

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

1. Titolo del progetto

Prolungamento della Metropolitana di Salerno: tratta Arechi- Pontecagnano FS- Aeroporto (collegamento ferroviario Aeroporto Salerno “Costa d’Amalfi”)

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 ____	<i>Allegato II bis, punto 2 lettera H</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento è relativo al “Completamento della Metropolitana di Salerno, tratta Arechi - Aeroporto di Salerno “Costa D’Amalfi”. L'intervento è finalizzato al potenziamento dei sistemi di trasporto nell'ambito dell'area urbana di Salerno, nell'ottica dell'aumento dell'offerta di servizi ferroviari metropolitani per il collegamento con i comuni dell'hinterland meridionale, migliorando i collegamenti con l'Ospedale, l'Università, l'Aeroporto (inserito nel nuovo piano industriale delle Rete Aeroportuale Campana tra gli aeroporti di interesse nazionale per i quali è necessario adeguare l'accessibilità stradale e ferroviaria) e l'Area Industriale riducendo, di conseguenza, il traffico veicolare privato.

Si evidenzia che la Commissione Tecnica di VIA con parere n.2503 del 29/09/2017 ha espresso parere positivo di compatibilità ambientale al masterplan dell'Aeroporto di Salerno “Costa d’Amalfi” raccomandando “*prima dell'inizio dei lavori, la definitiva approvazione dei progetti ferroviari di collegamento della stazione di interscambio tra la metropolitana e la linea nazionale Salerno- Reggio Calabria in corrispondenza dell'Aeroporto mediante la costruzione del terzo binario*”.

4. Localizzazione del progetto

Il tracciato ha inizio nella stazione di Arechi e termina nei pressi dell'Aeroporto di Salerno- Costa d’Amalfi dove è prevista la realizzazione della nuova stazione di Pontecagnano Aeroporto.

L'analisi dei vincoli e delle aree protette è riportata negli elaborati grafici “Carta dei vincoli e delle tutele” e nella relazione “Studio Preliminare Ambientale” allegati alla presente.

5. Caratteristiche del progetto

La tratta attualmente in esercizio Stazione Centrale Salerno – Stadio Arechi risulta già inserita nel PIR, elaborato dal Gestore dell'Infrastruttura RFI SpA, tra quelle della “Rete complementare – Linee ferroviarie rete secondaria”.

Il “Completamento della metropolitana di Salerno” consiste nel prolungamento della citata tratta con l'ulteriore tratta Stadio Arechi – Pontecagnano – Aeroporto.

Al riguardo la Direzione Generale del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale del MIT, con nota prot. 187 del 14 gennaio 2019, ha ritenuto di inserire anche la tratta stadio Arechi –Pontecagnano – Aereoporto nell'aggiornamento 2018 del Contratto di programma 2017 – 2021 precisando che ciò costituisce, ai sensi dell'art. 2 comma 2 dell'Atto di cessione, automatica inclusione della tratta nella infrastruttura ferroviaria nazionale d competenza di RFI.

Il tracciato del progetto definitivo del completamento della metropolitana di Salerno prevede la realizzazione di una linea a semplice binario, di lunghezza complessiva di circa 9km.

L'intervento comprende diverse tipologie di opere tra cui:

- opere di linea (ponti sui corsi d'acqua attraversati, adeguamento di sottovia, sottopassi, e cavalcaferrovia),
- stazioni e fermate,
- fabbricati tecnologici,
- opere connesse (adeguamento viabilità, nuove viabilità comunali e strade di accesso alla stazione S. Antonio.)
- Opere di armamento, elettrificazione e opere idrauliche minori.
- Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione Generale All_1

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	<i>La tratta Stazione Centrale di Salerno – Arechi è stata attivata all'esercizio commerciale a novembre del 2013.</i> _____
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:

Procedure	Autorità competente
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica</p> <p><input type="checkbox"/> Il progetto sarà oggetto di apposita Conferenza di Servizi con tutti gli Enti competenti. _____</p> <p>_____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p>	<p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Interferenza trasversale rispetto all'asse del tracciato esistente e in progetto.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La parte iniziale di tracciato dista circa 1km dalla costa per poi allontanarsi fino ad un massimo di 3km in prossimità della stazione S. Antonio.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
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"/>	-

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>
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"/>	Non si ha evidenza di zone oggetto di intervento in cui si è verificato il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale (nessuna interferenza diretta o indiretta con SIN).
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dall'analisi della mappatura condotta dall'ISTAT: "Incidenza delle abitazioni di proprietà" del comune di Salerno, l'area ricadente nel buffer dell'intervento risulta in una scala da 1- 6 si colloca a metà della scala di rappresentazione e pertanto, non si può definire a forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento in progetto interferisce trasversalmente con il vincolo di cui all'art.142, comma 1, lett.c) del D.lgs. 42/2004 (in particolare in sei punti come riportato nella "Carta dei vincoli e delle tutele") Beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004 s.m.i (ex art. 10 del D.lgs. 42/2004 s.m.i) Beni paesaggistici ai sensi della Parte III del D.lgs. 42/2004 s.m.i: Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.) Aree di notevole interesse pubblico - Bellezze d'insieme lett. c) e d)

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>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Alcune aree cantiere ricadono in superfici attualmente a destinazione d'uso "seminativi" ma non si rilevano territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità. Per maggiori dettagli si rimanda alla tav." All_5-6 Carta degli usi in atto"
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti interferenze dirette. Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato "All_8 Gestione Materiali di Risulta"
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nella porzione di tracciato ricadente nel comune di Salerno non vi è l'interferenza con il vincolo idrogeologico (fonte Settore Urbanistica-Comune di Salerno). Nella porzione di tracciato ricadente nel comune di Pontecagnano Faiano gli strumenti di pianificazione non riportano informazioni circa le aree sottoposte a vincoli 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"/>	Dalla perimetrazione del PSAI/PGRA Carta delle fasce fluviali e del reticolo idrografico il tracciato interseca aree di: - fascia A (Alveo di piena standard - Tr 30 anni), -B1 (fascia di esondazione piena standard – Tr50anni) -B2 (Tr 100anni) -B3 (Tr 200anni) -C Fascia di inondazione per piena di intensità eccezionale – Tr 500anni "All_7 PAI, PGRA- Aree a preesistente pericolosità idraulica"

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
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"/>	Sia per il comune di Salerno che per il comune di Pontecagnano Faiano la classificazione sismica riporta: Zona sismica 2: "Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti"
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'ultima parte del tracciato che termina con la Stazione di Pontecagnano Aeroporto, vista la sua funzione trasportistica, si trova in corrispondenza, ma comunque non in asse alla pista aeroportuale, delle superfici di avvicinamento e di decollo, approssimativamente tra le progressive 8+500 e 8+800, in testata 23 della pista di volo. In affiancamento e in parte in diretta interferenza vi è la tangenziale di Salerno e la SS18.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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><i>Descrizione:</i> Il progetto non comporterà mutamenti fisici significativi delle località attraversate. La realizzazione del nuovo tracciato sarà, infatti, per lo più in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche generate dal progetto seppur non comporteranno effetti significativi sull'ambiente interessato, saranno nella fase di redazione del PD, accuratamente attenzionate ed in caso di potenziali effetti significativi e negativi saranno oggetto di un approfondimento progettuale atto a mitigare e/o eliminare gli effetti sul territorio. Allo stato attuale, dall'analisi dell'uso del suolo, non emergono aree ad elevata qualità. L'interferenza con i corsi idrici sarà accuratamente analizzata e risolta nella successiva fase progettuale.</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?	
<p>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>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede, in fase di cantiere l'utilizzo di risorse naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici in affiancamento alla ferrovia già esistente. In particolare, le nuove superfici occupate per le attività di cantiere, saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Durante l'esercizio della nuova infrastruttura in affiancamento alla linea esistente non sarà richiesto l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>	
<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>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la movimentazione di materiali e ad esempio l'immissione in atmosfera di polveri in fase di cantiere. Grazie però, alle scelte progettuali intese sia come mitigazione degli effetti che accorgimenti ad esempio la bagnatura delle aree di cantiere, ci sarà una ridotta probabilità di produzione di sostanze o materiali dannosi per la salute umana.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi in questione non producono effetti significativi per la salute umana e l'ambiente. Anche in caso di presenza di amianto o altre sostanze potenzialmente generatrici di scenari di rischio, in fase di redazione del PD si terranno in considerazione i rischi e si valuteranno le soluzioni specifiche.</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
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto comporta una produzione complessiva di circa 145.931 mc (in banco) di materiali di risulta di cui 111.821 mc costituiti da materiali terrigeni (terre e rocce da scavo), 18.110 mc costituiti da pietrisco ferroviario (ballast) e 16.000 mc di materiali da demolizione. Si prevede di gestire i quantitativi di materiali terrigeni, ballast e materiali di demolizione in regime di rifiuto, ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., e, quindi, di conferirlo presso impianti di recupero/smaltimento autorizzati.</p>		<p><i>Perché:</i> A seguito della caratterizzazione del materiale prelevato lungo linea e del pietrisco ferroviario, è emersa come tipologia di rifiuto la presenza di terre non pericolose (CER 17.05.04) e pietrisco ferroviario non pericoloso (CER 17.05.08). I progetti in questione non producono alcun effetto significativo sulla componente rifiuti in quanto tutti i materiali da scavo e di demolizione, saranno smaltiti a norma di legge vigente in materia di gestione dei rifiuti. I materiali di scavo infatti saranno o riutilizzati o gestiti in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente (parte IV D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.) con recapito a discarica inerti, non pericolosi e impianti di recupero. Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato: "All_8 Gestione materiali di risulta"</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><i>Descrizione:</i> Nel caso delle infrastrutture ferroviarie, le azioni di progetto responsabili della produzione delle succitate tipologie emissive sono unicamente riconducibili alla dimensione Costruttiva dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere. Tali azioni di progetto sono sostanzialmente riconducibili a tre categorie, individuabili nella movimentazione e stoccaggio terre, nell'operatività dei mezzi d'opera nelle aree di cantiere e nel traffico di cantierizzazione. Si rappresenta che visto il sottile confine amministrativo tra il comune di Pontecagnano Faiano e Bellizzi, pur non essendo quest'ultimo interessato dal tracciato in progetto, potrebbe essere interferito dai mezzi di trasporto in entrata e in uscita dalle aree di cantiere individuate.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi previsti in progetto non produrranno alcun effetto significativo in quanto, le emissioni di polveri in atmosfera, saranno relative unicamente alla movimentazione dei materiali in fase di cantiere, e saranno del tutto temporanee e si annulleranno a fine lavori. A titolo cautelativo sono stati comunque previsti interventi di mitigazione quali bagnatura e spazzolatura delle aree e viabilità di cantiere. Saranno inoltre previsti in fase esecutiva le procedure operative atte a prevenire/minimizzare l'impatto in fase di cantiere quali ad esempio il lavaggio delle ruote degli automezzi, umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato, pavimentazione delle piste ove possibile, etc... In fase di sviluppo del PD non saranno comunque trascurati gli aspetti legati alle emissioni in fase di cantiere e nell'eventualità in cui si dovessero riscontrare dei superamenti valutabili come "emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera" si adotteranno tutte le misure di mitigazione adeguate.</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
<p>6. Il Progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p>Descrizione: Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici. In fase di esercizio, per la mitigazione del rumore generato dal traffico ferroviario, sono state inserite, a mitigazione dell'impatto e a garanzia del rispetto dei livelli sonori secondo la normativa vigente, le barriere antirumore. In ogni caso, gli aspetti legati alle fasi di cantierizzazione saranno oggetto di ulteriori studi ed eventualmente saranno applicate e previste ulteriori azioni di mitigazione Non si produrranno energia termica o radiazioni elettromagnetiche né durante la fase dei lavori né durante la fase di esercizio.</p>		<p>Perché: Le modifiche generate dal progetto non producono alcun effetto significativo perché le emissioni acustiche, prodotte in fase di costruzione, saranno del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori. Le emissioni della Metro non apportano un contributo significativo ai livelli di rumore raggiunti nelle fasce di pertinenza ferroviaria. In particolare, il contributo della sola Metro risulta praticamente trascurabile nel periodo notturno, difatti i livelli raggiunti sono in media oltre i 10 dB al di sotto di quelli raggiunti dalla linea storica Salerno – Battipaglia per i ricettori posti dal lato pari della linea ferroviaria. Ciò considerato, nell'ambito dello studio acustico, ai fini della progettazione delle opere di mitigazione, sono stati considerati i ricettori posti sul lato dispari dei binari, mentre per quanto concerne i ricettori posti sul lato pari dei binari si rimanda agli interventi di mitigazione acustica previsti dal Piano di Risanamento Acustico redatto ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000 per la linea ferroviaria Salerno - Battipaglia. Per contenere le emissioni sonore in fase di cantiere si provvederà, comunque, a una corretta programmazione e conduzione delle attività giornaliere, utilizzando idonee attrezzature omologate secondo le direttive comunitarie. In fase esecutiva verranno infine definite le specifiche procedure operative atte a prevenire/minimizzare l'impatto in fase di cantiere quali</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
			<p>ad esempio il mantenimento in efficienza delle apparecchiature di cantiere, il ricorso a mezzi con migliori caratteristiche prestazionali etc. Relativamente al rumore non emergono criticità</p> <p>legate alle vibrazioni indotte dal transito dei convogli ferroviari, tuttavia sarà un tema di approfondimento della successiva fase progettuale.</p>	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non comporta rischi di contaminazione del terreno o delle acque sia superficiali che sotterranee. Gli interventi sono: - localizzati a distanza sufficientemente cautelativa dal mare; - Interferiscono con diversi corsi d'acqua. Per tali interferenze, nelle successive fasi progettuali si terrà conto degli scenari di rischio idraulico e di contaminazione e dunque si analizzeranno le eventuali soluzioni progettuali da adottare in caso di incidente.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche generate dal progetto non produrranno alcun effetto significativo perché non sono previsti scarichi in ambiente. In generale, durante lo svolgimento delle fasi di realizzazione dell'opera saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti sul suolo e nelle acque superficiali e sotterranee. In fase esecutiva saranno comunque adottati tutti i dispositivi e le misure gestionali atte alla protezione del suolo e delle acque. In particolare, in fase di PD tali contenuti saranno esplicitati nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione.</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?	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i. Tutte le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative.</p>		<p><i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione o il funzionamento del progetto garantiscono la sicurezza e la salute delle persone, la tutela ambientale.</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto interferisce, alle estremità dell'opera in un'area limitata, con il vincolo di cui all'art. 142, comma 1 lettera g) del D.lgs. 42/2004 riferibile a "Territori ricoperti da boschi o sottoposti a vincolo di rimboscamento".</p>		<p><i>Perché:</i> La realizzazione del progetto non genererà impatti significativi sulle aree sensibili e/o vincolate presenti sul territorio. Saranno considerate tutte le necessarie mitigazioni in fase di PD già preventivamente analizzate e considerate in fase di fattibilità tecnica economica.</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 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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non interessa altre zone nel sito o attorno ad esso che sono importanti o sensibili per la loro ecologia.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche generate dal progetto non producono alcun effetto significativo su altre zone importanti o sensibili dal punto di vista ecologico e ambientale.</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?	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto attraversa i corpi idrici risolvendo l'interferenza con la realizzazione di alcuni ponti e un cavalcavia: Ponte sul Fiume Fuori (VI01- pk 1+600; Ponte sul Fiume Picentino (VI02- pk 3+600); Ponte sul Fosso Frestola (VI03- 6+850); Ponte sul Torrente Asa (VI04- 6+850); Cavalcavia in prossimità della stazione di Sant'Antonio. In particolare, nello studio "Relazione idraulica e di compatibilità" è stata valutata la compatibilità idraulica degli attraversamenti dell' infrastruttura di progetto con il territorio, ed è stata analizzata la sicurezza del corpo ferroviario, identificando, in termini di funzionalità e sicurezza i manufatti di presidio idraulico più opportuni, garantendo la minima interferenza delle opere con il normale deflusso delle acque. Le opere in progetto rispettano le condizioni di compatibilità idraulica previste dagli strumenti normativi vigenti, in particolare quelle previste dagli strumenti di pianificazione (PSAI-PGRA) vigenti. Le opere sono state studiate in modo da non interferire con le attuali aree a rischio idraulico individuate nel PSAI, per non alterare le condizioni di funzionalità idraulica dei corsi d'acqua interessati dagli interventi e per non generare un aumento della pericolosità idraulica, né localmente, né nelle aree a monte e a valle degli interventi. Le opere in progetto risultano compatibili con i Piani e Programmi di mitigazione del rischio idraulico nell'area e con l'attuale assetto idraulico del territorio.</p>		<p><i>Perché:</i> Sarà accuratamente verificato, nella successiva fase progettuale, la realizzazione di opere di sostegno e delle fondazioni indirette. Saranno analizzati gli scenari di rischio idraulico valutando la sicurezza delle opere. Anche alla luce del PAI ad esempio la Fermata Ospedale non ricade più in zona a rischio idraulico a seguito del recente aggiornamento del PAI. Come si evince dalla relazione idrologica la scelta dei tempi di ritorno degli eventi meteorici per il calcolo delle portate necessarie al dimensionamento delle varie tipologie di opere, è stata effettuata in conformità a quanto previsto dal Manuale di Progettazione ferroviaria RFI (RFI DTC SI CS MA IFS 001B) e dall'Aggiornamento delle Norme tecniche delle Costruzioni (D.M. 17 Gennaio 2018) e Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni"» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018.</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
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto le sorgenti infrastrutturali che possono essere ritenute concorsuali sono rappresentate dalla tangenziale di Salerno e dalla SS18.</p>		<p><i>Perché:</i> Si fa presente che a prescindere dall'appartenenza geometrica ad una determinata fascia di pertinenza acustica, di fatto per il ricettore non assumono rilevanza le infrastrutture potenzialmente concorrenti che non insistono sullo stesso fronte rispetto all'infrastruttura principale oggetto di analisi. Infatti, ove la linea ferroviaria e l'infrastruttura stradale concorrente insistono su fronti opposti di nuclei di residenziali consolidati la presenza stessa dell'edificato costituisce un ostacolo alla propagazione dell'uno o dell'altro contributo acustico e pertanto non vi è concorsualità effettiva.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi previsti consistono nel completamento di un'infrastruttura esistente ed in affiancamento stretto alla linea Salerno - Battipaglia, riprendendone la tipologia infrastrutturale prevalente e l'attuale quota del piano del ferro. Pertanto, la localizzazione del progetto non modifica l'intervisibilità e la fruizione pubblica.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi, in quanto gli interventi si configurano come completamento di un'infrastruttura esistente ed in affiancamento stretto alla linea Salerno - Battipaglia; non determinano alcuna modifica all'attuale struttura del paesaggio; non costituiscono nuovi segni strutturanti il paesaggio.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in un'area che ha già subito profonde modifiche e risulta urbanizzata. Si prevede una contenuta perdita di suolo non antropizzato in quanto la linea a semplice binario sarà in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non produce alcun effetto significativo su terreni non urbanizzati.</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?	
<p>15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento in oggetto è finalizzato al potenziamento dei sistemi di trasporto nell'ambito dell'area urbana di Salerno, nell'ottica dell'aumento dell'offerta di servizi ferroviari metropolitani per il collegamento con i comuni dell'hinterland meridionale, migliorando i collegamenti con l'Ospedale, l'Università, l'Aeroporto (inserito nel nuovo piano industriale delle Rete Aeroportuale Campana tra gli aeroporti di interesse nazionale per i quali è necessario adeguare l'accessibilità stradale e ferroviaria) e l'Area Industriale riducendo, di conseguenza, il traffico veicolare privato.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto fa parte del piano industriale della Rete Aeroportuale Campana.</p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto attraversa due comuni Salerno e Pontecagnano Faiano; come evidenziato dalla "All_Carta degli Usi in atto" attraversa: "aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati" e "zone residenziali a tessuto discontinuo e rado".</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non produce alcun effetto significativo su sulle aree antropizzate prossime all'intervento. Anche rispetto alle formazioni naturali si osserva dalla carta degli usi in atto che le formazioni naturali, derivano dall'esito di un lungo processo di trasformazione ad opera dell'uomo dove ormai le aree prettamente naturali hanno lasciato il posto a quelle urbanizzate ed a quelle utilizzate per scopi agricoli costituite da scarse fitocenosi naturali con prevalenza di specie coltivate di scarso valore floristico e da canali bordati da filari e/o siepi in cui prevalgono specie esotiche (Robinia Pseudoacacia e Ailanthus altissima). Tali ecosistemi, antropico ed agricolo, in quanto tali, presentano una naturalità da molto bassa a media.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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?	<p><i>Descrizione:</i> Il tracciato interferisce indirettamente con centro sportivo e con l'Ospedale, in prossimità della stazione di Arechi e della Fermata Ospedale nel comune di Salerno.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento in progetto ha come obiettivo proprio quello di migliorare i collegamenti non solo tra i due comuni ma anche i collegamenti con l'Ospedale San Leonardo. Chiaramente, sono state già considerate in fase di PFTE tutte le misure di mitigazione diretta e indiretta sui recettori sensibili che saranno ulteriormente analizzati e verificati al fine di garantire il rispetto dei limiti di immissione (notturna e diurna) ai sensi della normativa vigente.</p>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in affiancamento alla linea ferroviaria esistente e pertanto, non si prevede perdita di suolo di alta qualità.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non interferisce con risorse ambientali di alta qualità.</p>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nell'area di progetto e in aree limitrofe non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. In particolare, è stato condotto un censimento e una ricognizione dei SIN e allo stato attuale non risultano interferenze dirette.</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
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?	<p><i>Descrizione:</i> Dal punto di vista sismico, sulla base dei risultati delle indagini geofisiche, il sito di progetto è stato classificato in tre differenti categorie di suolo: - B (Tratta da pk 58+512 a pk 59+400), - C (Tratta da pk 59+400 a pk 63+300); - E (Tratta da pk 63+300 a pk 67+389).</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non genera effetti significativi sullo stato dei luoghi in riferimento alle problematiche indicate. In fase di PD si procederà comunque alla valutazione di uno o più scenari di criticità estrema ad esempio con una valutazione del rischio idraulico a seguito di incrementi pluvio- idrometrici estremi). Inoltre, dall'interpretazione delle 12 CPTU si conclude che: - lungo l'intero sviluppo della linea non emergono evidenti condizioni di terreno suscettibile alla liquefazione tali da richiedere trattamenti specifici; - alcune prove SCPTU mostrano localmente, per spessori generalmente decimetrici, compresi a profondità fra 10 e 14 m, un fattore di sicurezza alla liquefazione inferiore a 1.25, ma sempre superiore all'unità. I valori delle velocità delle onde di taglio misurate nelle profondità corrispondenti, sia da SCPTU che da prove MASW – forniscono comunque un quadro di terreni ascrivibili alla Categoria C secondo NTC 2018 (terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fine mediamente consistenti), talvolta anche ascrivibili alla Categoria B, quindi poco suscettibili; - Tenuto conto del limitato spessore in cui si verifica la condizione di $FL < 1.25$, nonché la profondità a cui si verifica tale condizione, l'eventuale cedimento indotto dalla liquefazione, qualora si propaghi fino a livello del piano rotaie, potrà essere – nel caso - gestito attraverso operazioni di manutenzione.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Il progetto non determina effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti.	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Il progetto interessa il territorio del comune di Salerno e Pontecagnano Faiano che attualmente risultano già connessi perciò l'impatto che l'opera avrà non potrà che incrementare positivamente tale connessione dei comuni.	

10. Allegati			
<p>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.</p> <p>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)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione generale		ALL1_Relazione_generale
1a	Plano-Profilo su Cartografia Tav. 1 di 5		ALL1a_Plano_Profilo_su_cartografia_1/5
1b	Plano-Profilo su Cartografia Tav. 2 di 5		ALL1b_Plano_Profilo_su_cartografia_2/5
1c	Plano-Profilo su Cartografia Tav. 3 di 5		ALL1c_Plano_Profilo_su_cartografia_3/5
1d	Plano-Profilo su Cartografia Tav. 4 di 5		ALL1d_Plano_Profilo_su_cartografia_4/5
1e	Plano-Profilo su Cartografia Tav. 5 di 5		ALL1e_Plano_Profilo_su_cartografia_5/5
2	Relazione SPA		ALL2_Relazione_SPA
3	Carta dei vincoli e delle tutele tav.1/2	1:5000	ALL3_Carta_dei_vincoli_e_delle_tutele_1/2
4	Carta dei vincoli e delle tutele tav.2/2	1:5000	ALL4_Carta_dei_vincoli_e_delle_tutele_2/2

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)

	tutele tav.1/2		
5.	Carta degli usi in atto	1:5000	ALL5_Carta_degli_usi_in_atto_1/2
6.	Carta degli usi in atto	1:5000	ALL6_Carta_degli_usi_in_atto_2/2
7.	PAI, PGRA - Aree a preesistente pericolosità idraulica	1:10000	ALL7_PAI_PRGA_ree_a_preesistente_pericolosità_idraulica
8.	Gestione Materiali di Risulta		ALL8_Gestione_Materiali_di_risulta
9.	Relazione idraulica e di compatibilità idraulica		ALL9_Relazione_Idraulica_e_di_compatibilità_idraulica
10	Relazione generale Studio Acustico e vibrazionale		ALL10_Relazione_generale_studio_acustico_e_vibrazionale

11. Conclusioni

Sulla base dei dati scaturiti da un'attenta analisi ambientale, la checklist riportata al capitolo precedente evidenzia che il presente progetto non produce impatti significativi e negativi sull'ambiente per i motivi di seguito riassunti.

Dall'analisi emerge che:

- nessuna area naturale protetta è direttamente interessata dal progetto, difatti la più vicina è ad una distanza di oltre 5 km dal tracciato;
- Nessuna area della Rete Natura 2000 è direttamente interessata dal progetto, difatti la più vicina è ad una distanza di oltre 5 km dal tracciato

Dalle risultanze delle analisi condotte attraverso la consultazione della documentazione degli strumenti urbanistici comunali, si evidenzia:

- l'interferenza: delle opere in progetto, tra le chilometriche 0+000 e 0+200, con un'area a vincolo archeologico così come individuato dal PUC di Salerno. Tale vincolo, identificato con il n. 74 dalla tavola Vincoli Beni culturali (aggiornamento 2014), è rappresentato dall'area denominata Area SS 18 e Stadio Arechi (estremi vincolo DM 25/05/2001).

Il tracciato in progetto, che si sviluppa in affiancamento a nord della linea ferroviaria esistente, si trova ubicarsi in prossimità del bene denominato "Area panoramica costiera sita nel Comune di Pontecagnano Faiano con esclusione delle aree demaniali marittime a sinistra della foce del Fiume Picentino" (DM 22/02/1970); quest'ultimo si estende a sud della linea ferroviaria esistente che ne fa da limite.

Le opere in progetto interessano alcune aree tutelate per legge; nello specifico tali aree attengono ai fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 co. 1 lett. c). L'ultima parte del tracciato che termina con la Stazione di Pontecagnano Aeroporto, vista la sua funzione trasportistica, si trova in corrispondenza, ma comunque non in asse alla pista aeroportuale, delle superfici di avvicinamento e di decollo, approssimativamente tra le progressive 8+500 e 8+800, in testata 23 della pista di volo.

Quadro riepilogativo

Tipologia di effetti		Dim.	Significatività
E.01	Modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento da polveri	C	S2
E.02	Modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico	C	S2
		O	S2
E.03	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli	C	S3
E.04	Consumo di suolo	F	S1
E.05	Sottrazione di habitat e biocenosi	F	S1
E.06	Modifica degli usi in atto	F	S1
E.07	Modifica dell'assetto geomorfologico	C	S0
E.08	Modifica della struttura del paesaggio e del paesaggio percettivo	F	S1
Legenda			
S0	Assenza di effetto		
S1	Effetto trascurabile		
S2	Effetto scarsamente significativo		
S3	Effetto mediamente significativo		
S4	Effetto significativo		
S5	Altamente significativo		

Il dichiarante
Ing. Donato Ludovici

(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.