analizzati per lo stato di fatto mostrano alcune criticità per la qualità dell'aria, in particolare per i PM₁₀ e per l'NO₂. Le procedure della fase di cantiere saranno pertanto volte a non portare ulteriori pressioni ambientali sulla componente. Per la fase di esercizio non sussistono criticità sulla componente Atmosfera. L'applicazione dei protocolli internazionali in termini di qualità ambientale consente la riduzione delle emissioni di CO₂.	
VALUTAZIONE DI QUALITÀ	GRADO DI ATTENZIONE
BASSA	ALTO

SINTESI RUMORE E INQUINAMENTO ACUSTICO

DESCRIZIONE	
L'ambito di interesse progettuale ricade in un ambito caratterizzato da un livello di criticità acustica elevata, essendo inserito in un ambito fortemente infrastrutturato. Per la fase di esercizio l'applicazione dei protocolli internazionali in termini di qualità ambientale consente la riduzione l'ottimizzazione del comfort acustico.	
VALUTAZIONE DI QUALITÀ	GRADO DI ATTENZIONE
BASSA	ALTO

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	68 di 70

SINTESI ACQUA E RISORSE IDRICHE

<i>DESCRIZIONE</i>	
Sulla base delle caratteristiche di permeabilità dell'area di progetto si ricorda la bassa permeabilità dei sedimenti in posto, ed alla presenza della falda sub-affiorante; le azioni progettuali saranno comunque mirate alla minimizzazione degli impatti sulla componente ambiente idrico. Per la fase di esercizio l'applicazione dei protocolli internazionali in termini di qualità ambientale consente il risparmio idrico.	
<i>VALUTAZIONE DI QUALITÀ</i>	<i>GRADO DI ATTENZIONE</i>
MEDIA	MEDIO

SINTESI SUOLO E SOTTOSUOLO

<i>DESCRIZIONE</i>	
Le valutazioni effettuate sul fattore ambientale suolo non definiscono particolari criticità nella componente analizzata.	
<i>VALUTAZIONE DI QUALITÀ</i>	<i>GRADO DI ATTENZIONE</i>
MEDIA	MEDIO

RISCHIO SISMICO

<i>DESCRIZIONE</i>	
Le valutazioni effettuate sul tema specifico mettono in evidenza la media pericolosità del territorio di interesse in relazione alla sismicità.	
<i>VALUTAZIONE DI QUALITÀ</i>	<i>GRADO DI ATTENZIONE</i>
MEDIA	MEDIO

SINTESI NATURA E BIODIVERSITÀ

<i>DESCRIZIONE</i>	
L'area di progetto non ricade all'interno delle perimetrazioni delle aree Natura 2000 ed è ubicata in contesto urbano.	
<i>VALUTAZIONE DI QUALITÀ</i>	<i>GRADO DI ATTENZIONE</i>
BASSA	BASSO

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	69 di 70

SINTESI PAESAGGIO E BENI CULTURALI

DESCRIZIONE	
L'ambito di interesse progettuale ricade in un ambito a medio valore paesaggistico e culturale. Per la fase di esercizio l'applicazione dei protocolli internazionali in termini di qualità ambientale consente di ottenere un'alta qualità ecologica degli interni e di ottimizzare la scelta dei materiali impiegati, anche in termini di percezione. Nella successiva fase progettuale il progetto sarà sottoposto all'Ente competente per l'ottenimento delle dovute autorizzazioni paesaggistiche.	
VALUTAZIONE DI QUALITÀ	GRADO DI ATTENZIONE
MEDIA	MEDIO

6.4 Prospetto di sintesi

FATTORE AMBIENTALE [CORSO D'OPERA]	VALUTAZIONE DI QUALITÀ ANTE OPERA	VALUTAZIONE DI QUALITÀ POST OPERA	EFFETTO
ARIA E AMBIENTE ATMOSFERICO	BASSA	BASSA	=
RUMORE ED INQUINAMENTO ACUSTICO	BASSA	BASSA	=
ACQUA E RISORSE IDRICHE	MEDIA	MEDIA	=
SUOLO E SOTTOSUOLO	MEDIA	MEDIA	=
RISCHIO SISMICO	MEDIA	MEDIA	=
NATURA E BIODIVERSITA'	BASSA	BASSA	=
PAESAGGIO E BENI CULTURALI	MEDIA	MEDIA	=
ELEMENTI PROGETTUALI [STATO DI PROGETTO]	VALUTAZIONE DI QUALITÀ ANTE OPERA	VALUTAZIONE DI QUALITÀ POST OPERA	EFFETTO
EDIFICIO DI STAZIONE	MEDIA	ALTA	MIGLIORAMENTO
ELEMENTI DI RACCORDO (BANCHINE ESTERNE, ...)	MEDIA	ALTA	MIGLIORAMENTO

	STAZIONE DI NAPOLI SAN GIOVANNI BARRA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'INTERSCAMBIO MODALE DELLE STAZIONI E FERMATE DELLA LINEA L2 DI NAPOLI	
	Relazione di prefattibilità ambientale	
	326221S01PFBRMAAASXE01B	70 di 70

Nella valutazione complessiva si considera trascurabile l'impatto della cantierizzazione sui fattori ambientali considerati. Dal punto di vista progettuale, **l'applicazione delle certificazioni ambientali comporta sicuramente un miglioramento dell'edificio nei seguenti termini:**

- risparmio energetico ed idrico
- riduzione delle emissioni di CO₂
- miglioramento della qualità ecologica degli interni
- materiali e risorse impiegati.