



0 *File* ^{4.2} *[Signature]*

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 2930 del 25/01/2019

Progetto:	<p align="center">Verifica di assoggettabilità alla VIA</p> <p>Linea AV/AC MI-NA, tratta Roma-Napoli - Progetto Definitivo della viabilità di accesso alla Stazione AV Napoli Afragola Viabilità di cui alla lettera b) dell'art.6 dell'Accordo procedimentale RFI S.p.A. - Comune di Afragola del 22.06.12</p> <p align="center">ID_VIP: 3978</p>
Proponente:	<p align="center">RFI</p> <p align="right"><i>[Signature]</i></p>

[Vertical column of signatures and initials on the right margin]

[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dal RFI con nota prot.n. RFI-DIN-DIS.AD\A0011\P\2018\000145 del 08/03/2018 relativamente al “*Linea AV/AC MI-NA, tratta Roma-Napoli - Progetto Definitivo della viabilità di accesso alla Stazione AV Napoli Afragola Viabilità di cui alla lettera b) dell'art.6 dell'Accordo procedimentale RFI S.p.A. - Comune di Afragola del 22.06.12*”;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/5906 del 12/03/2018;
- la DVA con nota prot.n.DVA/6685 del 20/03/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/1153 in data 20/03/2018, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione di Progetto allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale comprensivo di relativi allegati;
- Documentazione progettuale;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA con nota prot.n.DVA/6685 del 20/03/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

PRESO ATTO della riunione svoltasi presso il Ministero dell'Ambiente in data 3 agosto 2018 e delle conseguenti richieste di Integrazioni di cui alla nota prot.n.CTVA/3155 del 31/08/2018;

ESAMINATA la documentazione integrativa acquisita con prot.n.DVA/24880 del 06/11/2018 e dalla CTVIA con prot.n.4013 del 15/11/2018;

PRESO ATTO che il Progetto relativo alla viabilità di accesso alla stazione di Afragola facente parte integrante di quello della Stazione AV, è stato approvato nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 30 luglio 1999 ed in tale consesso il Ministero dell'Ambiente prescriveva, tra l'altro, un approfondimento progettuale per ottimizzare il tracciato a Nord della Stazione Campana e mantenere la variante Cannello al di sotto dell'asse mediano;

PRESO ATTO che con nota del 3 aprile 2001 la TAV trasmetteva la documentazione relativa alla verifica di ottemperanza della specifica prescrizione f) dell'atto di assenso che il Ministero dell'Ambiente aveva depositato alla Conferenza dei Servizi del 30 Luglio 1999, per l'approvazione del progetto.. e che diceva:

f) Per quanto riguarda la stazione Campania Afragola un approfondimento della soluzione preliminarmente verificata nelle integrazioni, ricercando un assetto progettuale che prevedeva l'accesso da e per ovest alla stazione e che sia al tempo stesso in grado di garantire la funzionalità tecnica del progetto stesso anche mediante l'impostazione di adeguate pendenze e raggi di curvatura";

PRESO ATTO che al fine di ottemperare a tale prescrizione sono state all'epoca studiate due soluzioni alternative per la viabilità di collegamento della stazione AV di Afragola (una con accesso dalla Autostrada A1, l'altra con accesso sull'asse mediano, in coerenza con il progetto presentato in Conferenza dei Servizi del 1999); in sede di verifica di ottemperanza, il Ministero dell'Ambiente, con nota del 30 ottobre 2001, n.11510/VIA/A.0.13.G, opzionava per quella che prevede l'accesso sull'asse mediano;

PRESO ATTO che successivamente alla fase di Verifica di Ottemperanza tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed il Comune di Afragola è stato sottoscritto in data 22 giugno 2012 un protocollo dove si evidenzia, tra l'altro, che il progetto di accesso alla stazione di Afragola dall'Asse Mediano è da ritenersi superato per effetto del "mutato stato dei luoghi " e sviluppando la soluzione oggetto del proposto Progetto diverso dalla opzione Ministeriale succitata del 20 ottobre 2001.

CONSIDERATO che il Progetto si inquadra come una sostanziale modifica del progetto assentito nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 1999 e della successiva verifica di ottemperanza avviata presso il MATTM nel 2001;

PRESO ATTO che oggetto del presente parere è la verifica in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al fine di valutare se il Progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA;

VERIFICATO sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

Caratteristiche progettuali

PRESO ATTO che gli interventi proposti consistono essenzialmente in:

- viale principale intermodale (corridoio percorribile sia da auto che da pedoni e ciclisti) detto RAMO 5 (RAMI 5A, 5B e 5C), parallelo all'asse Mediano lato sud ed in gran parte in sovrapposizione al sedime dell'attuale via Cinquevie, di connessione tra lo Svincolo di Acerra e il grande anello di circonvoluzione della stazione AV di Afragola; L'asse è caratterizzato da una carreggiata/stradale intermodale con corsie di 3.50 m, banchina di 050, stalli di parcheggi in linea larghi 2.00, aiuole, pista ciclabile e marciapiedi. I tre tratti distinti costituenti il viale sono detti RAMI 5A, 5B 5C e sono intervallati da tre roatorie di progetto, dette Rotatoria 4, Rotatoria 3 e Rotatoria 1. Nel RAMO 5B sono previste opere di protezione dei acquedotti Serino e Campano;
- due rampe monodirezionali di cucitura tra l'asse mediano e la nuova viabilità; RAMO 12 di entrata e RAMO 13 di uscita, che si innestano su un asse di interconnessione, detto RAMO 14, che sfrutta un sottopasso esistente predisposto a suo tempo sotto l'asse mediano. I nodi sono risolti tramite la Rotatoria 2 lato nord e la Rotatoria 3 lato sud, appartenente all'asse del RAMO 5. Gli assi sono

caratterizzati da una sezione tipo di una rampa monodirezionale con una corsia monodirezionale da 4,00 m e due banchine laterali da 1,00 m ciascuna per un totale di 6,00 m.

Nel RAMO 12 sono previsti un ponte di luce pari a 12,70 m per scavalcare l'acquedotto Badagnano ed un viadotto a 3 campate per scavalcare, i rami esistenti di innesto sulla rotatoria di Via Arena e di Via Cinquevie.

Nel RAMO 13 sono previsti due ponti per permettere di scavalcare l'acquedotto Badagnano e via Arena.

Inoltre in Progetto è previsto un ramo supplementare 13b per la svolta a dx diretta per chi proviene dalla rampa 13 bypassando così il passaggio della rotatoria 3.

- interventi sulle viabilità in prossimità del Centro Commerciale e adeguamento della rampa esistente di uscita detta RAMO 3, RAMO 3M1 e 3M2.

L'intervento prevede un allargamento della sede stradale realizzando due corsie di larghezza 4.00 m e banchine laterali da 1.00 ciascuna. Il RAMO 3 è in appoggio alla rotatoria 1.

L'asse 3 mono 1 invece identifica la seconda rampa che s'innesta su via Marziasepe, mentre il ramo mono 2 è progettato sulla sede dell'attuale via Marziasepe;

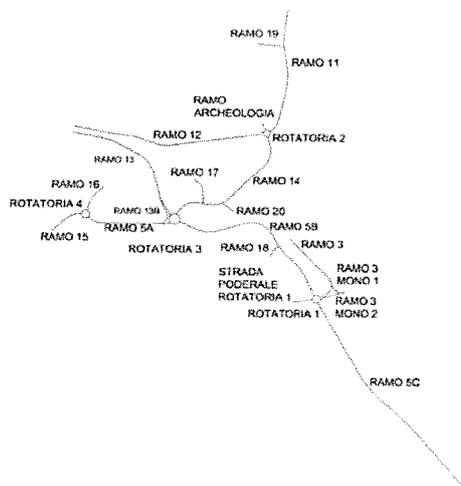
- quattro rotatorie di Progetto. Le quattro rotatorie di Progetto, risultano differenziate, oltre per il valore del diametro esterno, anche per organizzazione della sezione tipo sia nella zona carrabile (diversità di larghezza dell'anello e banchina) che per composizione degli elementi marginali, prevedendo in alcuni casi tratti con marciapiedi e pista ciclabile, zone con solo marciapiedi e tratti con solo arginello. In seguito le dimensioni delle rotatorie:

- Rotatoria 1: Diametro esterno D= 38.00 m, Larghezza anello 7.00 m, banchine laterali da 0.50 m;
- Rotatoria 2: Diametro esterno D= 34.00 m, Larghezza anello 7.00 m , banchina interna 0.50 m ed esterna 1.00 m;
- Rotatoria 3: Diametro esterno D= 48.00 m, Larghezza anello 6.00 m, banchine laterali da 1.00 m;
- Rotatoria 4, Diametro esterno D= 40.00 m, Larghezza anello 9.00 m, banchine laterali da 0.50 m;

- viabilità minore di connessione con funzione di collegamento tipicamente extraurbano tra le rotatorie e gli assi urbani della rete principale di Progetto e la viabilità secondaria esistente (RAMI 11 e 14).

In particolare, il ramo 14 collega la Rotatoria 2 e la Rotatoria 3, poste sui due lati dell'asse Mediano, utilizzando il sottovia già realizzato al di sotto dello stesso, mentre il ramo 11 prosegue l'opera di connessione con la viabilità esistente collegando la rotatoria 2 con la grande rotatoria esistente a nord. Gli assi 11 e 14 sono caratterizzati da una sezione tipo F1 - ambito extraurbano, con due corsie da 3,50 m e due banchine da 1,00 m. Nel ramo 14 è prevista l'opera di protezione dell'acquedotto Campano.

- rami secondari assimilabili a brevi accessi o deviazioni di estensione limitata (Rami 15, 16, 17, 18, 19, 20, archeologia e poderale rotatoria 1);



Stralcio Planimetria di progetto

Materiale di scavo

PRESO ATTO che il Progetto precisa come dei 98.763 mc prodotti solo 12.347 mc saranno riutilizzabili in quanto il materiale di scavo prodotto è costituito essenzialmente dalla asportazione degli strati più superficiali con funzione di scotico e bonifica dei piani di posa dei rilevati stradali in progetto con caratteristiche meccaniche e litologiche non idonee ad essere impiegato per rinterri o formazione di rilevati o inerte per calcestruzzi, ad eccezione dell'utilizzo interno di 12.347 mc di cui 11.375 mc come terreno vegetale.

L'eccedenza non utilizzata all'interno delle opere in Progetto di 86.417 mc, (di cui 80.110 mc provenienti dai materiali di scavo e 6.307 mc proveniente dalle demolizioni e fresature di asfalti) dovrà essere gestita in regime di rifiuto;

PRESO ATTO che il fabbisogno di Progetto dichiarato è di 152.866 mc e che analizzando il Piano Cave della Provincia di Napoli e tenendo in considerazione sia la distanza dalle aree di intervento e sia la viabilità di collegamento, il Progetto individuato n.8 siti estrattivi di possibile interesse per l'approvvigionamento dei materiali e che risultano da 4 a 13 km di distanza;

PRESO ATTO che le aree di cantiere per la realizzazione dell'opera in Progetto si dichiara siano state selezionate in base alla disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare e alla lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate di facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale (strada statale ed autostrada), di assenza di vincoli ambientali tranne per il cantiere operativo che si trova in un'area caratterizzata da vincolo idrogeologico e prevedendo un'area di cantiere base di 8.000 mq, un'area tecnica di 3.600 mq e quattro aree di stoccaggio di 2.100 mq, di 3.000 mq, di 2.800 mq e di 7.000 mq;

CONSIDERATO E VALUTATO che nel Progetto viene riportato il sistema di smaltimento delle acque della sede stradale e precisato che sul territorio è presente un sito industriale a rischio di incidente rilevante assoggettati all'art.6/7 del D.Lgs.334/1999 che risulta essere più vicino all'infrastruttura di progetto, all'incirca 700 m ma che non emergono interferenze dirette con tra lo stabilimento a rischio di incidente rilevante e un tratto del RAMO 5c viario da realizzare;

CONSIDERATO E VALUTATO che la modifica alla viabilità opzionata dal Ministero dell'Ambiente con la nota del 30 ottobre 2001 di prto. 11510/VIA/A.O.13.G la quale prevedeva l'accesso viario sull'asse mediano viene sostenuta dal Progetto con le seguenti motivazioni:

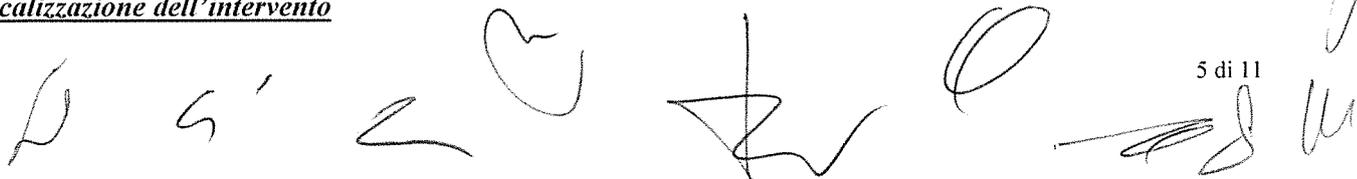
- "il mutato stato dei luoghi dovuto principalmente allo sviluppo sul territorio di aree commerciali di rilevante entità (Centro commerciale **Le porte di Napoli**);
- delle prospettive di sviluppo sul territorio di nuovi poli attrattivi, quali la vocazione commerciale della stazione di AV, l'Area PIP del Comune di Acerra e il nuovo Polo Fieristico Campano";

VALUTATO come tali motivazioni non sembrano configurarsi di specifica e peculiare necessità per il raggiungimento dell'obiettivo primario da soddisfare, cioè, nella "Viabilità di accesso alla stazione di Alta Velocità di Afragola", bensì delinearli più come un disegno di composizione nell'urbanizzazione primaria di assi stradali al servizio di un'Area Territoriale vasta, visto e considerato anche:

- la notevole distanza della zona PIP dalla stazione
- che lo svincolo per il Centro Commerciale è dichiarato già oggetto di "altro appalto"
- che l'area prevista per il "Nuovo Polo Fieristico Campano" si sovrappone ai previsti assi/rami/stradali n. 17, 13, 13B, 16, 15 e dei tratti dei rami 14, 18 e delle Rotatorie 3, 4;

ESAMINATA inoltre come la Documentazione Integrativa eluda la richiesta precisata nella nota CTVA del 31 agosto 2018 di "...motivare la scelta progettuale effettuata nella comparazione con la soluzione opzionata da Ministero dell'Ambiente con nota del 30/10/2001 per un accesso diretto dall'asse mediano (SP ex SS 162 NC) con efficaci supporti di analisi tecnico-ambientali atti a dimostrare e sostenere il miglioramento sotto ogni profilo della modifica viaria di Progetto;

Localizzazione dell'intervento



PRESO ATTO che in merito agli strumenti di pianificazione e programmazione a livello regionale, lo studio ambientale preliminare esamina i seguenti piani:

- *Piano Territoriale Regionale (PTR):* Il Comune di Afragola ricade nel Campo Territoriale Complesso denominato “Direttrice Nord Napoli Caserta” che rappresenta il cuore dell’area metropolitana di Napoli ed è caratterizzata da una molteplicità di interventi infrastrutturali che ne rappresentano una dorsale costituita da elementi lineari e da polarità attrattive di livello territoriale;
- *Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli (PTCP):* Il Comune di Afragola ricade nel “STS NAPOLI NORD-EST: ADOMINANTE URBANO - INDUSTRIALE” per la quale si prevede in particolare la realizzazione di servizi di supporto alla stazione di porta dell’Alta velocità e la valorizzazione del ruolo legato alle attività di produzione e ricerca del triangolo Pomigliano-Acerra-Casalnuovo. L’area di studio ricade nell’AIL N- Casalnuovo –Pomigliano, che si caratterizza come un’area notevolmente urbanizzata in un contesto aperto di tipo agricolo ancora significativo sia sotto il profilo produttivo che dal punto di vista del paesaggio. L’area di interesse ricade nell’AP7 Parco tecnologico e dei servizi di Afragola e non ricade in un nessun corridoio ecologico, tuttavia l’intervento è caratterizzato a nord da aree agricole e ad est da aree agricole periurbane;
- *Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino Campania Centrale:* L’area di studio non è caratterizzata dalla presenza di fiumi, inoltre non si trova in un’area caratterizzata da fenomeni da allagamento per esondazione e rischio idraulico. Solo a sud-est dell’intervento c’è una zona classificata come R1 (Rischio Moderato) ai fini del rischio idrogeologico e come P1 (Pericolosità bassa) ai fini della pericolosità per esondazione. L’intervento di progetto non ricade in aree caratterizzate da “rischio frana” e “pericolosità da frana”;
- *Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Afragola:* Dall’analisi della Variante P.R.G. del 2010 del Comune di Afragola, si evince che la viabilità di progetto è compresa in parte nella zona EE (sistema ambientale)- Zona Agricola-Parco Rurale Produttivo che l’art 21 della NTA del PRG Comunale vincola i previsti interventi a “..occorre elaborare un PUA..” , la zona FC (sistema insediativo) che rientra nell’ambito 1- Parco naturalistico tecnologico e dei servizi ,ambito di Aree Agricole di cui all’art 48 – Aree Agricole Periurbane-delle NTA del PTC che prevede al comma 4 :
“Per le infrastrutture o gli insediamenti che determinano una diminuzione significativa si aree agricole, i piani comunali sono tenuti a dimostrare con studi specifici:
 - a) l’effettiva necessità delle trasformazioni previste in base ai fabbisogni infrastrutturali;
 - b) l’impossibilità di seguire adeguate alternative e dunque di riutilizzare aree già edificate;

CONSIDERATO E VALUTATO che rispetto ai vincoli territoriali la documentazione di Progetto presentata riporta come:

- l’intervento non interessa aree sottoposte a vincoli ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 e s.m.i.;
- una parte della viabilità ricade in una zona sottoposta a vincolo idrogeologico;
- l’area di intervento non ricade all’interno né in prossimità di aree protette o di siti Natura 2000;
- l’intervento dista circa 9,6 km dai SIC IT8030021 - Monte Somma e IT8030036 - Vesuvio, dal ZPS IT8030037 -Vesuvio e Monte Somma e dal Parco Nazionale del Vesuvio (EUAP0009) e circa 8,7 km dal Parco metropolitano delle colline di Napoli (EUAP1224);
- l’intervento è comunque sottoposto alla compatibilità con le norme di Pianificazione e Programmazione dettate dalle NTA del PRG Comunale negli articoli 21,39 e 41 con particolare attenzione alle interferenze con la Zona FC-Ambito 1- Parco Naturalistico, Tecnologico e dei Servizi-

Profili ambientali

PRESO ATTO che relativamente alla *atmosfera* attualmente sul territorio di Afragola non ci sono stazioni di rilevamento, le stazioni più vicine l’intervento sono ubicate nel comune di Acerra ed il Progetto analizza i dati di qualità dell’aria rilevati dalle ore 01.00 alle ore 24:00 del 18/01/2015 per la Zona IT1507 Agglomerato Napoli - Caserta nel quale rientra il Comune di Afragola;

VISTO che i dati relativi ai siti di monitoraggio all'interno del territorio di Acerra per l'anno 2014 indicano nelle considerazioni conclusive, che i superamenti delle soglie previste dalla normativa sono state registrate per il solo PM10, su tutte le stazioni di rilevamento, mentre per gli altri parametri l'andamento è caratterizzato da fluttuazioni giornaliere, tipicamente legate alle evoluzioni del panorama emissivo, con picchi registrati nell'area urbana, comunque contenuti entro i limiti normativi, e in particolare a carico dal traffico veicolare. Si può ritenere che dall'analisi dei dati forniti dalle stazioni di monitoraggio la qualità dell'aria del territorio interessata può essere considerata accettabile;

CONSIDERATO che durante la fase di cantiere è prevedibile un aumento delle emissioni (polveri e gas) in atmosfera legato al transito degli automezzi ed alle attività di movimento terra e che i ricettori interessati dalle attività di cantiere sono quelli residenziali individuati nelle vicinanze del nuovo svincolo (RAMO 13) in uscita dall'Asse Mediano verso la stazione di Afragola e nell'intersezione dello stesso (RAMO 5A) con Via Arena e quelli produttivi nei pressi del RAMO 14 (area di stoccaggio);

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di limitare la generazione di polveri durante le lavorazioni e la diffusione di polveri il Progetto sottolinea come si dovranno applicare alcune prescrizioni specifiche come la bagnatura delle piste di cantiere e l'abbattimento della polverosità tramite spazzolatura ad umido e l'attenzione per l'utilizzo di differenti tipologie di pavimentazione delle aree di cantiere in funzione dei transiti di automezzi previsti e dell'uso delle stesse; la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto; le modalità ed ai tempi di carico e scarico;

PRESO ATTO che relativamente al *rumore* il Progetto sottolinea che seppur la zona oggetto di studio è caratterizzata da una scarsa presenza di insediamenti abitativi e ricade nella Classe IV (aree ad intensa attività umana), secondo zonizzazione comunale, sono stati posizionati dei ricettori residenziali nei pressi delle rampe di svincolo dell'Asse mediano (RAMI12 e 13) ed il RAMO verso la stazione AV (RAMO 5A), ed altri recettori residenziali sono collocati nei pressi del RAMO 5C, che consiste in un adeguamento della strada esistente (Cinquevie). In prossimità degli altri rami della viabilità ci sono recettori produttivi e potenziali recettori individuati nelle vicinanze del nuovo svincolo (RAMO 13) in uscita dall'Asse Mediano verso la stazione di Afragola (Ricettori 1 e 2) e nell'intersezione dello stesso (RAMO 5A) con Via Arena (Ricettori 3 e 4);

PRESO ATTO che l'analisi previsionale del rumore correlato al traffico veicolare delle infrastrutture in Progetto è stata svolta con l'ausilio del software di calcolo SOUNDPLAN ed utilizzando i dati di traffico sulle nuove infrastrutture come riportato nello studio trasportistico redatto da ITALFERR. Sono stati riportati dal Progetto inoltre i risultati su mappe acustiche della situazione post operam a dimostrare che i livelli di rumore prodotti dalla nuova viabilità risulteranno compatibili con i valori limite indicati dalla normativa e pertanto non si rendono necessarie misure di mitigazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente specifica che comunque tali ricettori saranno oggetto di opportune campagne fonometriche nel post operam per verificare l'effettivo traffico circolante sulla nuova viabilità e verificare di conseguenza il reale clima acustico al ricettore;

PRESO ATTO che relativamente agli aspetti *idrogeologici* nella zona oggetto di studio, i dati riportati dal Progetto delle misure eseguite in alcuni piezometri installati durante la campagna di indagini geognostiche, evidenziano una superficie piezometrica posizionata a circa 6,0 m rispetto al p.c.. In particolare i dati desunti dalle indagini geognostiche pregresse (RFI 2004, ITALFERR 2014 e 2015) indicano una soggiacenza di 5,00 -5,20 m misurata nel piezometro più vicino all'area di progetto. Ed inoltre il drenaggio superficiale delle acque ricadenti nell'ambito di studio è garantito dal Collettore Badagnano e dal Fosso Acquafracida, che scorre lungo via Arena sottopassa l'autostrada A1 e prosegue in affiancamento sul lato ovest della stessa in direzione dell'area della stazione AV per poi dirigersi verso est a confluire nei Regi Lagni alla periferia occidentale di Acerra;

CONSIDERATO che il Progetto non prevede nessun condizionamento diretto tra l'idrografia e gli interventi previsti con le relative aree di cantiere non comportano scavi ed opere d'arte significativamente interferenti tranne per le opere di scavalco che prevedono la realizzazione di pali di sottofondazione delle pile del viadotto e le opere di protezione sull'acquedotto Badagnano. Solo alcune azioni di cantierizzazione, possono

interagire in maniera diretta o indiretta con i corpi idrici superficiali e sotterranei a causa dello eventuale sversamento accidentale di fluidi inquinanti o per perdite dei fanghi e di miscela cementizia all'interno dei terreni, situazioni che saranno comunque ed attentamente evitate;

VALUTATO che il Progetto specifica come nonostante il modesto rilievo dei corsi d'acqua ed il pessimo stato qualitativo delle acque, sia utile verificare comunque durante tutta la fase di costruzione delle opere, che non si modifica la qualità delle acque rispetto ai parametri di stato rilevabili in fase ante operam e che per evitare il rischio di inquinamento sia comunque predisposta un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, comprendente un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro e la predisposizione di apposite procedure per la gestione di eventuali situazioni di emergenza;

PRESO ATTO che relativamente agli *ambienti dei suoli* nel giugno 2012, nell'ambito delle indagini riguardanti la "caratterizzazione geologicostratigrafica, idrogeologica e geomorfologica dell'area distribuita a nord-est della città di Napoli, interessata dal Progetto definitivo della viabilità di accesso alla stazione di Afragola", sono stati eseguiti dei campionamenti di terreno provenienti da sondaggi geognostici, per l'esecuzione della caratterizzazione ambientale dei terreni superficiali.

Il Progetto sottolinea che in tutti i campioni di terreni analizzati sono stati rilevati dei superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione relativi ai Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale, il cui riferimento normativo è rappresentato dalla Colonna A, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs.n.152/2006, mentre risultano rispettati i limiti di Colonna B (Siti a destinazione d'uso commerciale e industriale);

ESAMINATO che nella documentazione integrativa non si evince sia stata soddisfatta la richiesta di cui alla nota della CTVA del 31 agosto 2018 che al punto 4 chiedeva: "Devono essere prelevati lungo i tracciati della nuova viabilità i campioni di terreni che insistono nelle aree zonizzate a Parco Naturalistico, Tecnologico e dei Servizi -FC- e a Parco Rurale Produttivo -EE riportando le profondità di prelievo e le concentrazioni rilevate".

CONSIDERATO e VALUTATO che i sondaggi riportati nei punti di prelievo S1-S2 del Progetto, gli stessi risultano essere posizionati esternamente alla Zona FC (Parco Naturalistico, Tecnologico e dei Servizi) cioè la Zona dove sono previsti la gran parte degli Assi viari di Progetto e dove le NTA di PRG determinano una classificazione del sito ad uso verde pubblico, privato e residenziale e quindi vincolata alla norma di cui alla colonna A, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs 152/2006;

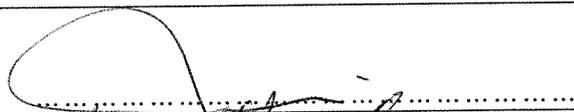
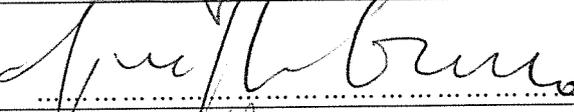
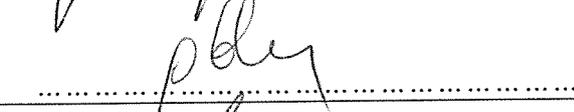
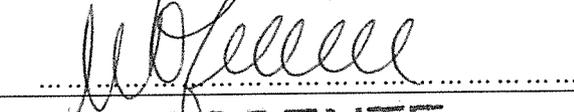
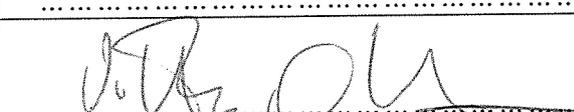
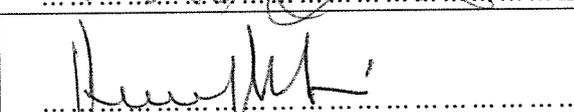
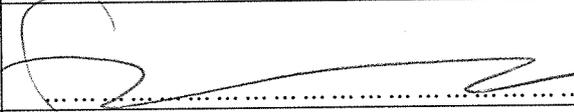
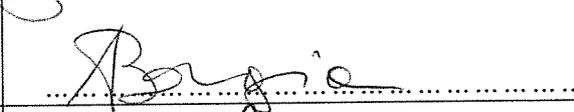
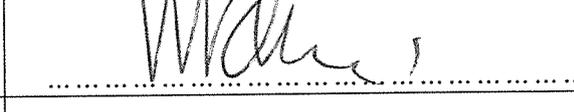
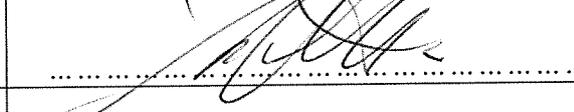
VALUTATO che relativamente alla *vegetazione* il Progetto sottolinea come la stessa sia attualmente costituita per la maggior parte da vegetazione erbacea - arbustiva, da spazi seminativi e da aree incolte e che gli interventi per i nuovi Assi/RAMI di una lunghezza complessiva di circa 5,2 Km prevedono di sottrarre all'habitat naturale una superficie di "Prati permanenti, prati e pascoli, pascoli e praterie" per 95.929 mq e di "ortive, aree agricole-culture erbacee eseminativi" per 20.558 mq quindi per un totale complessivo di 116.487 mq;

CONSIDERATO e VALUTATE non sufficientemente approfondite le richieste di integrazioni di cui alla nota della CTVA del 31 agosto 2018 le quali sono ritenute indispensabili al fine di esaminare-analizzare e valutare tutti i possibili effetti che potrebbero concorrere ad alterazioni anche significativi dei profili ambientali naturale financo tutte le considerazioni svolte sui probabili effetti degli interventi viari in Progetto;

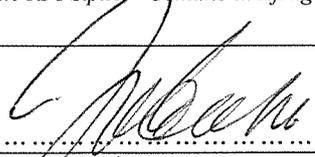
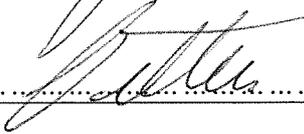
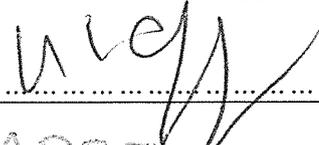
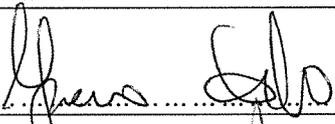
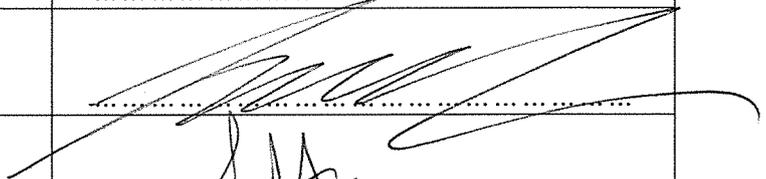
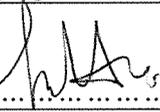
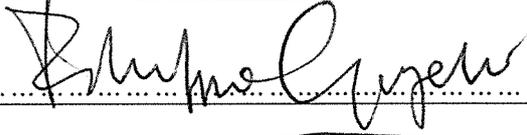
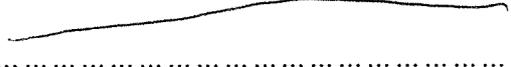
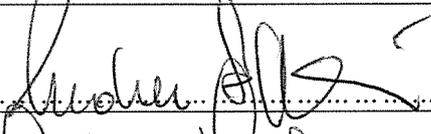
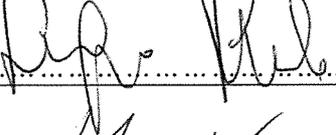
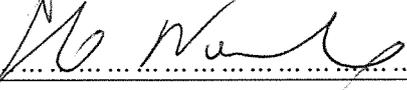
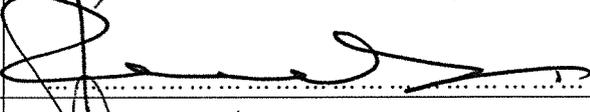
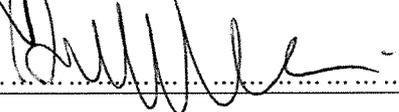
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

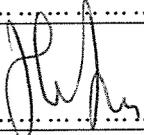
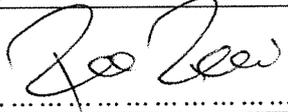
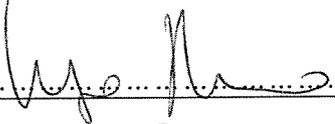
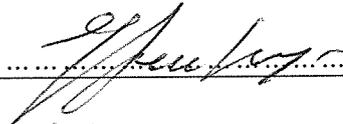
ESPRIME

Parere negativo all'esclusione dalla VIA dell'intervento "Linea AV/AC MI-NA, tratta Roma-Napoli - Progetto Definitivo della viabilità di accesso alla Stazione AV Napoli Afragola Viabilità di cui alla lettera b) dell'art.6 dell'Accordo procedimentale RFI S.p.A. - Comune di Afragola del 22.06.12".

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE



Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	