

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

REALIZZAZIONE DELLA NUOVA FERMATA S.ELIA DI LAZZARO SITUATA NELLA TRATTA FERROVIARIA REGGIO CALABRIA - MELITO PORTO SALVO

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II, punto 10	
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2h	<i>Progetti di infrastrutture: h) 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 (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
Allegato IV, punto/lettera 7i	

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

L'intervento in esame riguarda i lavori per la realizzazione della fermata di S.Elia di Lazzaro. Nell'ambito della progettazione finalizzata ad una maggior fruizione della linea da parte dei residenti, sono state valutate diverse possibilità di localizzazione della nuova fermata. La scelta della chilometrica di tracciato sulla quale inserire la nuova fermata ha sempre tenuto conto delle motivazioni base per le quali era previsto l'intervento:

- Incrementare i punti d'interscambio per l'integrazione modale
- Realizzare con alcune fermate aggiuntive un servizio metropolitano per il comune di Reggio Calabria e comuni vicini Questo ha comportato l'individuazione di punti strategici sul territorio, sui quali

gravitano notevoli flussi di viaggiatori appartenenti al bacino d'utenza sotteso, flussi che nei periodi estivi si incrementano sensibilmente.

Concretamente questi punti di fermata sono stati individuati confrontando i seguenti fattori:

1. distanza tra la fermata precedente e quella successiva
2. vicinanza di nuclei edificati ad uso residenziale, produttivo, di fruizione turistica
3. presenza di un significativo pendolarismo di studio o lavoro
4. facilità di collegamento con la statale ionica o altre strade principali
5. possibilità di inserire area a parcheggio di servizio alla fermata
6. tipologia progettuale in rilevato e limitate necessità costruttive.

L'intervento nel suo complesso interessa diversi ambiti:

- 1) I marciapiedi di banchina;
- 2) Pensilina di banchina;
- 3) Rampe e scale di accesso stazione.
- 4) Rifunionalizzazione sottopasso esistente.
- 5) Arredi fissi di stazione.
- 6) Parcheggi.
- 7) Sistemazioni esterne

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

Il comune di Motta San Giovanni interessato dal progetto ricade all'interno della Provincia di Reggio Calabria. L'intervento è localizzato lungo la costa ionica, a ridosso della fascia litoranea. La frazione di Sant'Elia di Lazzaro è inglobata nel comune di Motta San Giovanni (RC).

La fermata in questione si colloca lungo la linea ferroviaria nella tratta Melito P. S. – Villa S. Giovanni, in un tratto di linea a doppio binario.

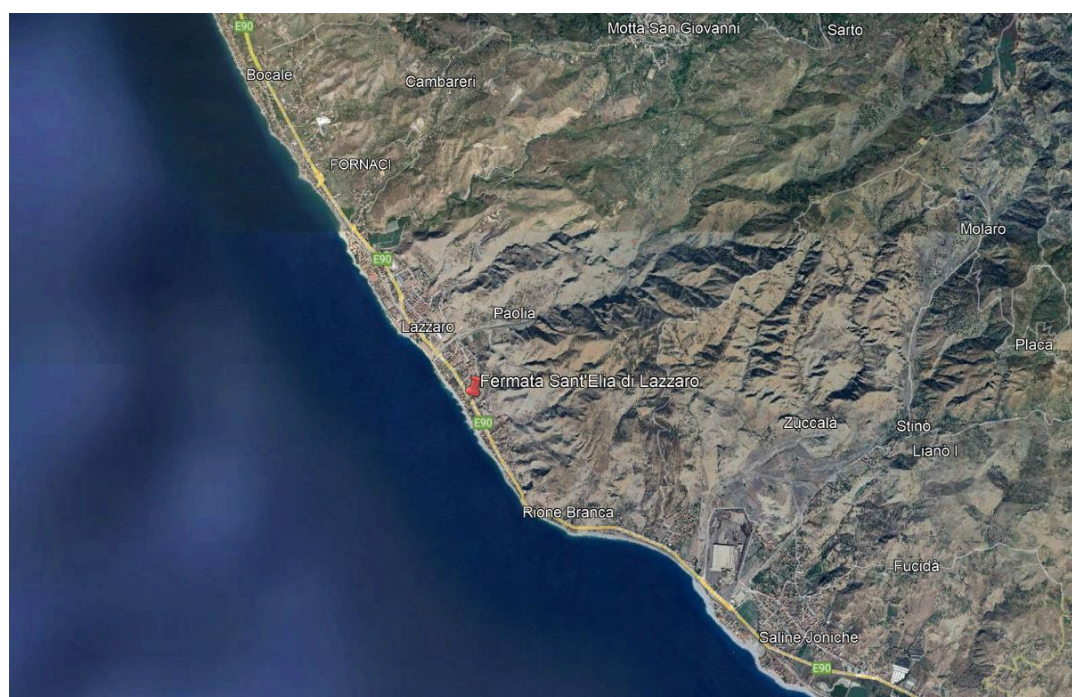


Figura 1 - inquadramento su ortofoto della fermata S. Elia di Lazzaro

La nuova fermata interessa il territorio che si sviluppa ai piedi dei primi contrafforti dell'Aspromonte che in questo tratto assumono una morfologia collinare che termina al mare con una stretta fascia pianiziale. L'uso del suolo, nelle aree immediatamente a ridosso dell'intervento, tradizionalmente orientato alla coltivazione degli agrumi, oggi presenta i caratteri del territorio urbanizzato lungo ampi tratti della fascia costiera dove, peraltro, si collocano la linea ferroviaria e la SS 106 Ionica che si sviluppano subparallelamente alla linea di costa, inanellando i principali nuclei abitati. Questi ultimi, nel tratto in esame, hanno i caratteri tipici dei centri residenziali sviluppati a scopo vacanziero e turistico.

Tabella 1 - Individuazione dell'intervento previsto nel territorio comunale

COMUNE	FERMATA	PROGR.KM
Comune di Motta San Giovanni	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	454 circa

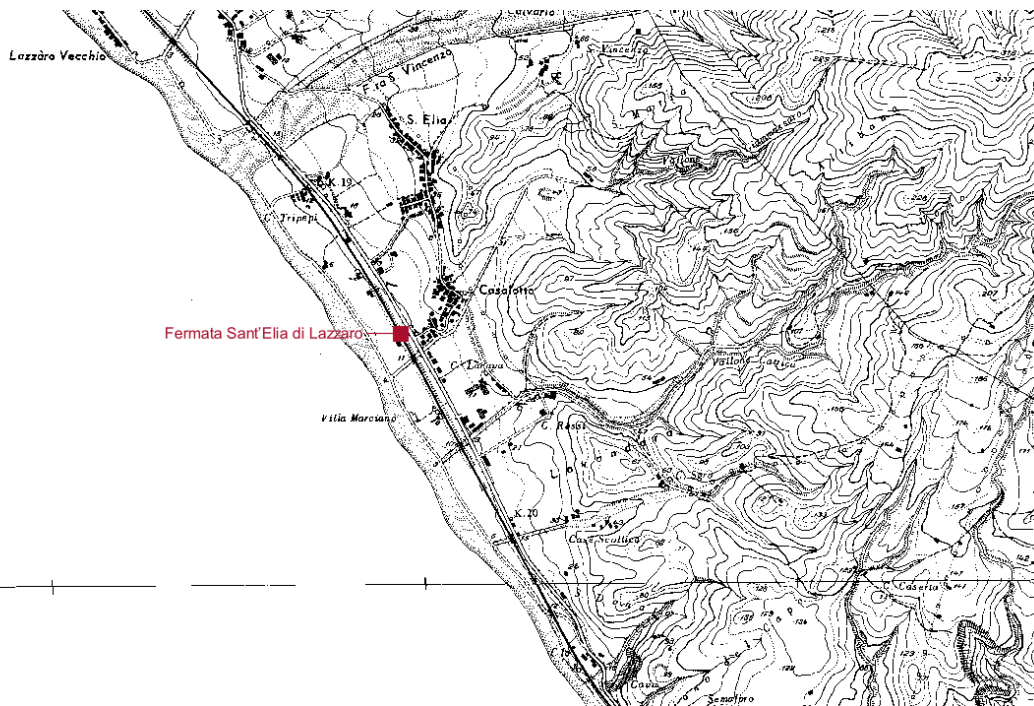


Figura 2 - inquadramento geografico della fermata S. Elia di Lazzaro

Uso attuale del suolo

Nel complesso l'uso del suolo per la parte del sedime interferente, è distinto nelle seguenti categorie

Tabella 2 - classificazione degli usi del suolo interessati dal sedime di progetto

CLASSIFICAZIONE DEGLI USI	S.Elia Lazzaro
	mq
Aree verdi urbane	-
Reti e aree per le infrastrutture di trasporto	6.721
Spiagge dune e sabbie	-
Tessuto urbano continuo	2.221
Tessuto extraurbano discontinuo	-
	8.942

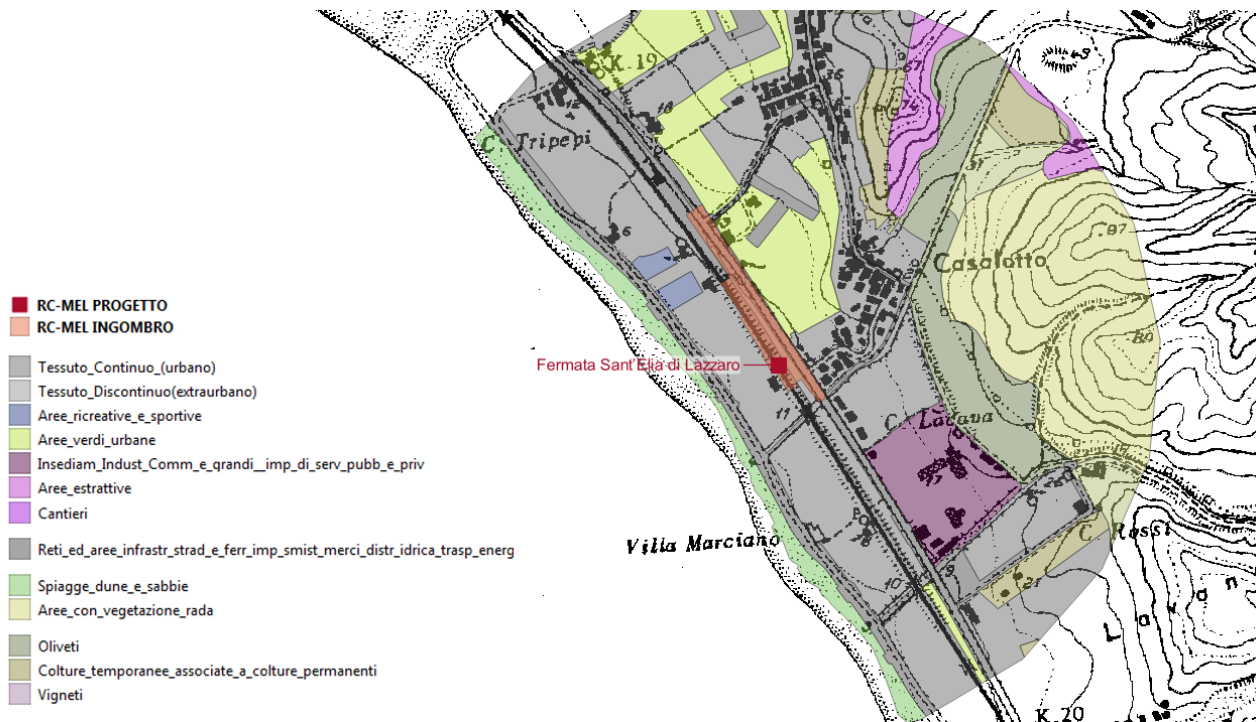


Figura 3 - Stralcio della carta dell'uso del suolo della Regione Calabria, rielaborata, con la sovrapposizione delle aree di ingombro della nuova Fermata Sant'Elia di Lazzaro

Si osserva che per circa il 60% del totale dello sviluppo, gli usi del suolo in atto interessati dal sedime di progetto sono le *Reti ed aree per le infrastrutture di trasporto*; secondariamente i *tessuti urbani ed extraurbani* che coprono il 25% delle coperture interessate e in ultimo le *Aree verdi urbane* che incidono per circa il 15%. Dagli interventi non risultano affatto interessate aree naturali e/o naturaliformi.

Destinazioni d'uso

Di seguito si riporta il quadro delle interferenze derivanti dalla sovrapposizione degli interventi di progetto con il sistema delle destinazioni di piano per quanto comprensibile dalle tavole di piano stesse.

Tabella 3 - Quadro sinottico delle interferenze con le destinazioni di piano nel Comune di Motta San Giovanni

FERMATA	DESTINAZIONI DI PIANO	ZONE OMOGENEE	NTA
Fermata Sant'Elia di Lazzaro	Zona di completamento	B	Art.18
	<i>Zona di completamento turistico-residenziale</i>	B3	-
	Zona di espansione	C	Art.19
	<i>Zona di espansione turistico-alberghiera</i>	C3	-
	Aree Ferroviarie		Art.15
	Zona di completamento	B	Art.18
	<i>Zona di ristrutturazione</i>	B1	-

	Aree destinate alla viabilità		Art.11
	Strade		Art.12

Aree sensibili

Nell'area di riferimento sono state individuate diverse Zone Speciali di Conservazione, ovvero, ai sensi della Direttiva Habitat, è un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) per il quale sono predisposte e applicate, le misure di conservazione necessarie al mantenimento/ripristino degli habitat naturali e delle popolazioni delle specie per cui il sito è stato designato.

Tabella 4 - Rapporto topologico e distanze tra aree della Rete Natura 2000 e opere in esame

Id	Tipo	Denominazione	Fermata	Distanza (m)
IT9350172	SIC-ZSC	Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	<100
IT9350140	SIC-ZSC	Capo dell'Armi	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	≈1.000
IT9350143	SIC-ZSC	Saline Joniche	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	≈4.950
IT9350181	SIC-ZSC	Monte Embrisi e Monte Torrione	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	≈10.000
IT9350131	SIC-ZSC	Pentidattilo	Fermata Sant'Elia di Lazzaro	≈7.550

Come si evidenzia dallo stralcio cartografico che segue e ben si evince dalla tabella sopra riportata, l'area di progetto è particolarmente prossima alla ZSC IT9350172 che si distribuisce lungo il tratto di costa, da *Punta Pezzo* a *Capo dell'Armi*, e che interessa i fondali prospicienti l'arenile. Le altre ZSC presenti nell'area vasta di riferimento sono collocate a distanze cospicue, la più vicina tra le aree terrestri, la IT9350140, è localizzata a circa 1.000 m dal punto più prossimo alla Fermata Sant'Elia di Lazzaro. In ogni caso, indipendentemente dalla distanza, non si registrano interferenze dirette e/o indirette tra aree di progetto e le aree afferenti il sistema della Rete Natura 2000.

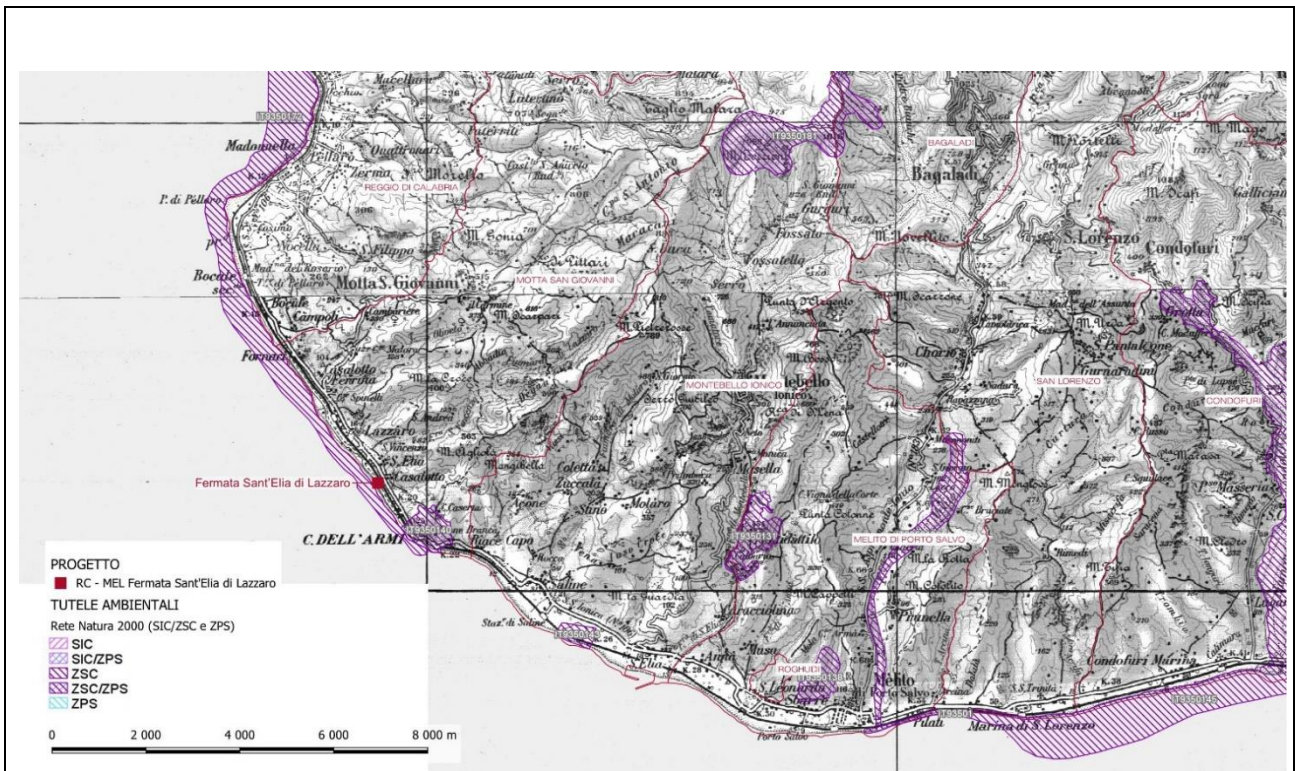


Figura 4 - Rapporto topologico tra aree della Rete Natura 2000 e opere in esame



Figura 5 - Rapporto topologico tra aree della Rete Natura 2000 e opere in esame - Dettaglio

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Le opere di progetto saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali con particolare riguardo alle normative e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea. Infatti, la nuova fermata sarà dotata di marciapiedi alti 55 cm rispetto il piano del ferro (H55), di pensiline, di servizi igienici a servizio degli utenti accessibili anche per persone con ridotta mobilità, di locali tecnologici a servizio della fermata, di sottopassaggi accessibili anche per persone a mobilità ridotta, di sistemi informativi e di percorsi tattili. La fermata sarà dotata di parcheggi e completata da arredi e finiture che si integrano con il territorio circostante.

L'intervento nel suo complesso interessa diversi ambiti:

- 1) I marciapiedi di banchina;
- 2) Pensilina di banchina;
- 3) Rampe e scale di accesso stazione.
- 4) Il sottopasso.
- 5) Arredi fissi di stazione.
- 6) Parcheggi.
- 7) Sistemazioni esterne.

Il progetto prevede la realizzazione di due nuovi marciapiedi di stazione lunghi 150, collegati tra loro da un sottopasso esistente, di cui si prevede solo l'adeguamento e la realizzazione delle finiture. L'accesso alla fermata avviene tramite marciapiede di accesso esterno che porta dalla quota stradale di 10.47 m alla quota di atrio di 10.47 e, tramite un sistema di scale e rampe, alla banchina con quota di 12.00 m; dallo stesso accesso c'è la possibilità di percorrere la rampa che conduce al sottopasso, posto a quota 7.42 m, da cui si può accedere alla banchina di direzione opposta a quota 12.00 m, sia tramite rampe che scala. La banchina MA1, collocata lato monte, prevede un sistema di pensiline che protegge i fruitori della fermata, mentre la banchina MA2, lato mare, prevede un sistema di *shelter* a copertura delle sole discenderie. Lato monte è prevista la realizzazione di un parcheggio, di un'area per la fermata dell'autobus, e di una sistemazione esterna caratterizzata da marciapiedi con una nuova pavimentazione e da piantumazioni lungo parte del ciglio stradale.

Lato mare la disposizione degli shelter risulta più articolata per la diversa forma della rampa rispetto alla tipologia standard: anche essa inoltre svolge la funzione di barriera antirumore a protezione delle abitazioni presenti.

La fermata è facilmente raggiungibile dalla Via Vecchia Provinciale che corre parallela alla linea ferroviaria, a cui si accede direttamente dalla SS106 e che, attraverso alcune traverse, conduce direttamente alla fermata. La nuova soluzione progettuale prevede la realizzazione di un unico sottopassaggio (riutilizzando il tombino esistente) il quale garantisce sia l'accesso verso il mare che il collegamento tra le due banchine e, mediante l'inserimento di cancelli metallici, consentirà la segregazione della zona ferroviaria negli orari di chiusura della stazione.

A livello strutturale, per la realizzazione di quanto sopra detto si prevede la realizzazione di opere provvisorie (necessarie per la stabilità dei fronti di scavo in fase esecutiva) e permanenti di vario tipo. Si rimanda alla Relazione Generale Descrittiva per un maggiore approfondimento relativo alle opere strutturali previste.

Il progetto delle finiture è frutto di uno studio accurato sia dei materiali che delle colorazioni applicate alle parti d'opera della fermata oggetto dell'intervento. In particolare, è stato tenuto conto delle caratteristiche ambientali dove sono inseriti gli impianti ferroviari ottenendo il minimo impatto utilizzando materiali locali (es. la pietra locale tipo "Reggina" etc.) e scegliendo, per i materiali compositi, colorazioni pastello.

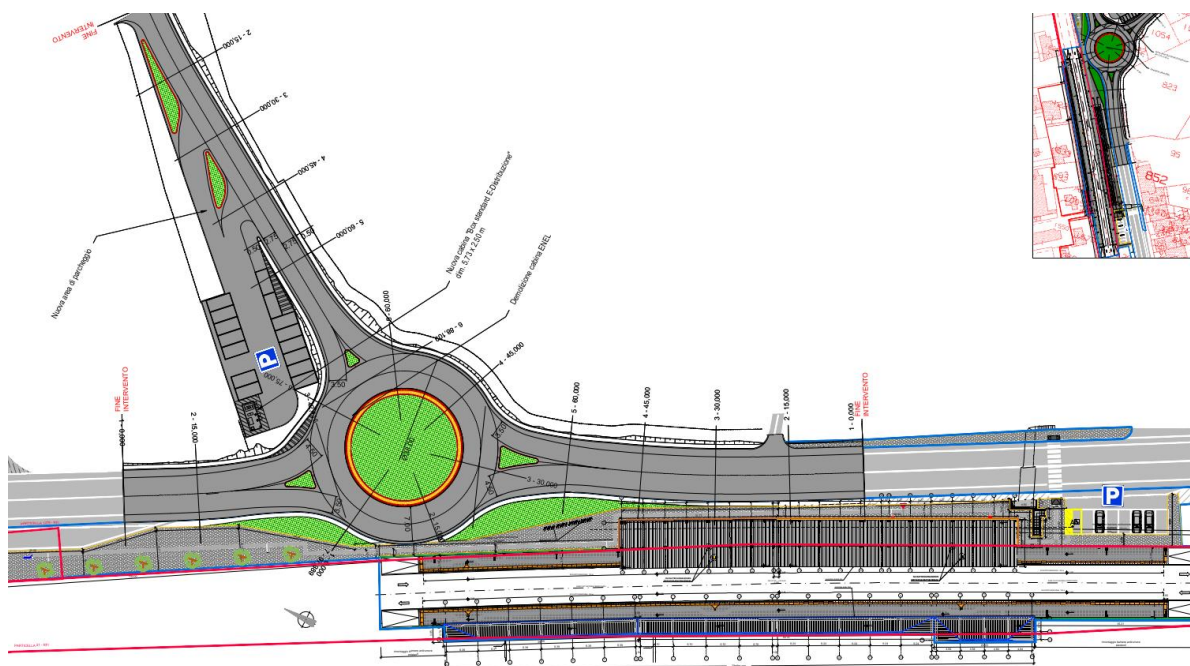


Figura 6 - Planimetria piano banchine

Per quanto riguarda l'illuminazione delle aree, data la vicinanza a siti Rete Natura 2000, sia per la fase di cantiere che per la fase operativa, sarà prevista l'ottimizzazione e l'efficientamento dell'illuminazione

esterna con l'obiettivo di contenere l'abbagliamento e il bagliore del cielo, garantendo al contempo adeguati livelli di comfort e sicurezza all'utenza e alla cittadinanza.

CANTIERIZZAZIONE

La presente sezione ha la finalità principale di illustrare sinteticamente gli aspetti relativi al processo di cantierizzazione per la realizzazione dell'opera in esame, significativi ai fini della presente relazione. Ogni struttura di Cantiere sarà pertanto esaminata negli elaborati di cantierizzazione non solo in funzione della tipologia delle attività ma anche della natura di tutti gli interventi che devono essere presidiati in quella specifica zona. L'organizzazione del lavoro, considerate le aree interessate, dovrà essere supportata da diverse strutture logistiche ed operative per garantire una efficace organizzazione di Cantiere. Le strutture dovranno rispondere anche ad esigenze igienico sanitarie e di sicurezza per i lavoratori. Per ogni tipologia di Cantiere saranno adottate tutte le necessarie misure di prevenzione e di igiene del lavoro richieste dalle disposizioni RFI e previste dalla legislazione vigente.

Sistema della cantierizzazione

Le aree di cantiere

Per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria, aree queste selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente e, in particolare; con i collegamenti principali (Strade e autostrade)
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.
- riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

La tabella seguente illustra il sistema di cantieri previsto per la realizzazione delle opere.

Per la cantierizzazione delle opere della tratta Melito P.S. – Villa San Giovanni sono state individuate le seguenti aree di cantiere:

- Cantieri Operativi;
- Aree Tecniche/di Stoccaggio;
- Aree di lavoro.

Tabella 5 - Quadro sinottico del sistema della cantierizzazione

FERMATA	DENOMINAZIONE
Sant'Elia di Lazzaro	Area di Lavoro
	Cantiere Operativo

	Cantiere Operativo secondario
	Area di Stoccaggio

Di seguito si riportano delle descrizioni sintetiche delle principali aree di cantiere.

Cantiere operativo

Il cantiere operativo sovrintende, con le sue strutture e peculiarità, le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. Sono caratterizzati dalla presenza di zone dedicate alle diverse attività operative previste e che ospitano prefabbricati, macchine ed attrezzature necessarie non solo all'esecuzione delle lavorazioni, ma anche alla ristorazione, ricreazione e riposo delle maestranze addette ai lavori.

All'interno di tali aree è prevista indicativamente l'installazione delle seguenti tipologie di strutture e impianti:

- Locale ufficio per la direzione del Cantiere e dei lavori;
- WC chimico;
- Parcheggi.
- zone di stoccaggio materiali da costruzione;
- zone di stoccaggio inerti;
- area per lavorazione ferro;
- magazzino materiali.

Aree Tecniche/di Stoccaggio

L'allestimento delle aree tecniche è previsto a servizio specificamente della realizzazione di ogni opera, e tali aree sono pertanto dimensionate in funzione della tipologia, ubicazione delle opere e della durata prevista per le lavorazioni.

Le aree saranno occupate in prossimità od in parte in coincidenza con l'opera da realizzare e dovranno garantire il posizionamento e la manovrabilità di macchine dei mezzi ed addetti tale da consentire l'esecuzione delle opere in sicurezza. Le aree tecniche saranno utilizzate anche per lo stoccaggio provvisorio dei materiali da utilizzare.

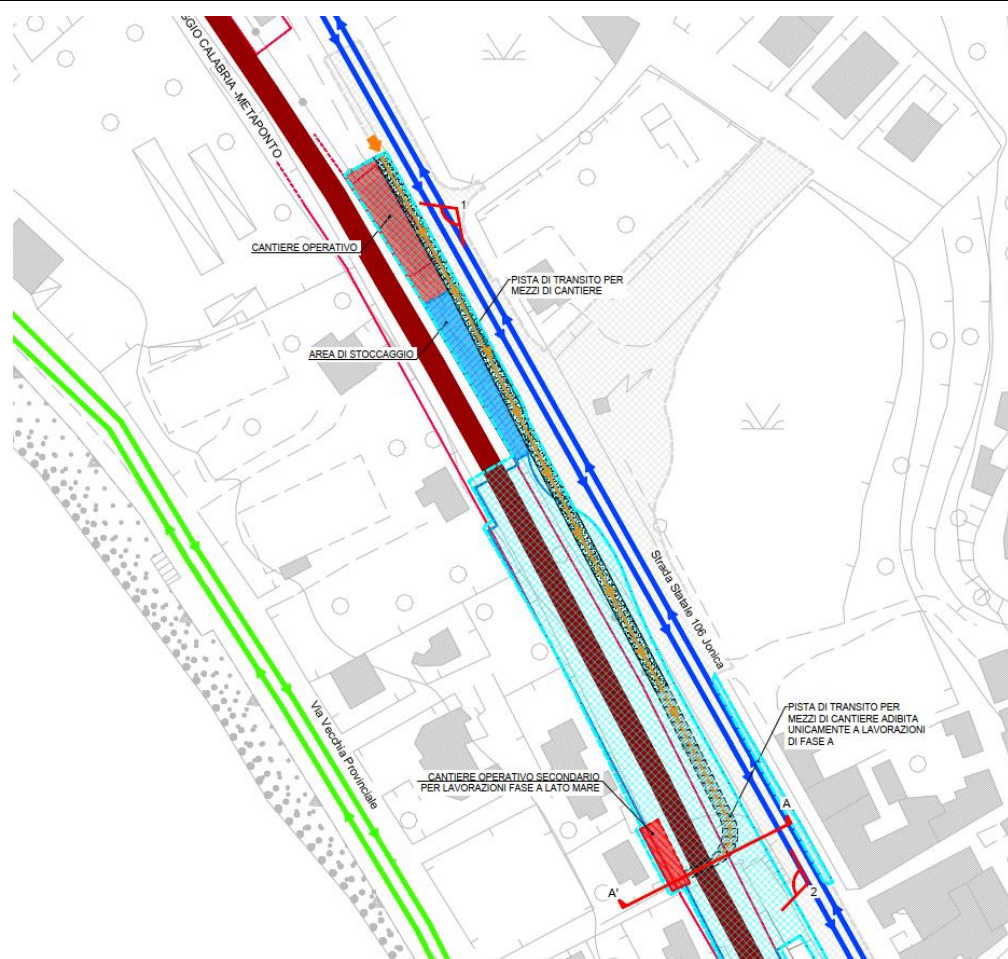


Figura 7 - Schema della cantierizzazione per la realizzazione della fermata Sant'Elia di Lazzaro

Preparazione delle aree di lavoro e ripristino

La preparazione dei cantieri prevedrà, tenendo presenti le tipologie impiantistiche presenti, indicativamente le seguenti attività:

- scotico del terreno vegetale (quando necessario), con relativa rimozione e accatastamento o sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scotico dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche);
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;

- eventuale perforazione di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale.
- costruzione dei basamenti di impianti e fabbricati;
- montaggio dei prefabbricati e degli impianti.

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea nella fase di esercizio. La sistemazione degli stessi sarà concordata con gli aventi diritto e con gli enti interessati e comunque in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.

Inoltre, prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche.

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 una apposita canalizzazione aperta.

Per quanto concerne invece il trattamento delle acque nere, gli impianti assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

Infine, l'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere potrà essere approvvigionata da pozzi, o qualora possibile prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio dal quale sarà distribuita alle utenze finali. 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.

Viabilità di cantiere

Oltre a quanto precede sui cantieri fissi, è prevista la definizione di un'area di lavoro lungo il tracciato dove si costituiranno materialmente le opere d'arte.

La viabilità di cantiere, negli assunti di progetto, è costituita da tre tipi fondamentali di strade:

1. le piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione dei mezzi impiegati nei lavori;
2. la viabilità ordinaria di interesse locale;
3. la viabilità extraurbana.

La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità congestionate;

- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale;
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.

L'intervento da realizzare è prossimo a viabilità a scorrimento veloce come ad esempio la stessa SS106 Ionica e, pertanto, i flussi generati da e per i cantieri si immetteranno elettivamente su tale viabilità e secondariamente sulla viabilità di interesse locale; in generale l'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria in esercizio, localmente potranno essere realizzate dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente, per consentire l'accesso alle aree di cantiere dalla viabilità ordinaria.

Cronoprogramma dei lavori

La durata delle lavorazioni è previsto compreso in circa 342 gg Sant'Elia di Lazzaro.

Gestione Materie

In considerazione della fase di progettazione, i dati relativi ai quantitativi dei materiali da costruzione sono da intendersi indicativi e saranno oggetto di approfondimento nelle successive fasi di progettazione.

I materiali principali (dal punto di vista quantitativo) coinvolti nella realizzazione delle opere oggetto dell'appalto sono costituiti da:

- Materiali in ingresso al cantiere;
 - Inerti
 - Conglomerati cementizi
 - Acciaio
- Materiali in uscita dal cantiere;
 - Terre e rocce da scavo
 - Materiali da demolizioni

Le modalità di gestione dei volumi di scavo, delle demolizioni e del tolto d'opera, dipenderà dalle caratteristiche fisico chimiche che emergeranno dalle analisi ambientali che si dovranno eseguire sul materiale così come l'esatta determinazione del CER e la destinazione finale che potrà prevedere percentuali diverse distribuite su: impianti di recupero, discariche per rifiuti inerti e rifiuti non pericolosi.

Per quanto riguarda il cls, non è prevista l'istallazione di un impianto di betonaggio viste le ridotte opere da realizzare, di seguito sono riportate le ditte di confezionamento di cls censite sul territorio che è possibile prendere in considerazione per l'approvvigionamento dei cls per le opere d'arte. Sono altresì indicati alcuni siti potenzialmente disponibili sul territorio di riferimento di intervento per l'approvvigionamento degli inerti, dei calcestruzzi e i siti per il conferimento finale dei materiali di risulta dei lavori.

L'effettiva disponibilità degli impianti di cava, discarica e betonaggio individuati come potenzialmente utilizzabili, dovrà in ogni caso essere verificata a cura dell'impresa in sede d'offerta.

Per specifiche e dettagli far riferimento all'elaborato 3218.20.S01.PD.AASC.RG.SX.E03-A_Relazione Gestione delle materie.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
X Autorizzazione all'esercizio	<i>Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria</i>
Altre autorizzazioni	<i>Città Metropolitana di RC</i>
X Conformità urbanistica	<i>Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia</i>
X Il progetto sarà oggetto di CdS	
X Autorizzazione Paesaggistica	<i>Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale</i>
X Parere di Compatibilità	
X Nulla osta archeologico	<i>Regione Calabria</i>
X Format proponente VInCA	

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	Non vi sono zone umide o foci dei fiumi nell'intorno dell'area di studio

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ricade integralmente all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa ai "Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m" dell'Art. 142, comma 1 lett. l) del D.Lgs. 42/2004
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è in un contesto costiero in area urbanizzata
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vi sono riserve naturali o aree appartenenti alla Rete Natura 2000 interferenti, la più vicina è a distanza di circa 100 m e riguarda esclusivamente i fondali prospicienti l'arenile
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dall'analisi dello scenario attuale effettuato nello Studio di Fattibilità ambientale emerge che nella zona non si è verificato il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale, né si ritiene possa verificarsi
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è all'interno del Comune di Motta S.Giovanni che non risulta a forte densità demografica ai sensi del punto 4.3.7 dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area è all'interno della zona di notevole interesse pubblico: Area panoramica costiera caratterizzata dalla presenza di rilievi collinari sita nel comune di Motta San Giovanni Id 180048 Dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/39 con DM 10.02.1974
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non interferisce con i usi agricoli del suolo ma solo con le coperture antropiche.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dall'analisi effettuata nello Studio di Fattibilità ambientale emerge che non sono presenti siti contaminati interferenti con l'area di studio
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non è presente il vincolo idrogeologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Area di rischio R4
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 1
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area è all'interno della fascia di pertinenza ferroviaria

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Modulistica VIA – 06/09/2022

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><u>Descrizione:</u> <u>Suolo</u> Le opere di progetto interessano parzialmente aree non già destinate ad infrastrutture ferroviarie, in tal senso si può considerare che, tali opere modifichino parzialmente gli usi in atto.</p> <p><u>Corpi idrici</u> Sono previste opere ipogee potenzialmente impattanti con i corpi idrici sotterranei, mentre non vengono sostanzialmente impattati gli ambienti idrici superficiali. Le opere ipogee sono sostanzialmente riconducibili all'adeguamento del sottopasso di stazione, tale sottopasso è attualmente esistente e pertanto le opere non saranno in grado di modificare la circolazione idrica sotterranea già perturbata dalla presenza del sottopasso stesso. Quanto alla modifica qualitativa delle acque, essa sarà riconducibile esclusivamente a eventi accidentali.</p>		<p><u>Perché:</u> <u>Suolo</u> la modifica degli usi in atto è scarsamente significativa visto il cospicuo coinvolgimento del sedime infrastrutturale in percentuale preponderante sugli altri usi sostituiti comunque afferenti categorie tipicamente ascrivibili alle coperture antropiche ad alto livello di artificializzazione e in considerazione della sostanziale insussistenza di consumo di suolo da parte delle azioni di progetto in esame in relazione alla dimensione fisica dell'opera. Le azioni di progetto non comportano un'alterazione morfologica significativa con modellamenti patenti della superficie.</p> <p><u>Corpi idrici</u> le realizzazioni di opere ipogee possono interferire in un contesto idrogeologico già disturbato dalla presenza di opere preesistenti, anche coincidenti con gli attuali sottopassi ferroviari o altri sottopassi esistenti prossimi a quello in progetto che, tuttavia, rispetto alla quota piezometrica, si trova relativamente più alto, essendo la falda stimata a livello del mare e la quota ferro approssimativamente tra i 6 e i 10 mslm.</p> <p>Per quanto attiene strettamente alla fase realizzativa si specifica che le attività di preparazione e conduzione del cantiere prevederanno il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (DM n.256 del 23 giugno 2022), nello specifico del criterio 2.6.1 "Prestazioni ambientali del cantiere"</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>Descrizione:</i> quanto all'utilizzo di materie prime sono previsti approvvigionamenti di inerti calcestruzzi e conglomerati per l'esecuzione delle opere</p>		<p><i>Perché:</i> i quantitativi in approvvigionamento sono esigui e non tali da incidere in maniera significativa sullo sfruttamento di risorse non rinnovabili, in tal senso in fase di progetto è stata effettuata una ricognizione dei potenziali siti di approvvigionamento sul territorio che ha mostrato che la domanda di materiale è assorbita dalla disponibilità di risorse nelle aree di progetto. Inoltre, i prodotti da costruzione avranno valore percentuale del contenuto di materia riciclata ovvero recuperata ovvero di sottoprodotti come indicato nei Criteri Ambientali Minimi (DM n.256 del 23 giugno 2022), nello specifico nel gruppo di criteri 2.5 "specifiche tecniche per i prodotti da costruzione"</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><i>Descrizione:</i> per l'esecuzione delle opere sono necessarie sostanze potenzialmente nocive quali sostanze chimiche, olii, vernici, solventi, carburanti</p>		<p><i>Perché:</i> l'effetto nocivo di tali sostanze potrebbe essere legato esclusivamente a sversamenti accidentali nel suolo o nei corpi idrici superficiali. In tal senso costituiscono impatti potenziali e non certi che possono essere evitati mediante l'applicazione delle adeguate procedure operative nelle attività di cantiere.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> è prevista la produzione dal cantiere di terre e rocce da scavo e rifiuti da costruzione e demolizione		<i>Perché:</i> in sede progettuale si definiscono i quantitativi di materiale da avviare al recupero che non possono essere inferiori al 70% sul materiale da C&D nel rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (DM n.256 del 23 giugno 2022), nello specifico del criterio 2.6.2 Demolizione selettiva, recupero e riciclo.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> saranno generate polveri e emissioni climalteranti dovute essenzialmente al transito dei mezzi di cantiere e alla movimentazione di materiale polverulento all'interno delle aree di cantiere		<i>Perché:</i> le considerazioni effettuate all'interno dello studio di fattibilità ambientale mostrano che le emissioni dovute alle attività di cantiere non incidano significativamente e comunque la quantità complessiva di polveri e gas climalteranti compresi dei valori di fondo non superano le soglie normative. Inoltre le attività di preparazione e conduzione del cantiere prevederanno il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (DM n.256 del 23 giugno 2022), nello specifico del criterio 2.6.1 "Prestazioni ambientali del cantiere" Infine l'impatto ha carattere provvisorio essendo legato strettamente alla fase di cantiere. Per quanto riguarda la fase di esercizio il progetto può essere inteso come migliorativo dello stato attuale in quanto drena il traffico su gomma a favore del traffico su ferro.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<i>Descrizione:</i> si potranno verificare impatti su rumore e vibrazioni nella fase di realizzazione delle opere, i quali saranno gestiti mediante l'attuazione di piani di cantiere specifici. Per la fase di esercizio sono state predisposte apposite barriere antirumore.		<i>Perché:</i> Poiché le aree di lavoro sono ubicate in un contesto mediamente urbanizzato sono presenti ricettori di tipo residenziale in prossimità delle aree di lavoro, anche a ridotte distanze. In tal senso si prescrive l'istallazione di barriere antirumore provvisorie di cantiere e una serie di procedure operative atte a contenere gli effetti sulla componente all'interno delle soglie normative.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si		<input type="checkbox"/> Si	
	<i>Descrizione:</i> non si prevedono ulteriori rischi rispetto a quelli già elencati.		<i>Perché:</i> in fase di cantierizzazione il confinamento delle aree di cantiere e le prescrizioni di sicurezza sono volte ad evitare incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente. In fase di esercizio l'opera può considerarsi ininfluente rispetto a tali tipi di incidenti se non migliorativa in quanto drena traffico su gomma, che dal punto di vista probabilistico, offre una maggiore incidenza su incidenti di tale fattispecie.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
<p>limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> sono presenti aree vincolate paesaggisticamente da Art. 136 e 142 lett. a) del D.Lgs. 42/2004.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda gli impatti potenzialmente prodotti dalle opere, nella loro dimensione fisica, si osserva che l'intervento in esame, configurandosi come un insieme di opere puntuali rispetto all'estensione delle aree vincolate, o al più di modesta estensione superficiale, non determinano sotto il profilo paesaggistico, ovvero dei valori sostanzianti il vincolo, trasformazioni significative comunque in grado di modificare l'attuale assetto delle relazioni materiali e immateriali tra le componenti che determinano l'assetto del paesaggio e lo configurano così come lo percepiamo nelle aree oggetto di trasformazione. Le opere in progetto, producono interferenze visuali limitate spazialmente alla sola presenza delle pensiline a cui si integrano, dal punto di vista architettonico, le barriere antirumore di progetto e preesistenti. In ogni caso la presenza delle pensiline, di per sé, non sembra poter modificare sensibilmente gli attuali assetti percettivi, si evidenzia infatti che gli interventi risultano essere localizzati e dimensionalmente esigui rispetto all'estensione dell'infrastruttura e del sistema di paesaggio attraversato, pertanto non si ritiene che le stesse possano pregiudicare né alterare gli attuali assetti percettivi</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> particolarmente vicina alle aree di progetto il SIC "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi", che interessa i fondali prospicienti l'arenile		<i>Perché:</i> il SIC si colloca ad una distanza inferiore ai 100 m tuttavia riguarda il fondale marino su cui il progetto non offre alcuna interferenza.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento non ricade in area golenale o interferente con il sistema dei corsi d'acqua principali		<i>Perché:</i> le azioni di progetto sono neutrali rispetto allo stato attuale della trasparenza idraulica della linea ferroviaria che è già garantita dalle necessarie opere di attraversamento	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> non sono presenti viabilità afferenti alla rete primaria interferenti con le aree di progetto		<i>Perché:</i> L'analisi ante-operam dell'area, contenuta nello studio di fattibilità ambientale, non restituisce un quadro di potenziale criticità. L'applicazione dei corretti protocolli di gestione del cantiere unitamente alle adeguate misure di sicurezza da applicare in fase realizzativa permettono di escludere potenziali effetti negativi.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i> Le opere in progetto, producono interferenze visuali limitate spazialmente alla sola presenza delle pensiline a cui si integrano, dal punto di vista architettonico, le barriere antirumore di progetto e preesistenti. In ogni caso la presenza delle pensiline, di per sé, non sembra poter modificare sensibilmente gli attuali assetti percettivi, si evidenzia infatti che gli interventi risultano essere localizzati e dimensionalmente esigui rispetto all'estensione dell'infrastruttura e del sistema di paesaggio attraversato, pertanto non si ritiene che le stesse possano pregiudicare né alterare gli attuali assetti percettivi.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti negativi in quanto il sito di studio pur appartenente ad un'area vincolata ex art. 136 D.Lgs.42/2004, non risulta particolarmente sensibile all'intrusione di elementi afferenti al sistema ferroviario che già fanno parte dell'assetto percettivo attuale.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si osserva che per circa il 60% del totale dello sviluppo, gli usi del suolo in atto interessati dal sedime di progetto sono le Reti ed aree per le infrastrutture di trasporto; secondariamente i tessuti urbani ed extraurbani che coprono il 25% delle coperture interessate e in ultimo le Aree verdi urbane che incidono per circa il 15%. Dagli interventi non risultano affatto interessate aree naturali e/o naturaliformi</p>		<p><i>Perché:</i> non vi sono effetti negativi in quanto non vi è sottrazione di suolo naturale/naturaliforme.</p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> si cita il Piano Regionale di Bonifica delle Aree inquinate, confluito nel Piano di Gestione dei Rifiuti, pur non ravvedendo alcun impatto della progettazione in esame su di esso		<i>Perché:</i> non vi è alcuna interferenza tra le aree di progetto e i siti inquinati/potenzialmente inquinati appartenenti al Piano di Bonifica	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì		<input checked="" type="checkbox"/> No	
	<i>Descrizione:</i> non sono stati rilevati ricettori sensibili potenzialmente impattati dalle lavorazioni		<i>Perché:</i> l'applicazione dei protocolli di gestione ambientale dei cantieri unitamente all'utilizzo di barriere acustiche mobili di cantiere che avranno anche funzione antipolvere permettono di escludere significativi impatti sui ricettori circostanti le aree di cantiere.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> gli interventi risultano interessante in maniera preponderante il sedime infrastrutturale e, secondariamente aree comunque afferenti a categorie tipicamente ascrivibili alle coperture antropiche ad alto livello di artificializzazione		<i>Perché:</i> poiché l'intervento riguarda aree artificializzate si ritiene di poter escludere un effetto significativo sulla componente.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> dalle analisi condotte nello studio di fattibilità ambientale, ed in particolare con riferimento ai siti inquinati (SIN, SIR e piano Regionale Bonifica dei siti contaminati) non risultano aree soggette a inquinamento o danno ambientale nell'area di studio o limitrofe ad essa		<i>Perché:</i> dalla documentazione esaminata nello studio di prefattibilità non risultano elementi tali da poter prevedere effetti ambientali significativi, eventuali ulteriori approfondimenti potranno essere effettuati in fase esecutiva a valle delle analisi sui campioni di materiale di risulta.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> l'area di progetto è in zona sismica 1		<i>Perché:</i> tutte le strutture tengono conto dell'azione sismica di progetto ai sensi delle NTC	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'unico progetto di cui si è a conoscenza è la realizzazione della rotatoria sulla SS Jonica.		<i>Perché:</i> per l'unico progetto di cui si è a conoscenza, non si prevedono effetti cumulativi.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> non è possibile generare effetti di natura transfrontaliera		<i>Perché:</i> sono da escludere effetti di natura transfrontaliera	

10. Allegati


Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	GENERALI Relazione Generale Descrittiva	-	ALL1_Relazione_Generale
2	GENERALI Planimetria di inquadramento con individuazione degli interventi	1:200	ALL2_Planimetria_individuazione_interventi
3	GENERALI Planimetria di inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli	-	ALL3_Planimetria_inquadramento_urbanistico_analisi_vincoli
4	STATO DI FATTO Stato di fatto: Planimetria generale del rilievo	1:200	ALL4_Planimetria_rilievo
5	ARCHITETTONICO Planimetria banchine e sottopasso	1:200	ALL5_Planimetria_banchine_sottopasso
6	ARCHITETTONICO Planimetria coperture	1:200	ALL6_Planimetria_coperture
7	ARCHITETTONICO Sezioni	1:200	ALL7_Sezioni
8	ARCHITETTONICO Prospetti	1:200	ALL8_Prospetti
9	ARCHITETTONICO Viste di progetto	-	ALL9_Viste_progetto
10	AMBIENTE Studio di Fattibilità Ambientale	-	ALL10_Studio_Fattibilità_Ambientale
11	AMBIENTE Allegati allo Studio di Fattibilità Ambientale	-	ALL11_Allegati_Studio_Fattibilità_Ambientale
12	AMBIENTE	-	ALL12_Relazione_gestione_materie

	Relazione gestione delle materie		
13	CANTIERIZZAZIONE E SICUREZZA Planimetria di cantierizzazione	-	ALL13_Planimetria_cantierizzazione
14	CANTIERIZZAZIONE E SICUREZZA Cronoprogramma lavori	-	ALL14_Cronoprogramma_lavori

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.