

MINISTERO DELL'AMBIENTE
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO
AMBIENTALE INFORMAZIONE AI
CITTADINI E PER
LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRIGENTE GENERALE

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art.6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n.349, adottate ai sensi dell'art.3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377";

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di alta velocità ferroviaria "Penetrazione urbana, nodo di Napoli", presentata dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. con sede in Roma - Via Lamaro 33, in data 12 novembre 1992;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. in data 23 novembre 1992;

VISTO il parere formulato in data 17 giugno 1993 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

valutato che il progetto e le relative problematiche ambientali si inquadrano nel più generale contesto del progetto Alta Velocità (A.V.) così come riportato nella relazione "Considerazioni generali", allegata al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante;

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

a) la stazione ferroviaria di Napoli Centrale come terminale della tratta A.V. Roma - Napoli;

b) l'utilizzo di due binari dedicati, sul lato nord del fascio di binari della stazione di Napoli Centrale;

c) realizzazione dell'Impianto Dinamico Polifunzionale (I.D.P.) in località Poggioreale;

d) il collegamento, attraverso un binario di servizio dedicato, dell'I.D.P. alla linea A.V.;

- il tracciato ha origine all'altezza dell'inizio dei binari della stazione di Napoli Centrale, segue il fascio attuale dei binari attraversando la stazione di Gianturco, il rione Luzzati fino a Poggioreale dove è prevista l'intersezione fra la linea Napoli - Roma e Napoli - Cassino; superato tale tratto, i binari A.V. si affiancano a quelli della linea Napoli - Cassino.

All'altezza di tale intersezione è previsto che la linea per Cassino si sviluppi su una nuova coppia di binari, mentre l'attuale linea per Cassino sarà utilizzata per l'A.V.;

- la linea di A.V., costituente il nodo di Napoli, ha una lunghezza di km 6 + 560 e si attesta al km 218 + 056 della linea A.V. Roma - Napoli;
- la variante della linea per Cassino, prima di ricollegarsi a quella esistente, si sviluppa per una lunghezza di circa 2 km;
- l'intervento interesserà, oltre che il Comune di Napoli, anche quello di Casoria;
- attualmente la stazione di Napoli Centrale costituisce il terminale ferroviario delle seguenti direttrici: Napoli - Roma (via Formia); Napoli - Roma (via Cassino); Napoli - Salerno - Reggio Calabria; Napoli - Torre Annunziata - Gragnano; Napoli - Caserta - Foggia; Napoli - Battipaglia - (Metaponto); Napoli - Mercato S. Severino - Benevento - Campobasso;
- si attestano o si intersecano in corrispondenza della stazione centrale anche le ferrovie secondarie: Napoli - Benevento (via valle Caudina); la ferrovia Alifana Napoli - Teverola; la ferrovia circumvesuviana Napoli - Sorrento; Napoli - Nola - Baiano; Napoli - Poggiano - Sano;
- la stazione è attraversata inoltre dalla linea FS utilizzata anche per il servizio metropolitano Villa Literno - Gianturco;

osservato che:

il progetto del Nodo, coinvolgendo tutti i traffici esistenti vuole avere come obiettivo, secondo l'impostazione fornita dal proponente, la razionalizzazione della circolazione sulle linee in esercizio attraverso la specializzazione dei servizi e la separazione dei diversi flussi di traffico. Il raggiungimento di tale obiettivo consisterà in un razionale assetto dei flussi di traffico così figurato:

- trasferimento sulla linea A.V. del traffico internazionale ed a lungo percorso e potenziamento dei collegamenti intercity;
- deviazione del traffico merci sulla linea di cintura regionale Cancellone - Sarno e sviluppo del servizio intermodale;
- specializzazione al traffico metropolitano nel tratto Villa Literno - Napoli Gianturco.

preso atto che:

il proponente inoltre individua la realizzazione delle seguenti opere come stabilmente connesse all'assetto futuro dell'intero nodo:

- a) completamento funzionale dello scalo di Marcianise;
- b) realizzazione del raddoppio Cancellò - Sarno fino all'allaccio con la linea Napoli-Battipaglia;
- c) innesto a Sud della linea A.V. sulla nuova linea a monte del Vesuvio verso Battipaglia ed interconnessione a Nord con la Roma - Formia;
- d) ammodernamento tecnologico di tutti gli impianti.

considerato che dalla documentazione prodotta emerge che:

- in merito alla quantificazione della domanda, il traffico viaggiatori extraprovinciale in arrivo e partenza dalle stazioni di Napoli Centrale, P.Garibaldi, Margellina e Campi Flegrei, è valutato in circa 42.000 viaggiatori, ai quali si sommano 25.000 viaggiatori con O/D nella provincia di Napoli;
- in merito al prevedibile sviluppo della domanda di trasporto afferente la domanda ferroviaria viaggiatori dei servizi diurni A.V. in arrivo, partenza o transito nella stazione di Napoli Centrale è stata prevista, per l'anno 2000, in 45.000 viaggiatori/giorno e, per l'anno 2015, in 69.000 viaggiatori per il giorno medio.

Conseguentemente i flussi di punta dei viaggiatori sono stimati in 6750 persone/ora.

Le componenti della domanda sono state stimate nelle seguenti percentuali (medie):

- traffico ferroviario trasferito all'A.V.: 79%
 - traffico acquisito dalla strada: 16%
 - traffico acquisito dall'aereo: 5%
- lo scenario prevedibile per il nodo di Napoli, qualora non si realizzasse il sistema A.V., si configura con una riduzione della domanda di trasporto sulle lunghe direttrici del 21% dovuta alla mancata acquisizione del traffico dal modo stradale ed aereo.

considerato che:

- il quadro di riferimento a medio e lungo termine (2010/2025) sull'offerta di trasporto pubblico su ferro, può essere desunto dal Piano Regionale dei Trasporti adottato dalla Giunta Regionale della Campania e dal Preliminare alla variante generale del PRG di Napoli.
- il Piano Regionale dei Trasporti nel confermare la validità delle sue direttrici (la costiera tirrenica e quella interna) ritiene essenziale la realizzazione del progetto "Alta Velocità" che però andrebbe collegato con la linea denominata Monte Vesuvio - Alta Velocità;
- il Piano Regionale prevede inoltre una stazione A.V. localizzata nell'area compresa tra i Comuni di Casoria, Casalnuovo ed Afragola, a servizio dell'area urbanizzata della Campania centrale, quale nodo intermodale (anche per l'A.V.) collegato con i capoluoghi principali.
- il Preliminare di Piano, nel settore ferroviario, prevede, come

strategia di fondo, il recupero dell'esistente, inoltre conferma la localizzazione della stazione dell'Alta Velocità nell'area dei comuni di Afragola, Castelnuovo e Casoria ed auspica che essa sia realizzata come grande nodo intermodale, ben collegato con i centri principali della Regione.

- lo scenario ferroviario futuro, desumibile dagli atti di programmazione, può così essere sintetizzato:
 - a) linea A.V. da Roma verso Reggio Calabria con stazione fra Afragola, Casoria e Casalnuovo;
 - b) linea viaggiatori tradizionale Roma - Aversa - Napoli Centrale - Salerno con traffico interregionale e regionale;
 - c) linea merci Roma - Cassino - Caianello - Salerno con stazione smistamento a Marcianise ed interporto a Nola - Marcianise;
 - d) linea viaggiatori prevalentemente metropolitana tra Villa Literno - Napoli - Nocera - Salerno;
- la stazione FS dell'A.V. ad Afragola consentirebbe la interconnessione con le altre linee secondarie esistenti o in costruzione confluenti in quella zona;
- dagli atti di programmazione esaminati, risulta incongruente la scelta di localizzare nella stazione di Napoli Centrale il terminale della A.V. Infatti se da una parte la stazione di Napoli Centrale può essere considerata punto finale della linea Milano-Napoli, dovrebbe comunque essere prevista l'interconnessione, anche sul piano funzionale, con la nuova linea per Battipaglia (senza tralasciare il prolungamento verso la Calabria e la Sicilia).

osservato che proprio con riferimento a tali scenari futuri la stazione A.V. dovrà svolgere un ruolo di smistamento dei traffici nazionali e parallelamente non sovraccaricare il nodo urbano. C'è infatti da considerare la particolare situazione in cui versa l'area di piazza Garibaldi nell'ora di punta quando convergono svariati afflussi di traffico scomposti nelle seguenti aliquote:

- flussi in arrivo e partenza dalle linee extraurbane delle FS, pari a 57.000 p/g e 8.500 p/h;
- flussi di arrivo e partenza della linea metropolitana delle FS, pari a 25.300 p/g e 2.800 p/h;
- viaggiatori in arrivo e partenza dalle linee della circumvesuviana, pari a 76.000 p/g e 11.400 p/h;
- viaggiatori delle linee urbane ed extraurbane, pari a 98.000 p/g e 14.800 p/h;
- passeggeri in auto e moto pari a 176.000 p/g e 17.700 p/h;
- passeggeri in taxi, pari a 4.700 p/g e 470 p/h.

Complessivamente si hanno flussi in ingresso ed in uscita dal nodo di piazza Garibaldi di circa 55.700 viaggiatori nell'ora di punta.

Lo Studio di Impatto Ambientale assume un tasso di crescita media del 2% all'anno e stima quindi in circa 69.000 viaggiatori i flussi di punta al 2000 e in 75.000 quelli al 2015.

Pertanto l'incidenza della domanda aggiuntiva per la presenza della stazione A.V. a Napoli Centrale sul totale dei flussi è stimata in circa il 4% al 2000 e di circa il 5% al 2015.

osservato che lo Studio di Impatto Ambientale arriva alle seguenti conclusioni:

- il sistema di trasporto tende a rafforzare sempre più il ruolo di Piazza Garibaldi come principale nodo di interscambio dell'area urbana;
- l'incremento di mobilità direttamente connesso alla presenza della penetrazione urbana del sistema A.V. è solo circa il 4% dell'intero flusso di interscambio e pertanto ampiamente assorbibile dalla potenzialità di offerta futura.

valutato che:

per quanto riguarda il sistema di relazioni:

- non appare adeguatamente motivata la scelta progettuale di localizzare

la stazione A.V. a Napoli Centrale in quanto mancano sia valutazioni su possibili localizzazioni alternative, che avrebbe disegnato uno scenario diverso per tutte le relazioni all'interno dell'area metropolitana, sia adeguate ipotesi progettuali per quanto riguarda lo smistamento del traffico merci. Ciò tenendo conto che tutte le analisi contenute nello Studio di Impatto Ambientale considerano il nodo di Napoli come terminale della linea Milano - Napoli e quindi di conseguenza non è stimato l'eventuale apporto aggiuntivo di domanda proveniente dal Sud, né è stata valutata l'opportunità, in presenza di un nodo strategico per le comunicazioni verso Sud, di sdoppiare le due funzioni della stazione A.V.: quella a servizio della città di Napoli e quella passante per altri itinerari.

Su questa configurazione la localizzazione di una stazione A.V. passante nel territorio di Afragola ed una terminale a Piazza Garibaldi meriterebbe una analisi più approfondita, così come suggerito nel Piano Regionale dei Trasporti e dal Preliminare di P.R.G.

- inoltre analizzando il tronco finale della tratta A.V. Roma - Napoli a partire cioè dal km 214 fino al km 218 dove termina la tratta ed inizia la penetrazione urbana emerge che nel progetto di massima riferito alla predetta tratta viene individuato lo svincolo verso Battipaglia, anche se lo stesso non viene più sviluppato negli elaborati del progetto esecutivo, né comunque viene considerato, come sarebbe stato necessario, nello studio del nodo;

per quanto riguarda la completezza delle analisi ambientali:

- lo Studio di Impatto Ambientale è riferito ad un progetto di massima

alla cui definizione non ha concorso alcuna metodologia di esame di tracciati alternativi.

Gli elaborati progettuali si limitano ad una descrizione, qualitativamente assai modesta, del progetto di massima che prevede la localizzazione della stazione A.V. a Napoli Centrale ed il

proseguimento in superficie della tratta A.V. Roma - Napoli fino alla predetta stazione;

- tale scelta non consente di valutare se altre soluzioni localizzate della stazione o del tracciato, peraltro ipotizzate e suggerite in atti ufficiali da parte di organi regionali e locali, possano avere minori impatti rispetto a quelli scaturenti dalla soluzione ipotizzata;
- tale impostazione di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale appare senz'altro limitativa ed incide necessariamente sulla valutazione degli impatti ambientali considerati;
- le analisi ambientali effettuate e le mitigazioni considerate

- presentano carattere di superficialità e genericità che devono comunque essere colmate;
- gli elaborati inerenti le opere di mitigazione sono caratterizzati da una qualità progettuale poco coerente con le premesse metodologiche cui si fa riferimento per arrivare alla definizione delle stesse. Anche la qualità rappresentativa delle stesse non consente di cogliere quei valori di inserimento urbano e "riqualificazione" che tali opere vorrebbero assicurare al tessuto attraversato;
 - l'assoluta carenza di studi ed approfondimenti sul suolo e sottosuolo non consente di stabilire inoltre se alcune aree attraversate, seppure all'interno dell'area ferroviaria esistente, possano presentare problemi soprattutto nella zona di Lufrano, notoriamente considerata area sensibile per la presenza dei pozzi di ricarica dell'acquedotto.

CONSIDERATO che la Commissione, alla luce delle considerazioni svolte e sulla base di quanto evidenziato nella relazione istruttoria anche in merito alle carenze presenti nello Studio di impatto Ambientale presentato, ha concluso di non essere in grado di poter compiutamente esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, per i seguenti motivi:

- 1 - il proponente, nel mentre condivide l'impostazione di programmazione dei trasporti contenuta nei relativi atti di pianificazione, non prende in considerazione la realizzazione di una nuova stazione nel Comune di Afragola con eventuale proseguimento verso Napoli Centrale e diramazione verso Sud;
- 2 - il progetto presentato non tiene conto di quanto già ipotizzato nel progetto della tratta A.V. Roma - Napoli e cioè della creazione di uno svincolo ferroviario all'altezza del km 214 di connessione con la tratta A.V. verso Battipaglia;
- 3 - non è stata sviluppata, per quanto detto nei punti precedenti, un'adeguata verifica ed analisi di alternative progettuali che consentissero di valutare meglio le scelte;
- 4 - nonostante queste evidenti incongruenze l'istruttoria ha consentito di evidenziare comunque ulteriori carenze, in particolare:
 - non vengono adeguatamente giustificati i costi di realizzazione del progetto e le necessarie coperture finanziarie;
 - non vengono forniti dati certi in merito alla realizzazione di ulteriori opere ferroviarie previste dallo stesso Ente FS e connesse al progetto del Nodo;
 - alcune componenti ambientali, tipiche di un progetto di attraversamento cittadino, non hanno adeguata trattazione.

PRESO ATTO che sono pervenute 12 osservazioni, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 6 della legge 349/86, circa la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera in esame.

Dette osservazioni in sintesi riguardano le carenze del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale per quanto attiene alle modalità d'integrazione del sistema A.V. con il sistema trasporti dell'area metropolitana di Napoli.

In particolare si sottolinea:

- l'esigenza di avere due centri di interscambio del traffico: la stazione di Napoli Centrale, a servizio di Napoli città, e la stazione di Afragola, a servizio della città metropolitana di Napoli;
- la riconsiderazione della proposta progettuale presentata, tenuto

conto di economie possibili evitando di:

smantellare per circa 6 km la linea esistente e la successiva ricostruzione; abbandonare altri 2 km di linea esistente e relativa costruzione ex - novo;

- la mancata previsione di riutilizzo del sedime della vecchia linea a binario unico della SF5M che, potrebbe consentire, riducendo quantità ed entità delle opere previste nei progetti, l'incardinamento alla rete unitaria del trasporto pubblico nell'area metropolitana, mediante la realizzazione di linee metropolitane.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

VISTO il D.L. del 3 febbraio 1993, N.29;

E S P R I M E

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità "Penetrazione urbana - nodo di Napoli";

D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle Amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
 - che nella rielaborazione dello Studio di Impatto Ambientale del nodo, dovrà essere assunta come sezione significativa quella corrispondente al km 210 della tratta A.V. Roma - Napoli;
 - che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio d'impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.C.M. n.377/88 secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali;
 - che il presente provvedimento sia comunicato alla ITALFERR SIS.T.A.V. S.p.A., al Ministero dei Trasporti, all'Ente Ferrovie dello Stato, alla Società T.A.V S.p.A. ed alla Regione Campania la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma

terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, lì 06/08/93

IL DIRETTORE

GENERALE