



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 796 del 17 luglio 2023

<p>Progetto:</p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006</i></p> <p>Progetto di fattibilità tecnico economica della nuova fermata a servizio dell'area ASI di Salerno nell'ambito del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno: Linea ferroviaria Salerno-Pontecagnano. Intervento in PNRR-CUP J44G19000010001</p> <p>ID_VIP 9843</p>
-------------------------	---

ID_VIP 9843 Progetto di fattibilità tecnico economica della nuova fermata a servizio dell'area ASI di Salerno nell'ambito del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno: Linea ferroviaria Salerno-Pontecagnano. Intervento in PNRR-CUP J44G19000010001. Verifica di assoggettabilità alla VIA.

Proponente:	Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
--------------------	---

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

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

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per “m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*” ;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- la Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A., con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\0000454 del 18/05/2023, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al “*Progetto di fattibilità tecnico economica della nuova fermata a servizio dell'area ASI di Salerno nell'ambito del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno: Linea ferroviaria Salerno-Pontecagnano*”, Intervento in PNRR-CUP J44G19000010001;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/85114 in data 25/05/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/89174 dell'1/06/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/6453 in data 1/06/2023 ha comunicato al Proponente, alle Amministrazioni coinvolte e agli altri enti potenzialmente interessati la procedibilità della domanda e l'avvenuta pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale dell'autorità competente all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9855/14521>, ai sensi dell'art. 19, commi 2 e 3 del D. Lgs. n. 152/2006;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determini potenziali impatti ambientali significativi e negativi e debba essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale (SPA), denominato dal Proponente come Relazione Generale (codice elaborato NN2G00D22RGIM0001001C) consistente di 115 documenti (elaborati di progetto, planimetrie, carte, profili, relazioni e studi ecc.);
- Elenchi Elaborati di progetto;

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono

improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO che l'intervento in progetto:

- riguarda la nuova fermata a servizio dell'area ASI (Area Sviluppo Industriale) di Salerno, nell'ambito del progetto "Prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno", già oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale conclusa con Provvedimento di VIA n. 360 del 30/11/2022, che ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinato al rispetto delle condizioni ambientali del parere della Commissione tecnica VIA e VAS n. 327 del 10 ottobre 2022 e del Ministero della Cultura prot. 5484-P del 14 febbraio 2022;
- rientra tra quelli ricompresi e finanziati in tutto o in parte nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) e anche che per l'opera in esame si applica l'art. 53-bis, comma 3, terzo periodo, del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, introdotto dall'art. 6 del D.L. 152/2021 che stabilisce, la riduzione dei termini alla metà, previsti dall'art. 19 del D. Lgs. 152/2006, relativi al procedimento per la verifica dell'assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale;
- rientra anche nella tipologia elencata nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2 denominata "Progetti di infrastrutture", lettera h denominata "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi".

EVIDENZIATO che:

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

In ordine alla localizzazione, motivazione e descrizione dell'intervento

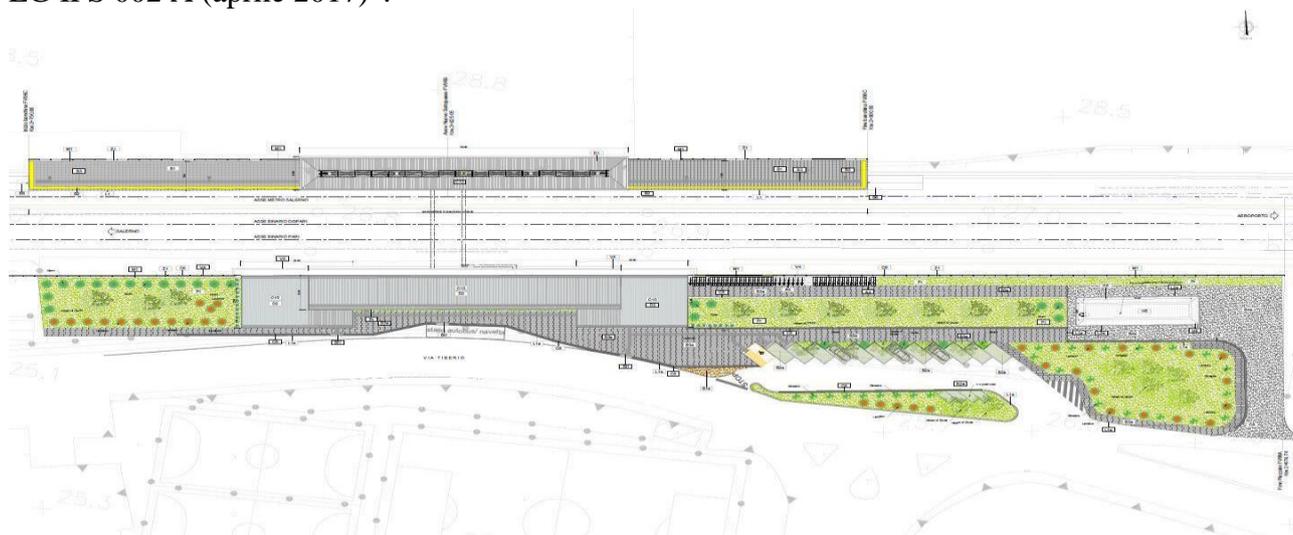
Il progetto di fattibilità tecnica ed economica riguarda la nuova fermata a servizio dell'area ASI di Salerno, in Campania, prevista nell'ambito del Progetto Definitivo del Completamento della Metropolitana di Salerno, tratta Arechi – Pontecagnano-Aeroporto. La fermata avrà l'obiettivo di migliorare l'accessibilità della zona industriale della città e di favorire lo split modale verso i servizi su ferro, contribuendo sia allo sviluppo della mobilità sostenibile sia a decongestionare l'area urbana di Salerno dal traffico veicolare. La nuova Fermata ASI sarà ubicata fra il km 2+750 ed il km 2+900 della nuova tratta metropolitana Arechi – Pontecagnano Aeroporto nell'ambito della zona Industriale di Salerno, sita in territorio provinciale e comunale di Salerno. Il Proponente evidenzia che tale intervento è stato, tra l'altro, richiesto dagli enti locali che, nell'ambito della Conferenza di Servizi, di cui alla Determinazione conclusiva del 20/12/2022, tenutasi per l'approvazione del progetto del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito

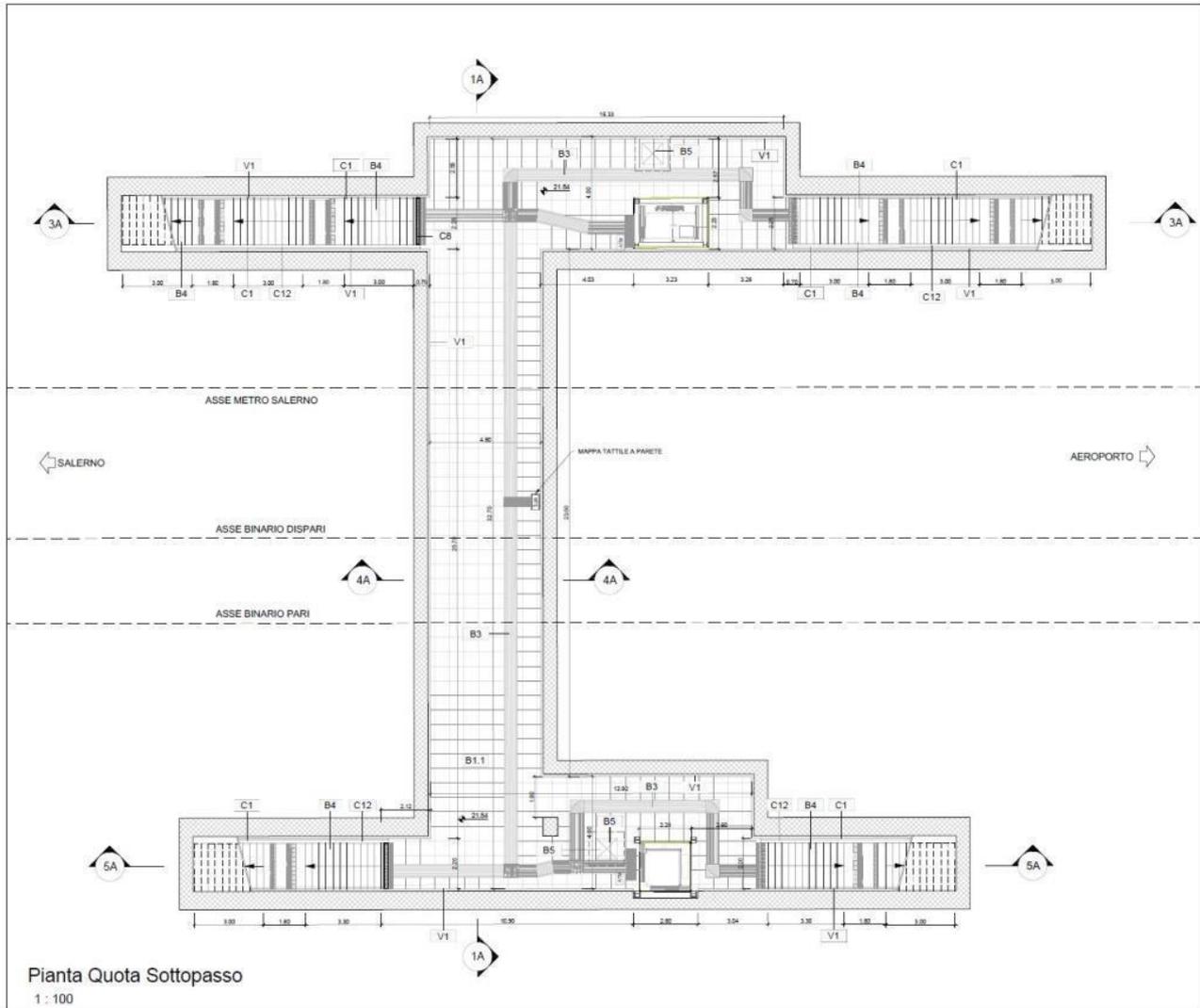
metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno, si sono espressi chiedendo la possibilità di inserire una nuova fermata/stazione in corrispondenza dell'agglomerato ASI, tra la fermata Ospedale e quella di Pontecagnano, ubicata fra il km 2+750 ed il km 2+900 della nuova tratta Arechi-Pontecagnano.

La stazione della fermata ASI avrà una vocazione prettamente lavorativa, facilitata dalla posizione baricentrica rispetto all'area industriale di Salerno. La realizzazione della nuova fermata offrirà agli addetti dell'area industriale una concreta alternativa al trasporto privato e costituirà un'occasione di valorizzazione del territorio attraverso una generale riqualificazione urbana.

La fermata sarà dotata di banchina laterale di lunghezza 150 m, altezza marciapiedi 0.55 da PF e larghezza di circa 7 m alla quale si accede tramite il nuovo sottopasso pedonale che la collega al piazzale di stazione su Via Tiberio Claudio Felice; è prevista una zona protetta di accesso costituita da una pensilina recintata da muri in elementi di tufo, con due varchi di ingresso posti alle estremità. Il progetto prevede l'inserimento di spazi pedonali, aree verdi e parcheggi che permetteranno la riqualificazione dell'intero contesto, garantendo la completa accessibilità alla stazione. In particolare, le parti del piazzale esterno destinate a verde avranno una superficie pari ad almeno il 40% della superficie di progetto. Nelle aree a verde pubblico è garantita una copertura arborea del 40% e arbustiva del 20%.

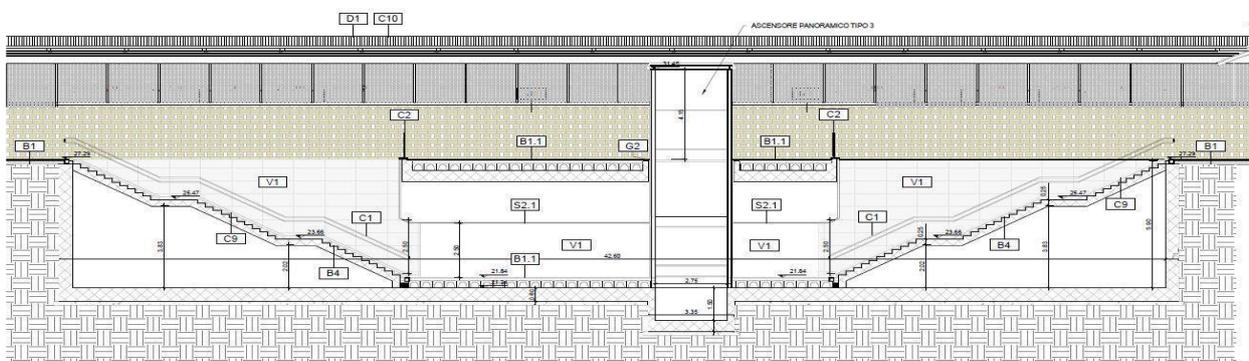
Il piazzale di stazione su via Tiberio Claudio Felice è attrezzato con un'area di fermata autobus/navetta, 1 stallo PRM, con 10 stalli auto (in aggiunta ad 1 per disabili), n.2 stalli kiss and ride e n.4 stalli moto. La stazione è dotata di banchina laterale di lunghezza 150 m, altezza 0.55 da PF, larghezza di circa 7.00 m. L'accesso alla banchina laterale avviene tramite il nuovo sottopasso pedonale, di larghezza netta 4.80 e altezza netta 2.50 m, che collega il piazzale di stazione su Via Tiberio Claudio Felice alla banchina stessa. Per la fermata ASI non è previsto un fabbricato viaggiatori ma solo una zona protetta di accesso costituita da una pensilina recintata da muri, con due varchi di ingresso posti alle estremità (dimensioni interne, lunghezza di circa 55 m. per una profondità di circa 6,55 m.). La chiusura notturna dei varchi sarà assicurata da cancelli elettrificati predisposti per l'automazione con gestione e controllo remoto, in continuità alla recinzione di stazione come da "Linee guida per l'installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni RFI PRA LG IFS 002 A (aprile 2017)".





I collegamenti verticali a servizio del sottopassaggio sono:

- scale di larghezza netta 2.25 m ed un ascensore dal lato della banchina laterale;
- scale di larghezza netta 2.20 m ed un ascensore dal lato del piazzale d'ingresso alla stazione.



Gli accessi, i collegamenti verticali e le zone di sosta sono protetti con un sistema di pensiline così organizzato:

- Pensilina piana di ingresso alla stazione più alta di dimensioni pari a circa 56,00 m x 8,20 m, e due parti laterali più basse di dimensioni pari a circa 20,00 m x 12,50 m;
- Pensilina ferroviaria ad ali di gabbiano di dimensioni pari a circa 58.80 m di lunghezza e a circa 8 m di larghezza, a copertura delle zone degli ingressi, delle scale, dell'ascensore e della zona di sosta in banchina. Altezza netta pensilina pari a circa 5,86 m dal piano ferro.

Le scelte delle finiture si basano su quanto realizzato nella tratta in esercizio Salerno - Arechi al fine di dare continuità e riconoscibilità alla linea e di dotare le fermate di un'identità comune, affinando la qualità dei materiali per incrementarne la durabilità e la manutenibilità. In tal senso, di seguito si riportano le principali finiture adottate per la nuova fermata ASI:

- Sistema delle pensiline: le pensiline sono caratterizzate da una struttura metallica formata da pilastri ad interasse di 12 m, rivestiti con carter ovali e travi reticolari in acciaio estradossate. Il manto di copertura è costituito in pannelli sandwich in alluminio centinati e coibentati, l'intradosso delle pensiline, così come i carter dei pilastri, sono realizzati con lastre composite con nucleo minerale, scatolate e complete di sottostruttura per l'ancoraggio alla carpenteria della pensilina. L'uso dell'alluminio pre-verniciato sulle parti esposte invece della lamiera è tesa ad incrementarne la durabilità.
- Sistema dei parapetti: utilizzo di parapetti trasparenti in acciaio inox con montanti e pannelli in vetro stratificato di sicurezza 1B1.
- Murature facciavista: utilizzo di blocchi di tufo per gli schermi di recinzione delle pensiline di ingresso.
- Pavimentazione delle banchine e rivestimento dei sottopassi: utilizzo di gres porcellanato per le pavimentazioni ed i rivestimenti del sottopasso con geometrie e tecniche attualmente in uso nelle stazioni ferroviarie.

In ordine alla cantierizzazione

I cantieri, identificati come aree tecniche e funzionali alla realizzazione delle opere civili, sono: AT.01 di m² 4.250 (logistica minima di cantiere, stoccaggio materiali da costruzione, stoccaggio terre/demolizioni, area lavorazione ferri/armature, parcheggio mezzi/attrezzature di cantiere) e AT.02 di m² 6.400 (logistica minima di cantiere, uffici, stoccaggio materiali da costruzione, stoccaggio terre/demolizioni, area lavorazione ferri/armature, parcheggio mezzi/attrezzature di cantiere). La realizzazione delle opere previste determina la produzione di circa 10.285 m³ di materiali di risulta da gestire in qualità di rifiuti conformemente alla Parte IV del Decreto Legislativo 152/06 di cui 9.709 m³ ca. di terre e rocce da scavo, 576 m³ ca. di materiali derivanti da demolizione, di cui 169 m³ da demolizione pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso. La gestione dei materiali di risulta in regime di rifiuti prevede che l'Appaltatore favorisca in via prioritaria il recupero dei rifiuti presso impianti autorizzati piuttosto che lo smaltimento finale in discarica. Nella relazione sulla gestione dei materiali di risulta (codice elaborato NN2G00D69RGTA0000001B), sulla base della caratterizzazione eseguita sui materiali di risulta, è previsto per i materiali di risulta provenienti dagli scavi l'80% da conferirsi in impianto di recupero e solo il 20% in impianti di smaltimento finale (discarica rifiuti inerti). Nell'elaborato grafico NN2G00D69C1CA0000001B ha individuato, oltre alle cave come siti di approvvigionamento, alle discariche per rifiuti inerti e per rifiuti non pericolosi, anche n.4 impianti di recupero che dall'area di cantiere distano da un minimo di 19 km ad un massimo di 47 km.

La quantità di materiali necessaria alla realizzazione delle opere pari a circa 4.391 m³, invece, sarà reperita utilizzando materiale approvvigionato da cave selezionate, secondo quanto riportato nell'ambito della Relazione generale (NN2G00D69RGTA0000001) di Gestione materiali di risulta. Al fine di realizzare la nuova Fermata ASI si rende necessaria la demolizione di alcune opere civili ed idrauliche. Nello specifico, le opere in demolizione sono le seguenti: muri di recinzione, paratia

di micropali e porzione di opera di interbinario per un volume totale di demolizione di 407 m³ circa; demolizione pavimentazione stradale di 169 m³ circa.

In ordine alla coerenza e conformità con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica

Dal punto di vista della Pianificazione territoriale ed urbanistica, il Proponente ha preso in considerazione il **Piano Territoriale Regionale (PTR)** e i **Piani Settoriali Regionale (PSR)**. Per la pianificazione a livello provinciale sono stati analizzati il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** della Provincia di Salerno e i **Piani Settoriali Provinciali (PSP)**. Costituisce parte integrante di tale livello pianificatorio il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Napoli. Per la pianificazione urbanistica a livello comunale, si è fatto riferimento al **Piano Urbanistico Comunale (PUC)**, che è lo strumento urbanistico generale del Comune che disciplina la tutela ambientale, le trasformazioni urbanistiche ed edilizie dell'intero territorio comunale, anche mediante disposizioni a contenuto conformativo del diritto di proprietà; ai **Piani Urbanistici Attuativi (PUA)**, strumenti con i quali il Comune provvede a dare attuazione alle previsioni del Puc o a dare esecuzione agli interventi di urbanizzazione e riqualificazione individuati dagli atti di programmazione; e al **Regolamento Urbanistico-Edilizio Comunale (RUEC)**, che individua le modalità esecutive e le tipologie delle trasformazioni, nonché l'attività concreta di costruzione, modificazione e conservazione delle strutture edilizie. Il RUEC disciplina gli aspetti igienici aventi rilevanza edilizia, gli elementi architettonici e di ornato, gli spazi verdi e gli arredi urbani. Il Proponente segnala, poi, che in data 14/07/2016 la Regione Campania e il Ministero dei Beni e delle attività culturali e del Turismo (MiBACT) hanno sottoscritto l'Intesa Istituzionale ex art. 135 del D. Lgs. n. 42/2004 e smi, per la redazione congiunta del Piano Paesaggistico Regionale (PPR). Ad oggi risulta approvato con DGR n. 560 del 12/11/2019 il preliminare del Piano Paesaggistico Regionale, costituito dalla Relazione generale, elaborati grafici ed il Relativo Rapporto Preliminare Ambientale, ed il "Catalogo e l'Atlante delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico", approvato con DGR n. 620 del 22/11/2022.

L'analisi svolta ha evidenziato una piena coerenza e conformità ai Piani sopra indicati.

In particolare, a livello provinciale l'intervento in oggetto, finalizzato al miglioramento della accessibilità della zona industriale della città e a incentivare il trasporto su ferro, risponde pienamente agli obiettivi di potenziamento del servizio ferroviario, miglioramento della accessibilità alle stazioni, nonché del potenziamento dei servizi ferroviari di Trasporto Pubblico Locale, perseguiti dalla pianificazione provinciale in materia di trasporto su ferro.

A livello di PUC, si evince come la nuova Fermata ASI ricada all'interno della Zona ASI e dell'attuale sede ferroviaria. La gestione urbanistica ed amministrativa della zona industriale del Comune di Salerno è affidata al Consorzio Aree di Sviluppo Industriale mediante il Piano Regolatore Territoriale Consortile, le cui Norme sono state approvate con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n. 79 del 14/07/2017. Il Proponente specifica che le norme relative alle zone sopra riportate non definiscono alcuna disposizione specifica in merito alla tipologia di opera oggetto di SPA e, inoltre, che, ai sensi dell'art. 182 delle Norme del PUC di Salerno, il permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici generali è rilasciato esclusivamente per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, previa deliberazione del Consiglio Comunale, nel rispetto delle disposizioni contenute nel D. Lgs n.42/04 e delle altre normative di settore.

Rispetto al sistema dei **vincoli e delle discipline di tutela ambientale**, attraverso la Carta dei vincoli e delle tutele allegata alla relazione di SPA il Proponente evince come l'ambito territoriale all'interno del quale è prevista la realizzazione della nuova Fermata ASI sia privo di beni di interesse culturale dichiarato ai sensi della parte seconda del D. Lgs. 42/2004 e smi. e che le opere e relative aree di cantiere fisso non interessano alcun bene paesaggistico tutelato ai sensi della parte

terza del D. Lgs.42/2004 e s.m.i. Le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso non risultano collocate in territori soggetti a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923.

Attraverso la Carta delle aree protette e Rete Natura 2000, il Proponente osserva che l'ambito interessato dalle opere in progetto non è caratterizzato dalla presenza di aree naturali e siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Infatti, i siti di interesse ambientale più prossimi alle opere in progetto sono costituiti dal Parco Regionale "Monti Picentini" (EUAP0174) e dalla Zona di Protezione Speciale "Monti Picentini" (IT8040021), ubicati ad una distanza di oltre 5 km dalle opere in progetto.

In ordine al quadro ambientale, alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Sistema antropico e Paesaggio

In ordine alla **struttura insediativa** e agli **usi in atto**, il Proponente ne delinea le caratteristiche principali ed evidenzia che l'area vasta di studio è caratterizzata prevalentemente dalla presenza di un paesaggio antropico, con i centri urbani ed il verde urbano, e dall'agrosistema di pianura e di collina, rappresentato prevalentemente da colture protette orticole e frutticole ed agrumeti. Entrando nello specifico dell'area urbanizzata, l'area d'intervento è inserita all'interno dell'area ASI del Comune di Salerno, una zona della città dedicata agli insediamenti di carattere industriale, artigianale e commerciale, la cui superficie ammonta a circa 490 ha, che costituisce una parte considerevole del territorio urbanizzato dello stesso.

Relativamente alle superfici dell'ambito di studio connotate dalla presenza di vegetazione naturale, queste risultano essere concentrate nelle aree collinari situate a nord-ovest dell'area d'intervento. Qui si rileva la presenza di boschi di latifoglie, di vegetazione arbustiva e di pascoli e praterie. In pianura invece, la vegetazione naturale è rinvenibile lungo i corsi d'acqua, dov'è caratterizzata dalla presenza di formazioni riparie con lembi di vegetazione arboreo-arbustive. In merito alle superfici agricole utilizzate, nell'area in esame si evidenzia la presenza preponderante di colture permanenti quali frutteti, agrumeti ed altre legnose agrarie. Per quanto riguarda le colture erbacee, queste sono rappresentate da seminativi di specie foraggere o cereali, prevalentemente grano duro.

Sulla base dell'Inventario nazionale degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presente sul sito istituzionale di ISPRA (www.rischioindustriale.isprambiente.gov.it), il Proponente segnala che nella provincia di Salerno ci sono 17 stabilimenti a rischio di incidente rilevante (in Regione il numero totale è di 79), mentre nell'ambito del Comune di Salerno si evidenzia esclusivamente la presenza dello Stabilimento RIR di soglia inferiore: Codice Univoco Ragione Sociale Attività DQ022 SOL GAS PRIMARI SRL (22) Impianti chimici. Tale sito risulta posizionato nella zona industriale di Salerno in via Firmio Leonzio 2 ad una distanza di circa 400m dalla Fermata ASI.

Per la delimitazione del **contesto paesaggistico** si fa riferimento all'area metropolitana di Salerno sviluppatasi in una porzione del territorio salernitano che si estende a oriente della città capoluogo ed è costituita dai rilievi appenninici calcarei con coperture piroclastiche dei Monti Picentini; le pianure pedemontane terrazzate della valle dell'Irno e del Sele; le pianure alluvionali e costiere del Sele. Il contesto paesaggistico in cui l'opera in oggetto si inserisce è un'area prevalentemente pianeggiante compresa fra la costa e l'inizio dei rilievi montuosi nella fascia orientale del comune di Salerno. Il progetto si colloca in un'area periferica del comune e precisamente nella zona adibita ad area industriale (ASI). La zona A.S.I. è un'area di sviluppo industriale presente nelle province di alcune regioni italiane a forte caratterizzazione industriale. Al fine di descrivere la struttura del mosaico paesaggistico in cui si colloca l'opera, il Proponente fornisce una prima lettura interpretativa, fondata sull'individuazione delle caratteristiche e delle componenti paesaggistiche ricondotte ai seguenti tre classi prevalenti: elementi del Sistema insediativo; elementi del Sistema agricolo; elementi del Sistema naturale e semi-naturale. L'agglomerato industriale salernitano è

costituito da tessuti che integrano elementi complementari di vario tipo quali attrezzature tecnologiche, per la logistica ed il trasporto; magazzini, depositi. Il sistema delle infrastrutture determinato dalla viabilità stradale principale e dalla linea ferroviaria si è sviluppato parallelamente alla linea di costa e ha influenzato lo sviluppo edilizio della città. La linea ferroviaria oggetto di studio attraversa trasversalmente la zona ASI dividendola in due parti. Inoltre, la zona industriale è attraversata da una fitta rete stradale caratterizzata dai vari livelli gerarchici: la Strada Statale 18, la Tangenziale di Salerno, via Roberto Wenner e viale de Luca Andrea e la viabilità locale di servizio all'area. La nuova stazione ASI si sviluppa a supporto della nuova linea metropolitana di Salerno che a sua volta affianca la linea ferroviaria Salerno-Battipaglia già presente sul territorio. La nuova stazione ASI si estende sia a nord che a sud delle due infrastrutture lineari. Il contesto in cui l'opera si inserisce, come già descritto, è un'area di grande dimensione adibita ad esclusivo uso industriale e produttivo. Tale contesto è costituito da capannoni industriali, edifici e silos, che hanno forme e dimensioni differenti ed altezze modeste che insieme alle aree adibite a parcheggio ed alle aree residuali creano una trama del tessuto urbano piuttosto ampia. In questo paesaggio industriale le visuali risultano ampie proprio per la morfologia dei manufatti presenti ma allo stesso tempo risultano molto frammentate ed eterogenee per la diversità delle tipologie edilizie presenti. Le visuali profonde ed ampie, proprio per la presenza di aree di parcheggio, sono esperibili dalla percorrenza delle strade di servizio alla zona ASI. Vengono mostrate dal Proponente alcune immagini che evidenziano gli aspetti percettivi prevalenti, così come sono stati descritti.

In termini di potenziali effetti di **modifica della struttura del paesaggio e delle condizioni percettive/paesaggio percettivo**, il Proponente analizza le due accezioni di paesaggio, dal punto di vista "strutturale" e "cognitivo". In entrambi i casi, le tipologie di effetti potenziali ad essi relativi riguardano la modifica delle relazioni intercorrenti tra "fruitore" e "paesaggio scenico", conseguente alla presenza dell'opera; l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, può dar luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico. In considerazione di dette due specifiche prospettive di analisi, per quanto attiene alle relazioni di tipo visivo, la stima dei potenziali effetti è stata tralasciata con riferimento ai rapporti intercorrenti tra le opere in progetto e gli elementi del contesto paesaggistico che rivestono un particolare ruolo o importanza dal punto di vista panoramico e/o di definizione dell'identità locale, verificando, se ed in quali termini, dette opere possano occultarne la visione. Relativamente alle relazioni di tipo concettuale, i parametri assunti ai fini delle analisi condotte sono stati identificati nella coerenza morfologica (rapporti scalari intercorrenti tra elementi di progetto e quelli di contesto), nella coerenza formale (rapporti di affinità/estraneità dei manufatti di progetto rispetto ai caratteri compositivi peculiari del contesto) e nella coerenza funzionale (rapporti di affinità/estraneità dei manufatti di progetto rispetto a caratteri simbolici peculiari del contesto). All'interno dell'immagine della zona industriale sopra descritta, gli effetti sulla percezione del paesaggio, a seguito della realizzazione dell'intervento, possono considerarsi di lieve entità se non addirittura irrilevanti in quanto non si ha alcuna occlusione visiva su porzioni paesaggisticamente rilevanti; nessun elemento di pregio è compromesso dalla costruzione della nuova fermata che risulta ben inserita nell'ambito dell'area ferroviaria esistente grazie anche alla riqualificazione dello spazio adiacente che lo stesso progetto prevede.

Per ciò che riguarda la percezione visiva, il contesto all'interno del quale è ubicata la nuova fermata è connotato esclusivamente dalla presenza di assi di fruizione visiva corrispondenti con le viabilità a servizio della zona ASI. All'interno di tale tipologia di paesaggio, come già detto sopra, le visuali risultano molto frammentate ed eterogenee per la diversità delle tipologie edilizie presenti; solo in corrispondenza delle aree a parcheggio o prive di volumetrie si hanno visuali più ampie e profonde. In ragione di ciò, la percezione completa della nuova fermata si ha solo in sua prossimità, in particolare, percorrendo via Tiberio Claudio Felice. Viceversa, la percezione visiva completa dell'opera in oggetto non è possibile dalla percorrenza delle altre strade sia interne che esterne alla

zona ASI, poiché la presenza dei manufatti industriali ne occulta la vista. In ragione di quanto appena affermato e unitamente all'analisi condotta nel complesso dei contesti percettivi che connotano la zona ASI di Salerno, per il Proponente gli effetti riferibili a modifiche del paesaggio percepito sono da ritenersi **“trascurabili”**.

Per quanto riguarda il **potenziale effetto relativo alla modifica degli usi** (processo di transizione tra le diverse categorie di uso del suolo, che – generalmente - determina una trasformazione da un uso naturale ad un uso semi-naturale, sino ad un uso artificiale), il Proponente rileva che il parametro assunto ai fini della stima della significatività degli effetti attesi è stato identificato nella natura del contesto di localizzazione delle aree di cantiere e dell'opera in progetto, e, in particolare, nei seguenti fattori: progettuale (per quanto concerne la dimensione Costruttiva, il fattore di progetto è stato identificato nell'insieme delle aree di cantiere fisso e nell'area di lavoro; per quanto invece riguarda la dimensione Fisica, il fattore di progetto è stato assunto nell'area della nuova fermata in progetto); di contesto (diverse tipologie di copertura ed uso del territorio, per come sistematizzate nelle relative carte tematiche). Relativamente alla dimensione costruttiva, più del 60% circa della superficie totale occupata dalle aree di cantiere fisso interessa aree ad uso produttivo ed infrastrutturale, mentre la restante quota parte di superfici è rappresentata per il 30% circa da aree agricole e per l'10% circa da aree verdi incolte. A fronte di tali considerazioni il Proponente ritiene lecito affermare che la durata temporanea della modifica degli usi in atto, unitamente alla possibilità di ripristinare allo stato originario gli usi delle aree che non saranno definitivamente occupate dall'opera a conclusione della fase costruttiva, fa sì che il presente effetto possa essere stimato **“trascurabile”**.

Per quanto concerne la dimensione fisica dell'opera, è possibile osservare come la fermata in progetto possa essere distinta in due ambiti. Il primo ambito, previsto a nord della linea ferroviaria esistente, occupa una superficie caratterizzata da aree verdi incolte che rappresentano il 20% circa della superficie totale. Tali aree, come più volte accennato nell'ambito dello SPA, sono costituite da vegetazione sinantropica tipica delle superfici artefatte presenti negli ambiti ad uso produttivo ed infrastrutturale abbandonate. Il secondo ambito, localizzato a sud del tracciato ferroviario esistente, ricade su un'area agricola coltivata ad agrumeto (76% circa) e in minima parte da reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche (4% circa). In particolare, come si evince chiaramente dalla planimetria di progetto, la porzione di opera che si sviluppa a sud della linea ferroviaria esistente risulterà connotata, oltre che dagli ambiti destinati al servizio di fermata metropolitana, anche di spazi pedonali, parcheggi ed aree destinate a verde urbano che permetteranno una generale riqualificazione dell'intero contesto in cui l'opera si inserisce. In conclusione, considerato che le aree oggetto di modifica degli usi in atto sono in gran parte rappresentate da aree a carattere antropico, che detta tipologia risulta largamente prevalente all'interno del contesto territoriale oggetto di intervento e che, le opere in progetto si sviluppano in stretto affiancamento alla linea ferroviaria esistente senza dunque creare nuove aree intercluse o residuali, nonché considerati gli interventi di riqualificazione urbana previsti, l'effetto in esame viene ritenuto dal Proponente come **“trascurabile”**.

Sistema biotico (aspetti vegetazionali, aree di interesse ambientale e reti ecologiche)

L'area in esame è caratterizzata da un elevato grado di antropizzazione in cui le componenti di gran lunga più rappresentative sono le aree agricole e gli ambiti urbani, quest'ultimi prevalentemente concentrati nella zona costiera e nell'area compresa tra le due principali vie di comunicazione, quali la ferrovia e l'autostrada A3, che attraversano l'area in esame in senso longitudinale fino all'aeroporto di Salerno. Tale area interclusa è caratterizzata da superfici artificiali alle quali si alternano aree verdi urbane, aree agricole residuali ed ambiti di frangia. Le componenti ambientali a valenza ecologica elevata ed intermedia si sviluppano sia a nord della ferrovia esistente, in prossimità dei rilievi collinari, sia sul territorio di pianura ma in maniera molto frammentata ed

isolata. Gli ambienti caratterizzati da livelli di naturalità alti e medi e diversità biologica sono rappresentati sul territorio anche dai corpi idrici.

Dall'approfondimento delle tipologie vegetali presenti nell'area di studio, effettuato tramite la consultazione della "Carta Regionale dell'Utilizzazione Agricola dei Suoli" (CUAS, 2009) reperibile dal Geoportale della Regione Campania (SIT Regione Campania, Ass. Agricoltura Settore SIRCA), è emerso che ad est del Fiume Picentino e a sud della ferrovia si presenta un mosaico di coltivi, prevalentemente seminativi e colture orticole di serra oltre a frutteti, mentre a nord della ferrovia, verso le aree collinari, è presente una vegetazione con una maggiore naturalità, quali boschi di latifoglie (cerrete e faggete) e di conifere (pino), arbusteti e cespuglieti, vegetazione sclerofilla, oltre a superfici seminaturali quali aree a pascolo utilizzate agronomicamente mediamente radi o saltuari sfalci per produzioni zootecniche e lattiero-casearie, praterie ed oliveti. Nell'area di pianura i soli ambiti vegetati degni di nota si trovano lungo i corsi d'acqua, quali il fiume Fuorni ed il fiume Picentino; tale vegetazione igrofila risulta, per la maggior parte, comunque compromessa sia da specie alloctone e residuali sia dal contesto territoriale limitrofo altamente antropizzato. In riferimento alla matrice forestale il Proponente ha analizzato la cartografia specifica per approfondire la presenza/assenza della stessa nell'area di indagine: la "Carta dei boschi pubblici della Provincia di Salerno" (Fonte: Regione Campania – Assessorato all'Agricoltura e alle Attività Produttive, Settore per il Piano di Gestione Forestale). L'analisi ha confermato che nell'area in esame non sono presenti formazioni forestali. L'unica area boscata cartografata in prossimità dell'area oggetto di studio è una formazione a nord-est della ferrovia esistente, verso i rilievi collinari, caratterizzata da ceduo di cerro.

Per quanto riguarda le aree di interesse ambientale, la consultazione del sito "Geoportale Nazionale" (<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>) ha consentito di verificare che l'ambito interessato dalle opere in progetto non è caratterizzato dalla presenza di aree naturali e siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Infatti, i siti di interesse ambientale più prossimi alle opere in progetto sono costituiti dal Parco Regionale "Monti Picentini" (EUAP0174) e dalla Zona di Protezione Speciale "Monti Picentini" (IT8040021), ubicati a nord dell'area di progetto ad una distanza di oltre 5 km, mentre le restanti aree di interesse ambientale presenti sono collocate da una distanza nettamente superiore. Viene fornita dal Proponente una descrizione di queste due aree naturali protette.

Per l'analisi della Rete Ecologica si è fatto riferimento agli strumenti di pianificazione presenti sul territorio e nello specifico: Rete Ecologica Regionale (RER), facente parte del PTR della Regione Campania (2008); Rete Ecologica Provinciale (REP), facente parte del PTCP della Provincia di Salerno (2012). A livello regionale, lo schema di rete ecologica segnala da un lato la presenza di luoghi di connessione biologica, che vanno tutelati e migliorati nella loro funzione, attenuando e/o rendendo compatibili le disconnessioni attuali, e, dall'altro, punta l'attenzione sui luoghi in cui le recenti dinamiche di sviluppo hanno dato luogo a forme di usi impropri delle risorse ambientali, considerate solo al fine di sostenere attività di immediato interesse economico. Nello specifico dell'area indagata, questa afferisce ad un'"area a massima frammentazione ecosistemica" da riqualificare e riconnettere mediante interventi di costruzione di nuovi habitat, di riqualificazione ambientale e di gestione degli habitat esistenti. Per quanto concerne la REP di Salerno, questa individua la presenza di aree urbanizzate, aree permeabili periurbane ad elevata frammentazione ecosistemica ed aree agricole a minore biodiversità, per tutta l'area attraversata dalla ferrovia e in quella limitrofa e nella parte a sud della stessa. Tali aree sono riconosciute come aree critiche a frammentazione ecosistemica da riqualificare e riconnettere mediante interventi di costruzione di nuovi habitat, di riqualificazione ambientale e di gestione degli habitat esistenti, come anche riportato dalla RER. Inoltre, per tali aree la REP prevede azioni di prevenzione, mitigazione e monitoraggio delle zone ad elevato rischio naturale ed antropico per fenomeni franosi, esondazioni, erosione costiera ed inquinamento delle acque. Detti interventi sono legati alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali, quali ponti biologici (sovrappassi) su strutture di trasporto lineari

complesse, sottopassi faunistici su infrastrutture di trasporto lineari complesse, passaggi per pesci (rampe di risalita e soglie), formazione di alvei di magra a flusso idrico permanente in situazioni di deflusso idrico critico. Nella parte a nord della ferrovia esistente, verso i rilievi collinari, sono presenti aree ad elevata biodiversità, aree di media biodiversità e di collegamento ecologico, zone di cuscinetto con funzione di filtro protettivo nei confronti delle aree a maggiore biodiversità e naturalità rispetto agli effetti deleteri della matrice antropica. L'intero territorio è attraversato da fiumi e torrenti ed individua la presenza diffusa di corridoi da realizzare per la ricucitura di aree critiche frammentate mediante azioni di superamento delle barriere infrastrutturali e di riqualificazione ambientale. Tali corridoi assumono un ruolo essenziale sia per la costituzione della struttura della rete ecologica sia per la fase funzionale della stessa. Le sponde dei fiumi e dei principali corsi d'acqua della provincia sono considerati anche essi vocazionalmente corridoi ecologici strategici della rete, sia in quanto caratterizzati dalla presenza di manifesti elementi di naturalità e biodiversità massime o elevate, sia in quanto suscettibili di rinaturalizzazione degli alvei e delle sponde con tecniche di ingegneria naturalistica.

Per quanto riguarda i potenziali effetti circa la sottrazione di habitat e biocenosi, il Proponente segnala che la significatività dell'effetto in questione è rappresentata dall'incidenza delle porzioni di aree naturali e seminaturali rispetto alle aree di cantiere fisso e di quelle di lavoro lungo linea e la superficie di impronta a terra di queste ultime, nonché dalla loro rappresentatività rispetto al territorio attraversato dall'intervento in progetto e la loro funzione ecosistemica.

Per la verifica della stima della significatività dell'effetto a carico degli habitat e delle biocenosi sono state prese a riferimento le informazioni desunte dalle seguenti fonti istituzionali: Regione Campania, SIT Regione Campania, "Carta Regionale dell'Utilizzazione Agricola dei Suoli" (CUAS, 2009); Provincia di Salerno, Piano Territoriale di Coordinamento PTC della Provincia di Salerno, approvato con DCP n.15 del 30 marzo 2012, "Carta dell'Uso agricolo del suolo". Le informazioni tratte dalle fonti conoscitive soprariportate sono state, inoltre, integrate con la consultazione delle ortofoto satellitari disponibili sul web, il cui aggiornamento, per quanto segnatamente riguarda quelle consultabili attraverso "Google Maps", è al 2022. Le aree classificabili a vegetazione naturale presenti nell'ambito del contesto indagato sono localizzate principalmente a nord della linea ferroviaria esistente, in prossimità dei rilievi collinari. Nell'area di pianura la vegetazione naturale si presenta molto frammentata ed isolata e i soli ambiti vegetati degni di nota si trovano lungo i corsi d'acqua, quali il fiume Fuorni ed il fiume Picentino. Entrando nel merito del caso in specie, l'opera in progetto, intesa nella sua totalità, si sviluppa in un contesto territoriale il cui soprassuolo è prevalentemente costituito da aree ad uso antropico, dove superfici artificiali si alternano ad aree verdi urbane, aree agricole residuali ed ambiti di frangia.

La quota parte delle aree di cantiere fisso che ricade su superfici vegetate (escludendo, quindi, reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche) occupa superfici caratterizzate da vegetazione di tipo seminaturale, rappresentata da agrumeti ed aree verdi incolte. Nello specifico, dalle analisi effettuate, è emerso che rispetto all'estensione complessiva delle aree di cantiere fisso, il 40% circa ricade su aree vegetate di cui il 30% circa è costituito da agrumeti ed il 10% circa è rappresentato da aree verdi incolte. In merito a queste ultime, mediante rilievo fotografico in situ è possibile osservare come la vegetazione interessata dalle aree di cantiere sia costituita da formazioni di estrema marginalità, in quanto circoscritta da un contesto fortemente artificializzato connotato da aree ad uso produttivo ed infrastrutturale abbandonate, nonché interessata dalla presenza di elementi afferenti ad una vegetazione sinantropica ed infestante, quali la canna comune, *Arundo donax*, cui è associabile una bassa valenza naturale. In conclusione, secondo il Proponente, a fronte della composizione specifica delle formazioni vegetali interessate dalle aree di cantiere e considerato il fatto che la sottrazione di vegetazione conseguente alla localizzazione delle citate aree di cantiere si connota quale effetto a carattere temporaneo per quelle aree che non saranno occupate dall'opera, l'effetto in esame viene considerato come "trascurabile".

Relativamente agli effetti dovuti alla presenza dell'opera, ossia alla sottrazione definitiva di habitat e biocenosi, un primo elemento di supporto alla stima degli effetti è offerto dall'analisi dell'incidenza delle aree a vegetazione naturale e seminaturale. In base alle analisi effettuate, il livello di naturalità delle aree che saranno sottratte in modo permanente è considerato dal Proponente basso, in quanto oltre il 76% circa della superficie totale occupata dall'opera è costituito da vegetazione seminaturale dei frutteti, nello specifico agrumeti, il cui livello di naturalità è certamente basso. La restante quota parte di vegetazione interessata (20% circa), è riconducibile ad elementi vegetazionali non di pregio che hanno ricolonizzato aree ad uso produttivo ed infrastrutturale abbandonate, aree fortemente antropizzate dotate di elevato disturbo derivante sia dal sistema urbano che infrastrutturale.

Unitamente a ciò, un ulteriore aspetto di cui tenere conto è inoltre rappresentato dagli interventi di riqualificazione urbana previsti in fase progettuale che, mediante la predisposizione di opere a verde, sono mirati ad incrementare la dotazione vegetazionale dei luoghi mediante la piantumazione di specie arboree ed arbustive adeguatamente selezionate. In particolare, il Proponente ha previsto come **misure ed interventi collegati alla fase di esercizio** dell'opera la realizzazione di **opere a verde** (di inserimento paesaggistico), come sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio interessate dalla costruzione dell'opera in progetto, in grado di relazionarsi con il contesto in cui si inserisce, sia dal punto di vista paesaggistico che naturalistico, in termini di dotazione vegetazionale prossima al progetto. Il progetto prevede l'inserimento di spazi pedonali, aree verdi e parcheggi che permetteranno la riqualificazione dell'intero contesto, garantendo la completa accessibilità alla stazione. In sintesi, i criteri che hanno orientato la progettazione delle opere a verde prevedono: l'eliminazione delle interferenze o alla riduzione del loro livello di gravità; la ricomposizione della struttura dei diversi paesaggi interessati con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti a seconda della profondità e distribuzione delle mitigazioni, organizzandosi come una sorta di modulazione di pieni e di vuoti che creano differenti visuali sul paesaggio; la creazione di filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore ecc.; l'incremento della dotazione vegetazionale. Le parti del piazzale esterno destinate a verde avranno una superficie pari ad almeno il 40% della superficie di progetto. Nelle aree a verde pubblico è garantita una copertura arborea del 40% e arbustiva del 20%. Il progetto delle aree verdi prevede specie arboree e arbustive autoctone, non urticanti e con pollini con basso potere allergenico, la cui gestione e manutenzione successive sono facilitate dalla scelta di piante che non necessitano di cure specifiche. Le aree verdi in prossimità dell'ingresso della stazione saranno inoltre dotate di una rete di irrigazione alimentata dalle acque meteoriche. Le specie arboree ed arbustive selezionate sono: Ginestra – Cytisus; Lentisco – Pistacia lentiscus; Alloro – Laurus nobilis; Lavanda – Lavandula angustifolia; Albero di Giuda – Cercis siliquastrum.

In sintesi, considerando le aree di intervento nella loro totalità, la composizione floristica delle specie oggetto di sottrazione, la loro naturalità e rappresentatività sul territorio e tenuto conto degli interventi di riqualificazione urbana in progetto, l'effetto in esame può considerarsi **“trascurabile”**. Per quanto riguarda il potenziale effetto legato alla modifica della connettività ecologica, il Proponente rileva che l'opera in progetto, rispetto alla RER, ricade in un'“area a massima frammentazione ecosistemica” da riqualificare e riconnettere mediante interventi di costruzione di nuovi habitat ed in una area priva di elementi della REP. Inoltre, secondo il Proponente, il progetto indagato, trattandosi di una nuova stazione di fermata sita in prossimità della linea ferroviaria esistente, ancorché prevista all'interno dell'area industriale di Salerno, non inserisce nuovi elementi di disturbo allo spostamento della fauna e non altera l'attuale connettività ecologica dell'area oggetto di intervento. Sul punto, il Proponente conclude che, considerata l'assenza di sovrapposizione con elementi della rete ecologica e rilevato che l'opera in progetto non interessa direttamente alcuna area naturale protetta e della Rete Natura 2000, in base alle caratteristiche del territorio, fortemente urbanizzato, l'effetto in esame presenta una **“significatività nulla”**.

Suolo ed acque

Dal punto di vista geologico, l'area di progetto è interessata dall'affioramento di un'unica unità: Subunità della Piana del Sele (Settore Salerno – Pontecagnano – Battipaglia. Depositi di questa Subunità rappresentano tutto il Pleistocene e l'Olocene e costituiscono le principali unità di paesaggio della Piana alluvionale e costiera del Sele. Questa subunità è costituita da due importanti supersintemi (supersintema Battipaglia-Persano; supersintema Eboli), da due unità sintemiche (sintema Campolongo; sintema Gromola) e da due unità litostratigrafiche (Travertini di Pontecagnano; unità di Ariano-Torrente Cornea). Viene fornita una descrizione delle unità riscontrate nell'area di studio. Si analizzano in dettaglio poi gli aspetti geomorfologici e idrogeologici dell'area di progetto. Si evidenzia, in particolare, che nell'area in esame, rientrante nella porzione NW della Piana del Sele, i sedimenti continentali di riempimento sono organizzati in modo da formare un'alternanza di terreni a diversa permeabilità che, nel loro insieme, costituiscono un acquifero multifalda. L'acquifero di tale unità è quindi costituito da sedimenti plio-quadernari molto eterogenei ghiaioso-sabbiosi e limo-argillosi tra loro eteropici. I litotipi che costituiscono il sottosuolo della piana del Sele presentano frequenti variazioni litologiche e granulometriche sia in orizzontale che in verticale e globalmente vengono distinti in un unico complesso idrogeologico denominato *complesso dei depositi plioquadernari*. L'acquifero risulta pertanto caratterizzato da una notevole eterogeneità granulometrica (a cui sono da mettere in relazione notevoli variazioni di permeabilità) e da una sostanziale caoticità dei rapporti geometrici tra i vari litotipi. La circolazione idrica sotterranea, di conseguenza, è condizionata dall'interdigitazione di strati e lenti a maggiore o minore permeabilità relativa; pertanto, localmente sono sempre presenti più falde sovrapposte le cui caratteristiche (quota piezometrica, spessori, ecc.) possono essere differenti, anche in punti molto vicini tra loro e lungo la stessa verticale.

Per quanto riguarda la presenza di siti contaminati, nessun SIN si trova in prossimità delle aree oggetto dello studio e, dunque, può interferire con le opere in progetto, mentre nel raggio di 500 metri dagli interventi di progetto risultano ubicati due siti contaminati presenti in anagrafe, identificati rispettivamente dai codici 5116C509 e 5116C529, entrambi contenuti nell'Allegato 1 – Archivio dei procedimenti conclusi, in virtù della certificazione di avvenuta bonifica datata al 21.01.2004 per il primo sito e della chiusura del procedimento a seguito dell'Analisi di Rischio nel secondo caso. In merito alle aree di cantiere, oltre a quelle ubicate nelle immediate vicinanze degli interventi previsti da progetto, si prevede la realizzazione di un cantiere armamento e di un'area di lavoro ubicati a est dell'area di progetto. Entro una distanza di 500 metri dalle aree di cantiere si riscontra la presenza di un ulteriore sito con procedimento concluso contenuto nell'Allegato 1 e identificato dal codice 5099C500.

Il quadro conoscitivo di riferimento per la caratterizzazione idrologica e idraulica dell'area di intervento e la definizione delle relative aree di pericolosità è attualmente riportata nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.S.A.I.) - Rischio Alluvioni - dell'ex Autorità di Bacino Regionale Destra Sele (agg. 2017) ed il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (II ciclo di pianificazione, agg. aprile 2020). In particolare, sono individuate 3 classi di pericolosità idraulica (P3 - elevata, P2 - media, P1 - bassa). Con riferimento al P.G.R.A. del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, la classe di pericolosità elevata (P3 – alluvioni frequenti) fa riferimento ad un evento caratterizzato da una probabilità di accadimento Tr 20 - 50 anni ($Tr = 30$ anni, secondo il P.S.A.I. dell'ex Autorità di Bacino Regionale Destra Sele). La classe di pericolosità media (P2 – alluvioni poco frequenti) fa riferimento ad un evento caratterizzato da una probabilità di accadimento Tr 100 – 200 anni ($Tr = 100$ anni, secondo il P.S.A.I. dell'ex Autorità di Bacino Regionale Destra Sele). La classe di pericolosità bassa (P1 – alluvioni rare di estrema intensità) fa riferimento ad un evento di piena raro, caratterizzato da un tempo di ritorno Tr 300 – 500 anni ($Tr = 300$ anni, secondo il P.S.A.I. dell'ex Autorità di Bacino Regionale Destra Sele). L'intervento in progetto non attraversa aree a

pericolosità idraulica mappate nei vigenti Piano Stralcio di Assetto idrogeologico (PSAI) e Piano di Gestione del rischio di alluvioni (PGRA).

Vengono forniti dal Proponente anche dettagli sullo stato qualitativo delle acque superficiali e sotterranee, in particolare per quanto riguarda il corso d'acqua più prossimo all'area di progetto, ed oggetto di monitoraggio, ossia il fiume Picentino (sito di monitoraggio Pi1), al quale è stato assegnato per l'intero sessennio un giudizio "scarso" per lo stato ecologico e "buono" per quello chimico; e il corpo idrico sotterraneo "Piana del Sele" (IT15DSEL39) che interessa l'area di studio. I dati raccolti durante lo studio condotto nel contesto interessato dalla realizzazione dell'opera in progetto, come riportati nella "Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica" (NN2G00D69RGGE0001001A), hanno permesso di definire le caratteristiche generali dell'area dal punto di vista geologico ed idrogeologico e di individuare il regime di deflusso idrico sotterraneo proprio dei settori di interesse. Il Proponente sottolinea che le ricostruzioni della superficie piezometrica in profilo derivano da un'analisi approfondita dei dati di monitoraggio strumentale a disposizione, opportunamente integrati con tutte le informazioni raccolte circa l'assetto idrogeologico e stratigrafico strutturale dell'area.

Nel dettaglio, gli studi condotti hanno consentito di stabilire con buona accuratezza la superficie piezometrica nel settore d'interesse progettuale e quindi di definire, poi, i rapporti intercorrenti con l'opera in progetto. In particolare, per quanto concerne i dati strumentali, le ricostruzioni sono state effettuate utilizzando i livelli piezometrici registrati durante una campagna di monitoraggio condotta nell'ambito della presente fase progettuale eseguita tra i mesi di marzo 2020 e marzo 2022. Inoltre, le prove di permeabilità di tipo "Lefranc" eseguite nei fori di sondaggio hanno fornito dati per la ricostruzione delle caratteristiche di permeabilità dei terreni. Per l'individuazione della direzione di falda si è fatto riferimento alla Carta dei complessi idrogeologici contenuta nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Campania: le isopieze riportate nella cartografia regionale individuano la falda, lungo il tratto in esame, a quote variabili tra circa +0 m s.l.m. e +30 m s.l.m.; considerando quindi che la quota del terreno lungo il tratto indagato varia tra la +7, ad inizio tratto, e la +45 m s.l.m., a fine tratto, la falda risulterebbe a profondità variabili tra 7 e 15 m da p.c. Il sondaggio BH9 mostra che i valori di soggiacenza della falda hanno un minimo nel periodo invernale (valore minimo registrato nel Febbraio 2021 con un valore di 9.62 m da p.c.) e massimo nel periodo estivo ed autunnale (valori massimi registrati nell'Agosto e nell'Ottobre 2020 con valori di 12.71 e 12.72 m da p.c.). Nel periodo di riferimento si può osservare pertanto un'oscillazione massima di circa 3,10 m. Si segnala che nei primi mesi del 2022 la falda non ha avuto un forte trend di rialzamento come registrato nel 2020, mantenendosi più lineare. Anche il sondaggio BH10 mostra che i valori di soggiacenza della falda hanno un minimo nel periodo invernale (valore minimo registrato nel Febbraio 2021 con un valore di 11.22 m da p.c.) e massimo nel periodo estivo ed autunnale (valore massimo registrato nell'Ottobre 2020 con valori di 14.88 da p.c.). Nel periodo di riferimento si può osservare pertanto un'oscillazione massima di circa 3,66 m. Nel complesso, la soggiacenza della falda oscilla nel corso dell'anno tra un minimo di 9.62 m (18/02/21 BH9) ed un massimo di 14.88 m (13/11/20 BH10). Stante quanto sopra riportato, ai fini della stima dell'effetto che la realizzazione dell'opera in progetto potrà avere con la falda freatica è stato assunto il suo livello massimo rilevato nel sondaggio BH9, pari a circa 9,60 m da p.c. Vista l'altezza netta del sottopasso (2,50 m), non si prevede interazione tra gli scavi propedeutici alla sua realizzazione e la falda, la cui soggiacenza minima registrata nel corso del periodo marzo 2020 – marzo 2022 è di 9.62 m da piano campagna.

Per quanto concerne la seconda categoria di fattori causali, ossia la produzione di sostanze potenzialmente inquinati derivante da cause correlate (e non funzionali) alle lavorazioni, e, in particolare, la produzione di acque meteoriche di dilavamento, sulla scorta di quanto previsto negli elaborati Relazione di Cantierizzazione (NN2G00D53RGCA0000001A), il Proponente evidenzia che, prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere, saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche. Nello specifico, le acque

meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico. Un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, invia l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante un'apposita canalizzazione aperta. Inoltre, per quanto riguarda le zone delle aree di cantiere adibite a deposito di lubrificanti, olii e carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere, sempre in ragione di quanto previsto dalle citate relazioni di cantierizzazione, dette zone saranno dotate di soletta impermeabile in calcestruzzo e di sistema di recupero e trattamento delle acque. L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti.

L'insieme di tali tipologie di interventi si configura, secondo il Proponente, come scelta progettuale atta ad evitare il prodursi di qualsiasi modifica delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee, nonché del suolo, per effetto del dilavamento delle acque meteoriche.

Relativamente al prodursi di eventi accidentali in esito ai quali possa prodursi una fuoriuscita di sostanze inquinanti provenienti dagli organi meccanici e/o dai serbatoi dei mezzi d'opera e la loro conseguente percolazione nel sottosuolo o dispersione nelle acque superficiali, tale circostanza genericamente riguarda, secondo il Proponente, le lavorazioni che avverranno in corrispondenza di aree non pavimentate o di attraversamenti di corsi d'acqua e, in particolare, laddove è prevista una maggiore concentrazione di mezzi d'opera ed automezzi di trasporto. La significatività degli effetti derivanti da detta tipologia di circostanze è correlata, da un lato, alle caratteristiche del contesto ed in particolare alla permeabilità dei terreni, e, dall'altro, al complesso delle misure gestionali previste al fine di scongiurare il determinarsi di eventi accidentali e di limitarne la portata.

Nel caso in specie, per quanto concerne le caratteristiche del contesto, il mediobasso grado di permeabilità che interessa i complessi idrogeologici sui quali insistono le aree di cantiere consente un rallentamento naturale di infiltrazioni di sostanze liquide provenienti da eventuali sversamenti.

Relativamente alle misure gestionali, occorre in primo luogo sottolineare che il determinarsi di detti eventi accidentali presenta un livello di probabilità e di frequenza che dipende in modo pressoché diretto dallo stato manutentivo dei mezzi d'opera e dell'applicazione delle relative procedure di mantenimento in efficienza. In tal senso, il Proponente segnala che sarà necessario predisporre specifici protocolli operativi di manutenzione dei mezzi d'opera e di controllo del loro stato di efficienza, così da prevenire il determinarsi di eventi accidentali.

Un ulteriore aspetto che concorre a definire tali effetti e, nello specifico, la loro portata, è rappresentato dalla preventiva predisposizione di misure e sistemi da attivare in casi di eventi accidentali. A tal riguardo, al fine di limitare gli effetti derivanti da detti eventi, il Proponente assicura che sarà necessario predisporre istruzioni operative in cui siano dettagliate le procedure da seguire, nonché dotare le aree di cantiere di appositi kit di emergenza ambientale, costituiti da materiali assorbenti quali sabbia o sepiolite, atti a contenere lo spandimento delle eventuali sostanze potenzialmente inquinanti. L'effetto derivante dalla realizzazione delle opere di fondazione, in termini di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque, dovrà essere comunque verificato attraverso una costante attività di monitoraggio durante le attività di cantiere. In conclusione, il Proponente considera l'effetto sulla componente acque come **“trascurabile” (livello di significatività S1)**.

Per quanto riguarda la componente Suolo, il Proponente ha valutato sia l'aspetto della perdita che quello del consumo di suolo. Per il primo aspetto, la significatività dell'effetto perdita di suolo discende, oltre che dall'estensione areale delle opere in progetto e dalla tipologia infrastrutturale prevalente, dalle modalità di gestione del terreno vegetale, nonché dalle caratteristiche del contesto territoriale interessato. In merito alle modalità gestionali, secondo il Proponente, la perdita di suolo conseguente al conferimento a discarica del terreno vegetale asportato può essere difatti mitigata e/o eliminata mediante il suo accantonamento in depositi temporanei, gestiti attraverso specifiche

misure, ed il suo successivo reimpiego ai fini del ripristino delle aree di cantiere e della realizzazione delle opere a verde previste nell'ambito degli interventi di mitigazione. Nel caso in specie, per il Proponente, considerato che l'opera in progetto interessa un'area ridotta, la significatività dell'effetto in esame può essere ritenuta **"trascurabile"**. Per il secondo aspetto, il Proponente ricorda che l'entità dell'effetto potenziale di consumo di suolo è direttamente dipendente dall'estensione areale delle opere e dal livello di artificializzazione delle aree interessate. Il Proponente rileva che l'ambito all'interno del quale si colloca l'opera in progetto è rappresentato dall'area industriale di Salerno, le cui porzioni di suolo non consumato sono costituite prevalentemente da aree verdi incolte, connotanti le aree interne al sedime ferroviario, ed aree marginali e frammentate a prevalente destinazione agricola. Rispetto all'estensione complessiva delle opere in progetto, il Proponente afferma che una quota parte, pari a circa il 30%, sarà destinata al verde di arredo, riducendo così il consumo di suolo e mantenendo la condizione di permeabilità dello stesso. La restante quota parte di superficie dell'opera in progetto interessa aree che, essendo soggette ad uso agricolo, rappresentate da agrumeti (pari a circa il 72%), ed in parte connotate da aree verdi incolte (circa 28%), rappresentano suolo non consumato. Nello specifico, per quanto attiene le aree ad uso agricolo interessate dall'opera, localizzate a sud della linea ferroviaria esistente, queste saranno sede del futuro piazzale di stazione per la realizzazione del quale, oltre agli interventi a verde prima citati, è previsto anche l'impiego di materiali drenanti, con lo scopo di mantenere la condizione di permeabilità del suolo (per ulteriori approfondimenti si rimanda all'elaborato NN2G00D44P9FV0600003A "Planimetria Piazzale di stazione con finiture"). Le aree verdi incolte sono localizzate nell'ambito del sedime ferroviario esistente e sono connotate da un basso valore di naturalità, in quanto rappresentate da suoli rimaneggiati ed artefatti, anche pavimentati, ricolonizzate da specie sinantropiche. In ragione di quanto detto sopra risulta possibile al Proponente ritenere che l'effetto potenziale in esame sia **"trascurabile"**.

Per quanto riguarda l'effetto potenziale di consumo di materie prime non rinnovabili, il Proponente evidenzia che, per capirne la significatività, occorre approfondire il rapporto intercorrente tra offerta e domanda di risorse, termini che – quindi – costituiscono i fattori secondo i quali si articola detto parametro. I fabbisogni relativi alle opere in progetto ammontano a 4.391 m³ in banco. Per quanto attiene ai parametri di contesto, ovvero alla offerta, al fine di appurare la possibilità di soddisfare, entro un'area non eccessivamente estesa, le esigenze di progetto, sono stati individuati quegli impianti che, tra quelli più vicini e facilmente raggiungibili, possiedono i requisiti richiesti sia dai fabbisogni, mediante l'attivazione di contatti diretti con le imprese/gestori degli impianti. Rispetto all'area oggetto di indagine, come detto, sono stati individuati alcuni siti di approvvigionamento la cui distanza media dalle aree di intervento è pari a circa 45 km. In considerazione della modesta entità dei fabbisogni connessi alle tipologie infrastrutturali e delle positive risultanze derivanti dal censimento dei siti di approvvigionamento, l'effetto può essere ritenuto **"trascurabile"**.

Dal punto di vista prettamente della potenziale **modifica dell'assetto geomorfologico**, il Proponente evidenzia che, viste le caratteristiche geomorfologiche della porzione territoriale interessata dalle opere in progetto e consultate le perimetrazioni della cartografia tematica resa disponibile dall'Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele, la totalità delle opere in progetto non interessano aree perimetrate a pericolosità geomorfologica. Pertanto, la stima dell'effetto relativo alla modifica dell'assetto geomorfologico può ritenersi **"assente" (Livello di significatività A)**.

Aria e clima

Il Proponente richiama il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria, approvato con delibera di Giunta Regionale n. 167 del 14/02/2006 e il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA), con la relativa zonizzazione, approvato con DGR n. 412 del 28 settembre 2021. Rispetto all'articolazione indicata in tale Piano, il sito oggetto di intervento ricade all'interno della Zona costiero – collinare – IT1508.

Vengono riportati i dati relativi agli andamenti di alcuni inquinanti nel 2021, misurati dalla centralina di monitoraggio prese più vicina alle aree di intervento (Salerno Parco Mercatello) e utilizzati come valori di fondo da sommare ai dati di output ottenuti dal modello implementato. La centralina ha registrato i seguenti valori riferiti all'anno 2021: • particolato PM10: 30,00 µg/m³ (media annua); • particolato PM2,5: 10,00 µg/m³ (media annua); • biossido di azoto NO₂: 17,00 µg/m³ (media annua).

Dal punto di vista dei potenziali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera on progetto, il Proponente segnala che le attività più significative in termini di emissioni, ossia le principali sorgenti emmissive, sono costituite da: attività di movimento terra; movimentazione dei materiali all'interno dei cantieri; traffico indotto dal transito degli automezzi sulle piste di cantiere. Stante la tipologia delle sorgenti, in linea teorica, i parametri inquinanti da considerare ai fini della stima dell'effetto prodotto dalle attività di cantierizzazione nel loro complesso, sono individuabili nei seguenti termini: polveri e, nello specifico, la loro frazione con granulometria inferiore a 10 µm (PM10), generate sia dalla combustione incompleta all'interno dei motori, che da impurità dei combustibili, che dal sollevamento da parte delle ruote degli automezzi e da parte di attività di movimentazione di inerti; polveri PM2,5; inquinanti gassosi, generati dalle emissioni dei motori a combustione interna dei mezzi di trasporto e dei mezzi di cantiere in genere (in particolare ossidi di azoto NO_x da cui sono stati ricavati i valori di biossido di azoto NO₂). Riferendosi in modo precipuo alla produzione di polveri, considerato il fattore causale più rilevante, la significatività dei potenziali effetti che ne conseguono dipende dalla tipologia e entità delle attività condotte nelle aree di cantiere fisso/di lavoro (parametri progettuali) e dalla tipologia e localizzazione dei ricettori, ossia dall'entità dei ricettori residenziali/sensibili presenti e dalla distanza che intercorre tra questi e le aree di cantiere. Il Proponente ha condotto la valutazione della qualità dell'aria in relazione allo scenario di riferimento di massimo impatto e scegliendo come ricettori discreti quelli ad uso abitativo posti in prossimità delle aree di cantiere/di lavoro o alla minima distanza da queste. Ai valori risultanti dalle simulazioni che rappresentano esclusivamente il contributo sull'atmosfera legato alle attività di cantiere sono sommati poi i valori di fondo del contesto territoriale dove il progetto si inserisce (sopra riportati). I livelli di concentrazione attesi, comprensivi dei valori di fondo, per ciascun ricettore considerato risultano:

• **PM10**

- PM10 media annua. I livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, sono ampiamente al di sotto dei limiti normativi per tutti i ricettori considerati. Il valore stimato più elevato si registra in corrispondenza del ricettore R1 ed è pari a 31,04 µg/m³;

- PM10 35° valore dei massimi giornalieri. I livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, sono ampiamente al di sotto dei limiti normativi per tutti i ricettori considerati. Il valore stimato più elevato si registra in corrispondenza del ricettore R1 ed è pari a 31,69 µg/m³;

• **PM2,5**

- PM2,5 media annua. I livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, sono ampiamente al di sotto dei limiti normativi per tutti i ricettori considerati. Il valore stimato più elevato si registra in corrispondenza del ricettore R1 ed è pari a 10,62 µg/m³;

• **NO₂**

- NO₂ media annua. I livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, sono ampiamente al di sotto dei limiti normativi. Il valore più elevato si registra in corrispondenza del ricettore R1 ed è pari a 17,19 µg/m³;

- NO₂ 18° valore dei massimi orari. I livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, sono al di sotto dei limiti normativi, ad eccezione del ricettore R1, per il quale si registra il valore più elevato pari a 216,36 µg/m³.

In relazione ai livelli di concentrazione ottenuti dallo studio modellistico e al loro confronto con i valori limite normativi, il Proponente segnala che i ricettori presenti nell'intorno delle lavorazioni sono tutti di tipo industriale, ad esclusione dei sei presi in esame per lo studio modellistico. I

ricettori analizzati non hanno evidenziato criticità in termini di superamenti delle soglie normative per tutti gli inquinanti esaminati, ad esclusione del 18° valore delle medie orarie per l'NO₂, per il quale, in corrispondenza di R1, si verifica un superamento della soglia normativa con una concentrazione che, come già ricordato, risulta pari a 216,36 µg/m³, a fronte di un limite pari a 200 µg/m³. Il mancato rispetto del limite legislativo per il ricettore R1, che risulta essere il più prossimo alle aree di lavorazione, va contestualizzato tenendo in considerazione che l'analisi modellistica è stata effettuata considerando la contemporaneità di tutte le aree di cantiere e di tutti i mezzi associati a ciascuna di queste e che lo studio modellistico non ha tenuto in conto dell'effetto mitigativo positivo dovuto alle barriere antirumore fisse adottate nell'ambito del fattore clima acustico. Inoltre, le lavorazioni all'origine dell'effetto stimato risultano estremamente contenute sotto il profilo temporale, essendo la loro durata stimata da cronoprogramma in 45 giorni.

Ad adiuvandum, in considerazione delle risultanze dello studio modellistico condotto, quale integrazione del Progetto di monitoraggio ambientale del progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno (vedere allegato 1 NN1X00D22RGMA0000001B), il Proponente ha previsto un punto di monitoraggio (ATC.01) localizzato in corrispondenza del ricettore R1, ossia l'unico per il quale sia emersa la possibilità di superamento dei valori limite normativi relativi alla sola media oraria di biossido di azoto.

In virtù di tali ipotesi cautelative e dei risultati ottenuti per il Proponente è possibile affermare che la significatività dell'effetto in esame possa essere ritenuta **“scarsamente significativa” (livello di significatività S2)**.

Per quanto attiene agli effetti concernenti la modifica dei livelli di gas climalteranti il Proponente rammenta che detti effetti vanno letti all'interno del Progetto definitivo di "Completamento Metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Pontecagnano Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi", all'interno del quale l'opera in progetto si incardina, il quale è stato già oggetto di assoggettamento a procedura VIA e di provvedimento di compatibilità ambientale DM-2022-0000360 del 30.11.2022. Posto che la scala di lettura dell'entità dei benefici che l'opera in progetto determinerà in termini di riduzione dei livelli di gas climalteranti è quella del completamento della Metropolitana di Salerno, appare evidente come la nuova Fermata ASI concorrerà ad aumento dell'offerta di servizi ferroviari metropolitani nei confronti di un'utenza che, essendo quella del distretto produttivo, è caratterizzata da spostamenti sistematici e, come tale, maggiormente sensibile nei confronti della mobilità su ferro.

Sono previste dal Proponente diverse **azioni di mitigazione** tese a ridurre la polverosità nelle aree di cantiere. In particolare, le procedure operative rivolte ad impedire il sollevamento delle polveri, trattenendole al suolo, e a ridurre la quantità, riguardano: la bagnatura dell'aree di cantiere (piste, superfici di cantiere e aree di stoccaggio terreni, tenendo conto della stagionalità, con incrementi della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva e un programma di bagnature articolato su base annuale, che tenga conto della stagionalità e della tipologia di pavimentazione dell'area di cantiere, prevedendo di impiegare comunque circa 1 l/m² per ogni trattamento di bagnatura); spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, secondo un programma ben definito; coperture dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio (i cassoni dei mezzi adibiti al trasporto degli inerti, quando caricati, dovranno essere coperti da teli e, analogamente, anche le aree destinate allo stoccaggio dei materiali, in alternativa alla bagnatura, dovranno essere coperte, al fine di evitare il sollevamento delle polveri); organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso (il layout delle aree di cantiere dovrà essere sviluppata in modo tale da collocare le aree di stoccaggio delle terre e di materiali inerti in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi).

Sempre al fine di ridurre la generazione di polveri, potrà essere necessario prevedere che i piazzali di cantiere siano realizzati con uno strato superiore in misto cementato o misto stabilizzato. Per quanto concerne le opere di mitigazione, qualora queste risultino effettivamente necessarie, il Proponente prevede: impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi (costituiti da una griglia

sormontata da ugelli disposti a diverse altezze che spruzzano acqua in pressione con la funzione di lavare le ruote degli automezzi in uscita dai cantieri e dalle aree di lavorazione); barriere antipolvere (in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti).

Rumore

Il contesto ambientale e territoriale è descritto dal Piano di Classificazione Acustica del Comune di Salerno, approvato nel 2009. Il rapporto intercorrente tra Aree di cantiere fisso e Classi di zonizzazione acustica è sintetizzabile nei seguenti termini: le aree tecniche AT.01 e AT.02 ricadono in Classe V "Aree prevalentemente industriali"; il valore limite assoluto di immissione, da assumere a riferimento ai fini del confronto con i livelli sonori attesi risulta pari a 70 dB(A), per il periodo diurno (06-22), ed a 60 dB(A), per il periodo notturno (22-06). Per la definizione dello scenario di riferimento sono state considerate non solo entrambe le due aree di cantiere fisso previste e le aree di lavoro, quanto soprattutto la pluralità di lavorazioni che avverranno in fase temporaneamente distinte, così come chiaramente emerge dall'analisi dei mezzi d'opera assunti per ciascuna area di cantiere fisso / area di lavoro: Aree Tecniche AT.01 e AT.02 (aree a servizio delle opere previste lungo lo sviluppo dell'asse); Aree di lavorazione lungolinea per la realizzazione del sottopasso ferroviario; Aree di lavorazione lungolinea per la realizzazione della fermata Nord e Sud; Traffico di cantiere indotto dalle lavorazioni di cantiere, considerando i flussi di mezzi pesanti sulle piste di cantiere e sulla viabilità ordinaria.

Nel rimandare alla Relazione generale del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (cod. NN2G00R69RGCA0000001A) la puntuale definizione dei dati di input assunti alla base degli studi modellistici condotti (e.g. tipologia, numero, potenze sonore, percentuali di impiego dei mezzi d'opera considerati; valore della potenza sonora risultante attribuita alle singole aree di cantiere; quantificazione dei flussi di traffico di cantierizzazione), il Proponente illustra la metodologia utilizzata: con il supporto del modello previsionale di calcolo SoundPlan 8.2, sono stati determinati i livelli di rumore indotti dalle attività di cantiere sopracitate, operando in maniera quanto più realistica nel ricostruire i diversi scenari, con ipotesi adeguatamente cautelative. Posto che gli edifici di carattere residenziale collocati lungo il fronte delle aree di cantiere sono quelli che risultano maggiormente interessati dalle emissioni acustiche prodotte dai cantieri, il confronto tra i livelli sonori stimati ed i valori limite di immissione corrispondenti alla classe V del PCCA del Comune di Salerno ha evidenziato come, anche in detti casi, non siano attesi superamenti dei limiti normativi.

Considerando la prossimità di alcuni edifici rispetto alle aree di cantiere, il Proponente comunque ha ritenuto opportuno posizionare delle barriere acustiche di tipo fisso, poste lungo parte del margine delle aree tecniche AT.01 e AT.02, ed aventi altezza pari a 5 m, al fine garantire loro un maggiore confort acustico. L'efficacia delle barriere antirumore è stata verificata dallo studio modellistico, come evidenziato dalle immagini riportate nello Studio (modellizzazione tridimensionale e output in termini di curve isofoniche in LeqA diurno). In merito all'efficacia dei previsti **interventi di mitigazione acustica** appare evidente, secondo il Proponente, come detti interventi consentano di migliorare notevolmente il clima acustico per i ricettori localizzati sul fronte dei lavori, riducendo i valori di rumore di circa 5 dB(A). Per il dettaglio della locazione delle barriere antirumore si rimanda all'elaborato "*Planimetria degli interventi di mitigazione*" (cod. NN2G00D69P6CA0000001A).

Viene quindi ribadito dal Proponente che, assunto che lo scenario preso in considerazione risulta rappresentativo della peggiore condizione che le attività di cantierizzazione possano determinare, le risultanze dello studio modellistico hanno evidenziato come senza il ricorso ad interventi di mitigazione, ossia senza l'inserimento di barriere antirumore, non si determini alcun superamento dei valori limite assoluti di immissione conseguenti alla zonizzazione operata dal Piano di classificazione acustica del Comune di Salerno, neppure nel caso dei ricettori localizzati a minor distanza da dette aree di cantiere. La previsione di barriere antirumore, come detto poste lungo il

marginale delle due aree di cantiere fisso prospettanti verso i ricettori abitativi, si configura come scelta progettuale volta a garantire loro un maggior confort acustico.

Conclusivamente, per il Proponente, le risultanze dello studio modellistico condotto con riferimento alla configurazione ante mitigazione e l'ulteriore scelta di prevedere in ogni caso l'inserimento di barriere antirumore consentono di poter ritenere l'effetto in esame **“trascurabile” (Livello di significatività S1)**.

Altre misure di mitigazione riguardano le procedure operative di organizzazione del cantiere e del lavoro, rivolte alla riduzione delle emissioni acustiche direttamente alla sorgente, che, di prassi, sarà onere dell'Appaltatore porre in essere e garantire. Gli ambiti di intervento nei quali, in tale prospettiva, si articolano le procedure gestionali possono essere distinti nei seguenti termini: scelta dei mezzi d'opera e delle attrezzature di cantiere, con riferimento alle caratteristiche prestazionali sotto il profilo acustico (in termini di rispondenza alle specifiche di omologazione in conformità alle direttive della Comunità Europea ed ai successivi recepimenti nazionali, nonché silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale"; procedure di manutenzione dei mezzi d'opera (lubrificazione, controllo e serraggio delle giunzioni; sostituzione dei pezzi usurati, manutenzione sedi stradali interne alle aree di cantiere e piste esterne, al fine di mantenere la superficie stradale sempre livellata ed evitare la formazione di buche); definizione del lay-out del cantiere. Inoltre, la progettazione della configurazione delle aree di cantiere dovrà essere condotta tenendo conto delle caratteristiche emmissive dei mezzi d'opera e delle attrezzature, definendone la localizzazione in relazione alla potenza sonora e/o alla direzionalità delle emissioni e così scegliendo la posizione di minima interferenza con i ricettori abitativi. Oltre alle barriere antirumore fisse, il Proponente segnala anche l'utilizzo di barriere antirumore di tipo mobile, nel caso delle aree di lavoro lungolinea.

Gestione materie

Le informazioni e i dati relativi al bilancio materiali sono tratti dalla “Relazione di Cantierizzazione” (NN2G00D53RGCA0000001) relativa alle opere oggetto di studio. Relativamente ai fattori di progetto e in particolare ai quantitativi in gioco, secondo quanto riportato nel citato elaborato, la realizzazione dell'opera in progetto comporterà la produzione di circa 9.709 m³ in banco di terre provenienti da scavi e 576 m³ di demolizioni, per un totale di 10.285 m³ di materiali di risulta. Per quanto concerne invece le modalità di gestione dei materiali di risulta, il progetto prevede che questa avvenga in regime di rifiuti, ai sensi quindi della Parte IV D.lgs. 152/06 e s.m.i., privilegiando ove possibile il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata. A tal riguardo, il Proponente evidenzia che le caratterizzazioni eseguite in fase progettuale hanno consentito di ipotizzare una modalità di gestione dei materiali di risulta prodotti che prevede, sia per le terre da scavo che per i materiali provenienti dalle demolizioni, un conferimento ad impianti di recupero pari all'80% del quantitativo prodotto e di solo il restante 20% a discarica. Resta ovviamente inteso che dette modalità di gestione dovranno essere confermate dalle caratterizzazioni che dovranno essere condotte in corso d'opera, nei termini indicati nel documento Gestione dei materiali di risulta – Relazione generale (NN2G00D69RGTA0000001A).

Relativamente al quadro informativo concernente l'attuale offerta di siti di smaltimento e recupero, il Proponente segnala che, nell'ambito delle attività di progettazione, è stata operata una prima ricognizione dei possibili siti di conferimento presenti all'intorno dell'area di intervento, riportata nel documento “Siti di approvvigionamento e smaltimento” (NN2G00D69RHCA0000001A). Le informazioni riportate nel citato documento sono state acquisite attraverso la consultazione dei competenti uffici di Regione Campania. Rispetto all'area oggetto di indagine sono stati individuati, in via preliminare, 4 impianti di recupero e 3 siti di discarica, localizzati a distanza media dall'area

di intervento di circa 45 km, dotati di titolo autorizzativo con termine di scadenza sufficientemente protratto nel tempo e coerente con le tipologie di materiali di cui è prevista la produzione.

In considerazione della ridotta entità delle volumetrie in gioco, nonché della disponibilità sul territorio di siti ed impianti di conferimento, per il Proponente è possibile affermare che la significatività dell'effetto in esame possa essere considerata **“trascurabile” (livello di significatività S1)**.

Popolazione e Salute umana

Le tipologie di effetto indagate sono quelle relative alle esposizioni all'inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale. Per ciascuna di queste vengono riportate le condizioni di esposizione e i potenziali effetti in funzione degli scenari di riferimento previsti. Per l'inquinamento atmosferico, lo studio modellistico condotto per tutti i parametri inquinanti considerati ha evidenziato come i livelli di concentrazione attesi siano ampiamente al di sotto dei valori limiti normativi, pur considerando il contributo del fondo atmosferico (Centralina " Salerno Parco Mercatello" – Urbana fondo). Tale circostanza è stata verificata per la totalità dei ricettori discreti presi in considerazione dallo studio modellistico e rispetto ai diversi periodi di mediazione propri di ciascuno dei parametri inquinanti, con la sola eccezione di un unico ricettore, posto in stretta aderenza all'area di cantiere fisso AT.02 e limitatamente ai superamenti relativi ai biossidi di azoto. Il Proponente altresì ricorda che l'entità dello scostamento intercorrente tra il livello di concentrazione stimato ed il valore normativo è di modesta entità. L'insieme delle considerazioni sopra riportate ha condotto il Proponente a ritenere l'effetto in esame **“scarsamente significativo” (S2)**.

Per l'inquinamento acustico e vibrazionale (danno, disturbo e fastidio), un primo aspetto considerato è che l'area di intervento non è posta in corrispondenza di tessuti urbani, quanto unicamente di un numero assai esiguo di ricettori isolati; un ulteriore elemento significativo ai presenti fini è rappresentato dalle tipologie edilizie di detti ricettori, rappresentate da edifici di altezza media pari a due piani. Pertanto, in termini di entità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento acustico prodotto dalle attività di cantierizzazione, il Proponente evidenzia che la stessa risulta in numero assai limitato in ragione della tipologia dei tessuti insediativi posti all'intorno delle aree di cantiere/di lavoro (zone produttive / ricettori residenziali isolati) e delle tipologie edilizie dei manufatti edilizi presenti (edifici a due piani di altezza). Un ulteriore aspetto sostanziale ai fini della comprensione della significatività dell'effetto in esame è costituito dalle risultanze dello studio modellistico condotto che, seppur sviluppato sulla base di una serie di ipotesi cautelative (Assunzione della contemporaneità tra lavorazioni, nella realtà, appartenenti a fasi di lavoro tra loro temporalmente distinte; Scelta della tipologia e del numero dei mezzi d'opera; Modalità di imputazione dei mezzi d'opera all'interno del modello di simulazione), ha evidenziato l'assenza di superamenti dei livelli assoluti di immissione anche in assenza di interventi di mitigazione (barriere acustiche) e per la totalità dei ricettori posti all'intorno delle aree di cantiere, con ciò compresi anche quelli a queste maggiormente prossimi. Secondo il Proponente, la scelta di prevedere l'inserimento di barriere acustiche fisse in corrispondenza del fronte delle aree di cantiere prospettante verso i ricettori residenziali, verificata anch'essa mediante studio modellistico, non discende dall'esigenza di condurre i livelli sonori entro i valori corrispondenti alla classe acustica propria di detti ricettori, quanto invece alla volontà progettuale di limitare ulteriormente le condizioni di esposizione all'inquinamento acustico della popolazione ivi residente. Sotto tale profilo l'effetto in esame viene considerato dal Proponente come **“trascurabile” (Livello di significatività S1)**. Analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene all'esposizione all'inquinamento vibrazionale (effetto **“trascurabile”**, livello di significatività S1). Le analisi in tal senso condotte, documentate all'interno del Progetto ambientale della cantierizzazione (NN2G00D69RGCA0000001A), hanno evidenziato l'assenza di ricettori residenziali entro la fascia di distanza di 19 metri dalla sorgente emissiva, ottenuta dal confronto tra i valori e livelli limite definiti dalla norma UNI 9614:2017, Cap. 9 ed i livelli delle accelerazioni massime relativi alla

macchina per pali, questi ultimi ottenuti sulla base di dati sperimentali desunti in letteratura e riferiti ad un rilievo ad una distanza di 5 m dalla sorgente, tarati in funzione delle caratteristiche terreno caratterizzante l'ambito di studio.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Proponente presenta il PMA, redatto in conformità alle Linee Guida nazionali vigenti e articolato nelle tre fasi temporali ante operam (AO), corso d'opera (CO) e post operam o in esercizio (PO). Le componenti ambientali oggetto di monitoraggio sono le seguenti: atmosfera, acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, rumore e vibrazioni, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi. I documenti di riferimento sono i seguenti: NN1X00D22RGMA0000001B Relazione Generale; NN1X00D22P5MA0000001B Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio Tav. 1/2; NN1X00D22P5MA0000002B Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio Tav. 2/2. Si fa presente che tale documentazione fa riferimento all'intero progetto relativo al completamento della metropolitana di Salerno, tratta Arechi-Pontecagnano Aeroporto.

Con riferimento agli aspetti temporali del progetto specifico della nuova fermata a servizio dell'area ASI, il Proponente precisa che la durata complessiva della fase di realizzazione (attività di costruzione) è stimata in **895 giorni dalla consegna lavori all'ultimazione degli stessi, pari a circa 2,5 anni.**

In sintesi, il piano prevede per la componente Atmosfera il monitoraggio dei parametri della qualità dell'aria e di quelli meteorologici necessari a valutare i fenomeni di diffusione e di trasporto a distanza dell'inquinamento atmosferico, e ad avere una base sito specifica dei parametri meteo da utilizzare nelle simulazioni atmosferiche (velocità del vento, direzione del vento, umidità relativa, temperatura, precipitazioni atmosferiche, pressione barometrica). Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di AO sono così definite: analisi bibliografica e conoscitiva; sopralluogo ed identificazione dei punti di monitoraggio; espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari; esecuzione delle campagne di rilievo; analisi ed elaborazione dei risultati; restituzione dei risultati secondo quanto indicato nelle schede di rilevamento; produzione del rapporto descrittivo e inserimento dei dati nel sistema informativo. Si prevede di effettuare le misure della fase ante operam entro la fase di prima cantierizzazione e, comunque, non oltre l'effettivo inizio delle lavorazioni nei cantieri. La durata è di 6 mesi, con frequenza di due volte nell'anno precedente l'inizio lavori per postazione.

Le attività di monitoraggio in corso d'opera dovranno essere precedute da un'analisi dell'effettiva cantierizzazione che sarà eseguita in fase di progetto esecutivo. Italferr provvederà a confermare o eventualmente modificare le ubicazioni delle sezioni di monitoraggio e a comunicarle agli Enti competenti. Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di CO sono da eseguirsi per ogni anno di durata dei lavori e sono così definite: verifica della tempistica di campionamento in funzione delle fasi di costruzione dell'opera e delle relative attività di lavorazione; sopralluogo e riconoscimento dei punti di monitoraggio; espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari con particolare riferimento all'installazione delle centraline per il monitoraggio in continuo; esecuzione delle campagne di rilievo secondo quanto descritto nelle specifiche tecniche; restituzione dei risultati nelle schede di rilievo; valutazione dei risultati. La durata è prevista per tutta la durata dei lavori, con una frequenza di quattro volte l'anno per tutta la durata dei lavori.

Le campagne di misura in ciascun punto di monitoraggio avranno durata di 15 giorni. Ciascuna campagna dovrà avere una durata tale da permettere la raccolta di almeno 14 giorni di dati validi relativi a giorni non piovosi, intendendo come "giornata piovosa" quella con più di 1,0 mm di

pioggia cumulata giornaliera. In caso di eventi di questo tipo, la campagna dovrà essere prolungata fino ad un massimo di 21 giorni, al termine dei quali la campagna sarà considerata comunque valida. Per quanto specificatamente concerne i punti "non influenzati" dalle attività di cantiere (NI), il Proponente evidenzia che si potrà fare riferimento alla postazione NI.02, già individuata nell'ambito del succitato Progetto di monitoraggio ambientale del progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno.

Per ciò che concerne la componente Rumore, il monitoraggio è previsto sui parametri acustici, acustici, sui dati meteorologici e su quelli di inquadramento territoriale. Vengono riportati i punti di monitoraggio per la verifica delle emissioni acustiche, nonché la tipologia di punto (RUC, RUL, RUF). Nello specifico, si prevede una postazione fonometrica di tipo RUC, misure a cadenza trimestrale; in AO una campagna con durata 24 h; in CO 10 campagne, durata 24 h.

Per le altre componenti (Acque superficiali e sotterranee, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi) si fa rinvio a quanto previsto per il progetto più generale relativo alla tratta Arechi-Pontecagnano.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

In merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati appaiono esaustivi e le soluzioni progettuali indicate negli elaborati allegati per la valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio.

Con riferimento alla coerenza dell'intervento in progetto con il Quadro Pianificatorio e Programmatico nazionale, regionale e settoriale

Il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente. L'intervento, riguardante la nuova fermata a servizio dell'area ASI (Area Sviluppo Industriale) di Salerno, rientra nell'ambito del più ampio progetto "Prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno", in particolare la nuova tratta Arechi-Pontecagnano, finanziato anche con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e già oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale conclusa con Provvedimento di VIA n. 360 del 30/11/2022 (giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinato al rispetto di condizioni ambientali, come da parere della Commissione tecnica VIA e VAS n. 327 del 10 ottobre 2022 e del Ministero della Cultura prot. 5484-P del 14 febbraio 2022). Si segnala che l'inserimento della nuova fermata/stazione della metropolitana in corrispondenza dell'agglomerato ASI di Salerno, tra la fermata Ospedale e quella di Pontecagnano, è stato, tra l'altro, richiesto dagli Enti locali nell'ambito della Conferenza di Servizi (Determinazione conclusiva del 20/12/2022), tenutasi per l'approvazione del progetto del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno.

Con riferimento agli impatti potenziali sulle componenti ambientali

Per ogni componente ambientale è stata fornita un'ampia e documentata descrizione dello stato attuale e dei possibili impatti soprattutto in fase di costruzione. In generale, per le varie componenti si concorda con il Proponente nel ritenere l'impatto poco significativo o di bassa significatività,

tenuto anche conto delle diverse misure di mitigazione previste dal Proponente nel progetto e dei contenuti delle azioni di monitoraggio previste.

In relazione alle varie misure di prevenzione e mitigazione opportunamente individuate dal Proponente, occorre che le stesse vengano predisposte e attuate, prevedendone i dettagli in fase di progettazione esecutiva ed esplicitandole negli elaborati contrattuali in fase di appalto (capitolato ecc.). In particolare, assume rilevanza la necessità di sviluppare un programma di pronto intervento che contempli la messa in atto di idonei accorgimenti tecnici atti a contenere la diffusione di polveri, a fronteggiare specificamente qualsiasi tipo di sversamento accidentale di sostanze pericolose, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee. Inoltre, occorre che il Proponente predisponga tutte le condizioni di cantierizzazione, in accordo con ARPA Campania, per dare concreta attuazione alle misure di mitigazione previste nella Relazione dello SPA per le varie componenti ambientali, specie per il contenimento del consumo temporaneo e, in particolare, permanente di consumo di suolo (in particolare, l'impiego di materiali drenanti per l'area ad uso agricolo sulla quale si costruirà il piazzale della stazione e la realizzazione delle opere a verde), la riduzione della sospensione delle polveri e la mitigazione acustica, così come richiamato sopra nel testo. In relazione al fattore rumore, in particolare, si dovrà prevedere l'istallazione delle barriere antirumore sia di tipo fisso che mobile, in corrispondenza dei recettori dove sono state stimate le potenziali criticità in prossimità degli scavi.

Con riferimento ai contenuti del previsto Piano di Monitoraggio

Circa il Piano di Monitoraggio il Proponente ha agito su due linee. Da un lato, ha ripresentato il Progetto di Monitoraggio già predisposto nell'ambito del Progetto definitivo più ampio del "Completamento della Metropolitana di Salerno – Tratta Arechi – Pontecagnano", denominato Relazione generale (NN1X00D22RGMA0000001B) e allegato allo SPA. A tale documento, quindi, rimanda per tutti gli aspetti concernenti la normativa di riferimento, le metodiche e la strumentazione di monitoraggio impiegata per le varie componenti ambientali. Dall'altro lato, in relazione ai profili di specificità propri del contesto di localizzazione dell'opera in progetto (nuova fermata della metropolitana a servizio dell'ASI di Salerno) e alle risultanze delle analisi documentate nello SPA, nonché nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione ("Relazione Generale" – NN2G00R69RGCA0000001), ha aggiornato il Piano di Monitoraggio limitatamente ai soli fattori ambientali dell'Atmosfera e del Rumore, ritenendo implicitamente che le indicazioni di carattere generale riportate nel Progetto di Monitoraggio già presentato in passato per l'intera tratta Arechi-Pontecagnano, con riferimento agli altri fattori ambientali (ossia Acque superficiali e sotterranee, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora e fauna) fosse sufficiente per le azioni di monitoraggio da prevedere, in termini di parametri oggetto di monitoraggio, localizzazione dei punti di monitoraggio, articolazione temporale delle attività, ecc. Sebbene il citato Progetto di Monitoraggio definito per la tratta Arechi-Pontecagnano rispetti quanto indicato nelle più recenti Linee Guida nazionali, dal punto di vista dei contenuti, delle azioni previste e dell'articolazione temporale, occorre che il Proponente estenda l'aggiornamento del Piano stesso anche alle altre componenti ambientali sopra citate, oltre all'Atmosfera e al Rumore, condividendole con ARPA Campania.

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);

- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”.

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il “Progetto di fattibilità tecnico economica della nuova fermata a servizio dell'area ASI di Salerno nell'ambito del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. Completamento Metropolitana di Salerno: Linea ferroviaria Salerno-Pontecagnano. Intervento in PNRR-CUP J44G19000010001” non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs.n.152/2006 con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale 1	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva e fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Il Piano di Monitoraggio, già previsto per l'intera tratta Arechi-Pontecagnano, dovrà essere integrato e aggiornato (sempre in aderenza alle Linee guida della normativa attuale in merito) con specifico riferimento, oltre che alle componenti Atmosfera e Rumore, anche alle componenti Acque superficiali e sotterranee, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora e fauna, definendo insieme all'ARPA Campania le specifiche tecniche delle modalità con cui trasmettere i dati del monitoraggio e condividendone i contenuti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania

Condizione ambientale 2	
Macrofase	ANTE-OPERAM – CORSO D'OPERA

Fase	Progettazione esecutiva e fase di cantiere
Ambito di applicazione	Svolgimento delle attività di cantiere
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, deve prevedere in dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la predisposizione e successiva attuazione di tutte le misure di prevenzione in fase di cantiere dei potenziali effetti ambientali, sviluppando in particolare un programma di pronto intervento che contempra la messa in atto di idonei accorgimenti tecnici atti a contenere la diffusione di polveri, a fronteggiare specificamente qualsiasi tipo di sversamento accidentale di sostanze pericolose, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee; - la concreta attuazione delle misure di mitigazione previste nella Relazione dello SPA per le varie componenti ambientali, specie per il contenimento del consumo temporaneo e, in particolare, permanente di consumo di suolo (in particolare, l'impiego di materiali drenanti per l'area ad uso agricolo sulla quale si costruirà il piazzale della stazione e la realizzazione delle opere a verde), la riduzione della sospensione delle polveri e la mitigazione acustica, così come richiamato sopra nel testo. In relazione al fattore rumore, in particolare, si dovrà prevedere l'installazione delle barriere antirumore sia di tipo fisso che mobile, in corrispondenza dei recettori dove sono state stimate le potenziali criticità in prossimità degli scavi. <p>Le misure dovranno essere esplicitamente riportate negli elaborati di progetto e in quelli contrattuali (capitolati, etc.) per quanto riguarda gli obblighi dell'Appaltatore in fase di cantiere</p> <p>Il Proponente concorderà con ARPA Campania le modalità attuative delle misure e la stessa collaborerà alla verifica della ottemperanza in fase di cantiere.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	<p>Prima dell'approvazione del progetto esecutivo per la fase progettuale</p> <p>All'avvio dei lavori per la fase di cantiere secondo le modalità che saranno concordate con ARPA</p>
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania

La Coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla