



DEC/VIA/5954.



9

Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto Linea A.V. Milano-Napoli, Tratta Roma-Napoli, collegamento di Gricignano da realizzarsi in Comune di Gricignano (CE) presentata dalla Società Italferr S.p.A. con sede in Via Marsala, 53 Roma in data 16 settembre 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Italferr S.p.A. in data 26 gennaio e 28 febbraio 2000;

VISTA la nota n. 4429 della Regione Campania del 18 agosto 2000 pervenuta il 26 gennaio 2001 con cui si esprime un parere positivo;

VISTA la nota n. ST/407/27371/2000 del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 dicembre 2000, pervenuta in data 21 dicembre 2000, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 375 formulato in data 27 luglio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Italferr S.p.A. di Roma;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il collegamento ferroviario della Linea A.V. Milano-Napoli, Tratta Roma-Napoli con la linea ferroviaria esistente Caserta-Aversa ed interventi connessi che consistono nel posto di controllo del collegamento, variante della strada di collegamento al depuratore di Gricignano, sistemazione della viabilità interpodereale ed adeguamento del raccordo merci ferroviario dell'ASI-Aversa Nord;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

WWT

SR

considerato che:

- l'opera è motivata dalla convenienza di attivare quanto prima il tratto Roma-Gricignano (di circa 200 km) della linea AV Roma-Napoli, tratto ormai in fase di prossima conclusione, senza attendere la realizzazione degli ultimi 20-25 km di avvicinamento e penetrazione urbana al nodo di Napoli (in previsto ritardo, rispetto al resto della linea, di circa 3 anni), ed utilizzando, per tale ultimo tratto, il corrispondente tratto di una delle due linee storiche Roma-Napoli;
- il raccordo, a doppio binario e a forma di semplice curva di circa 90°, congiunge la linea AV, direzione da e per nord (nel punto in corrispondenza della progressiva km 197~, al termine del tratto di prossima conclusione), con la linea Caserta-Aversa direzione Aversa (in un punto qualche km ad nord-est di Aversa), là ove esse si intersecano pressoché in ortogonale;
- grazie a tale raccordo, i treni AV e comunque quelli di lunga percorrenza da e per Napoli e il Sud stradati su tale nuova linea (catturati da entrambe le linee storiche Roma-Napoli per Cassino-Caserta e per Formia-Aversa), dopo aver percorso quasi 200 km sulla nuova linea, potranno raggiungere Napoli uscendo da questa e percorrendo tutti l'itinerario Gricignano-Aversa-Napoli (lungo tratti delle linee storiche Caserta-Aversa e Roma-Napoli via Formia).
Ciò fino al momento di completamento della linea AV, dopo il quale i treni AV e di lunga percorrenza potranno invece percorrere l'intera linea AV direttamente fino al nuovo tratto di 'penetrazione urbana' e quindi alla stazione di Napoli Centrale, senza più alcuna deviazione;
- l'utilizzo dell'opera per esercizio pieno durerebbe quindi solo 3 anni circa, al termine dei quali essa potrebbe essere mantenuta solo come 'connessione tecnica' (riserva per manutenzioni, emergenze) oppure dismessa e smantellata;
- secondo il proponente, non risulta utilizzabile al fine prestabilito l'interconnessione di Caserta, sostanzialmente perché:
 - immette sulla linea Roma-Napoli via Cassino-Caserta, ritenuta, in particolare nel tratto più meridionale in avvicinamento al nodo di Napoli, di capacità non adeguata alle esigenze della seppur provvisoria deviazione di tutto il traffico di estremità Roma-Napoli convogliabile sulla linea AV (quindi anche della quota attualmente transitante per la linea per Formia-Aversa);
 - è significativamente più arretrata a nord, di circa 25 km, rispetto al punto meridionale estremo del tratto di linea AV in fase di ultimazione, e la conseguente riduzione di percorrenza sulla linea AV comporterebbe una corrispondente riduzione di benefici economici ed ambientali;
- il tratto centrale e meridionale del proposto raccordo si inserisce in un'area che risulta già destinata dal PRG del Comune di Gricignano, così come precedentemente stabilito dal Piano Consortile ASI, a Zona Industriale, specificamente per impianti tecnologici; il primo tratto, quello più a nord-ovest, contiguo alla linea AV, si inserisce in area a destinazione agricola. I tratti estremi, nord e sud, di confluenza sulle linee AV e storica, ricadono ovviamente nelle relative fasce di rispetto ferroviario;
- nel corso dell'istruttoria, è risultato che il breve raccordo, nel tracciato proposto ed in particolare nel suo tratto centrale, ovvero dove attraverserebbe assialmente un'area interclusa (tra la linea AV, la linea lenta Caserta-Aversa, la vicina superstrada SS.265 e un raccordo stradale per il vicino depuratore), comprometterebbe totalmente le possibilità di insediamento di una centrale elettrica di grande dimensione, già oggetto di interessamento ed approfondimenti da parte dell'Amministrazione Comunale, o comunque di un grande impianto, qualunque esso sia, riducendo sostanzialmente le capacità insediative dell'area, destinata proprio a tale tipo di insediamenti;
- la documentazione di Integrazione (di progetto e studio di impatto ambientale) pervenuta il 28/2/00 contiene un'ulteriore ipotesi progettuale di variante plano-altimetrica della parte centrale

mw
L.S. PR



Il Ministro dell'Ambiente

del raccordo, con un nuovo tracciato disposto più ad ovest, sempre internamente, ma al margine, e non in asse, della suddetta area interclusa, e con un profilo longitudinale che permetterebbe quote leggermente maggiori sia per la galleria artificiale di sottopassaggio alla superstrada S.S. 265 sia per il sottovia del raccordo per il depuratore.

Tale ipotesi progettuale si configura quindi quale ottimizzazione geometrica dell'ipotesi originaria, sia rispetto alle potenzialità insediative dell'area interclusa che, pur secondariamente, rispetto alle componenti ambientali idrogeologiche (gli impatti sulle quali ultime sarebbero peraltro, in entrambi i casi, modesti ed oggetto di efficaci soluzioni di mitigazione);

- l'integrazione contiene inoltre lo studio e le proposte di mitigazione acustica del tratto di linea Gricignano-Aversa, documenti assenti dallo studio di impatto ambientale e richiesti in corso d'istruttoria dato il previsto incremento, notevole anche in misura relativa, del traffico e del conseguente impatto acustico, rispetto allo stato attuale, su tale tratto di linea;
- il progetto e lo studio di impatto ambientale lasciano indeterminata la destinazione finale dell'opera in oggetto, per la quale mantengono aperte le possibilità sia di mantenimento per altro utilizzo funzionale (ad es. instradamento traffico merci) sia di definitiva dismissione e smantellamento;

valutato che:

- per quanto riguarda l'impatto idrogeologico, anche nel caso del verificarsi delle condizioni peggiori (innalzamento della falda freatica fino al piano campagna), con i valori di lunghezza e profondità dell'unica galleria artificiale prevista e nel caso del tracciato originario (avente quote di profilo leggermente inferiori), l'interferenza diretta del solettone con il flusso di scorrimento ipogeo delle acque produrrà un effetto d'interruzione dell'acquifero modesto e comunque, nel tempo, limitato all'effettivo periodo di risalita della falda a meno di un metro dal piano campagna.

Quanto invece all'interferenza determinata dai pali di fondazione del solettone (interferenza non considerata nello studio di impatto ambientale), adeguata mitigazione potrà ottenersi con l'adozione di un palo drenante ogni tre;

- anche riguardo al previsto sottovia per l'esistente raccordo stradale del depuratore, le interferenze idrogeologiche saranno modeste e mitigabili con le misure già previste dallo studio di impatto ambientale; in proposito risulterà utile prescrivere l'adozione di misure cautelative quale l'impermeabilizzazione preventiva dello scavo;
- l'area in esame non comprende all'interno dei suoi limiti, o nelle adiacenze, emergenze particolari né elementi di sensibilità per quanto riguarda le componenti biotiche; gli impatti su tali componenti sono pertanto di modestissima entità e largamente compensabili dalle misure di ingegneria naturalistica previste;
- per quanto riguarda le componenti antropiche, il valore agronomico dei suoli arabili, di per sé elevato, appare comunque compromesso dalla loro vicinanza se non aderenza ai sedimi ferroviari di A.V. e di linea storica Caserta Aversa, e più in generale dai processi di frazionamento e di separazione determinati dalla forte antropizzazione della zona (infrastrutturale ed insediativa-produttiva).

Relativamente al valore insediativo dei lotti a destinazione industriale investiti dal tracciato, l'impatto determinato dall'opera appare, comunque, contenuto rispetto all'estensione complessiva delle aree a destinazione produttiva dell'ambito considerato e in ogni caso limitato ai soli effetti del frazionamento dei lotti e della conseguente riduzione delle potenzialità edificatorie unitarie; tale impatto potrà essere minimizzato con l'opzione per puntuali ottimizzazioni del tracciato, quali quelle risultate fattibili tramite l'ipotesi di Variante di tracciato già verificata dal Proponente;

- le proposte di mitigazione acustica del maggior rumore indotto durante il periodo di esercizio provvisorio sul tratto di linea Gricignano-Aversa appaiono adeguate e efficaci rispetto alle indicazioni normative;
- l'opera presenta carattere esclusivamente provvisorio;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Campania del 18 agosto 2000, pervenuta il 26 gennaio 2001, con cui si esprime un parere positivo;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/27371/2000 del 11 dicembre 2000, pervenuto in data 21 dicembre 2000, con cui:

La Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Caserta e Benevento, con nota prot. n. 11226 del 25 maggio 2000, pervenuta in data 2 giugno 2000 con prot. n. ST/407/12534/00, ha comunicato che non si colgono sostanziali elementi ostativi alla realizzazione delle opere previste "...considerato che il tratto da realizzare consiste nel collegamento di due tronchi ferroviari già esistenti..." esprimendo pertanto, per quanto di competenza, parere favorevole alla realizzazione dei lavori.

La Soprintendenza Archeologica delle provincie di Napoli e Caserta ha precisato quanto segue: tutta l'area a sud dei Lagni, che riveste grande importanza dal punto di vista archeologico, è interessata da fenomeni vulcanici che hanno preservato le stratigrafie archeologiche relative a facies di età preistorica; si rende pertanto necessario effettuare le sottoelencate indagini archeologiche preventive lungo tutto il tracciato e per gli interventi connessi:

- scavo archeologico integrato per il tratto di rilevato parallelo alla WBS RIT1;
- scavo archeologico a campione a magli fitta per il tratto parallelo alle opere RIS9, RIU8, RIV7;
- scavo archeologico da programmare in base all'esito di saggi conoscitivi e carotaggi per il restante tratto di rilevato non in affiancamento alla tratta già realizzata e per tutte le restanti opere, indagini che saranno calibrate secondo la natura dell'intervento a farsi.

La Soprintendenza Archeologica delle provincie di Napoli e Caserta, a seguito dell'esame degli elaborati integrativi comunica che, per quanto di competenza, resta fermo il parere reso con nota precedente e relative prescrizioni, specificando che le prescrizioni di cui all'ultimo comma del parere citato si intendono a partire dal sottovia scatolare al km 1+384.000 in direzione della Stazione Gricignano e restano valide per tutte le opere funzionali e connesse al tracciato medesimo.

Pertanto, per quanto di competenza, si esprime parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- la cantieristica di progetto va logisticamente organizzata, a causa del potenziale alto impatto archeologico, di concerto con la Soprintendenza Archeologica di Napoli e Caserta, di cui si richiamano le osservazioni e prescrizioni;
- vengano recepite le singole prescrizioni puntuali che le Soprintendenze competenti per territorio riterranno opportune esplicitare.



Il Ministro dell'Ambiente

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano:

Comune di Gricignano di Aversa (CE) rileva:

- l'assoluta mancanza del rispetto delle procedure di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349 in quanto la pubblicazione dell'avviso al pubblico non è stata seguita dalla conseguente messa a disposizione degli elaborati progettuali. Si contesta la Sintesi non Tecnica. Si evince come per il proponente sia del tutto superfluo valutare l'incidenza sociale dell'occupazione di un suolo a destinazione industriale, anche a fronte della dichiarazione che l'intervento sarà utilizzato per un limitato lasso di tempo rimanendo poi una connessione tecnica da utilizzare solo in caso di necessità. Facendo riferimento a tale suolo lo si considera agricolo dimenticando che sia nel piano regolatore dell'ASI, che in quello del Comune di Gricignano la destinazione di tali aree è ben diversa. Si dimentica che l'area interessata dall'intervento non corrisponde ai 5 Ha individuati per la piattaforma per il trattamento per i rifiuti industriali, ma è decisamente più ampia, in questa area è in atto lo studio per la realizzazione da parte della Sondel S.p.A., società del gruppo Falck, di un impianto termoelettrico a metano della potenza di circa 950 MW. Pertanto si ritiene completamente infondata l'affermazione in cui si minimizza la interferenza con le previsioni del P.R.G. del Consorzio ASI di Caserta e con il P.R.G. del Comune di Gricignano di Aversa. Le motivazioni tecniche sono riferibili all'idea di collegamento della A.V. alla linea esistente, ma non già alla soluzione presentata. Si contesta, quindi, nella forma, in quanto non si è rispettato il decreto legislativo vigente nelle procedure di pubblicità, nella sostanza poiché la proposta stessa contiene notizie parziali, imprecisioni e gravi omissioni che comportano valutazioni del tutto diverse sull'impatto che l'intervento ha sul territorio;

Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Caserta Agglomerato Ponteselice - Strada Pozzillo - 81100 Caserta evidenzia:

- la violazione del procedimento in relazione all'art. 6 della legge n. 349 del 1986 dal momento che gli elaborati progettuali non risultano affatto depositati presso gli uffici della Regione Campania. Si segnala l'inopportunità del progetto, così come predisposto, che non apprezza affatto la destinazione urbanistica-industriale della zona ove ricade la tratta in questione che vanificherebbe l'iniziativa industriale proposta dalla Sitel S.p.A., del gruppo Falck S.p.A., che darebbe vita a nuovi posti di lavoro. Si è appreso, inoltre, che la realizzazione del tronco in oggetto avrebbe carattere del tutto temporaneo, posto che tra circa tre anni dovrebbe essere dismesso da TAV. Si fanno proprie le Osservazioni enunciate dal Comune di Gricignano di Aversa;

- è opportuno non dare corso alla progettazione definitiva del programma relativo alla tratta A.V. Roma - Napoli per la parte concernente il collegamento con la linea ferroviaria Roma - Napoli via Formia, atteso che verrebbe a vanificarsi l'iniziativa industriale, già in atto, sia della Società Recupero Ferro, che della Società Consorzio Intercomunale CE/2.

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al collegamento ferroviario della Linea A.V. Milano-Napoli, Tratta Roma-Napoli con la linea ferroviaria esistente Caserta-

Aversa da realizzarsi in Comune di Gricignano (CE), presentato dalla Società Italferr S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'intervento dovrà essere realizzato con tutti i dispositivi di riduzione, mitigazione e compensazione degli impatti già indicati nel Progetto e nello studio di impatto ambientale, nonché con adeguati ulteriori dispositivi di mitigazione degli impatti idrogeologici, quali l'impermeabilizzazione preventiva degli scavi e l'inserimento, nelle fondazioni del solettone della galleria artificiale, di almeno un palo drenante ogni tre;
- b) l'intervento dovrà inoltre comprendere anche le opere di mitigazione acustica sul tratto di linea Gricignano-Aversa previste nella documentazione inviata ad Integrazione dello studio di impatto ambientale;
- c) il Proponente dovrà presentare prima dell'inizio dei lavori un progetto di smantellamento dell'opera che contenga fra l'altro previsioni circa i tempi di tale intervento, il riuso degli inerti per finalità di ricomposizione ambientale e la bonifica e il ripristino delle condizioni ex ante delle superfici occupate;
- d) il Proponente, qualora, diversamente da quanto previsto nel progetto e nello studio di impatto ambientale, intendesse mantenere in esercizio il tratto in oggetto anche successivamente al completamento della linea AV fino a Napoli, dovrà presentare, prima della fine del previsto esercizio provvisorio, una relazione contenente le motivazioni di tale decisione, una previsione di nuovo programma di esercizio, lo studio degli eventuali impatti da esso prodotti in sito e/o in altri tratti della rete e l'individuazione delle adeguate opere di mitigazione, alla cui realizzazione si intenderà impegnato;
- e) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Italferr S.p.A., alla Società TAV S.p.A., al Ministero Trasporti e Navigazione Servizio Pianificazione e Programmazione, Ministero LL.PP-DICOTER ed alla Regione Campania, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 12 APR. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di n° 3 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 12-04-01 Angeli