

Lista di controllo per la valutazione preliminare

(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

*9. Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, **ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare.** L'autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni, indicando se le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici devono essere assoggettati a verifica di assoggettabilità a VIA, a VIA, ovvero non rientrano nelle categorie di cui ai commi 6 o 7.*

1. Titolo del progetto

Progetto di Fattibilità Tecnica Economica relativo ai lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di Stazione di Interscambio tra il servizio ferroviario e il servizio marittimo dell'HUB di Villa San Giovanni (RC)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2h	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato II
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento in esame riguarda la riqualificazione e la rifunzionalizzazione del complesso della stazione ferroviaria esistente, e dell'area di interscambio tra il servizio ferroviario ed il servizio marittimo; la stazione di Villa S. Giovanni è localizzata all'interno dell'area portuale di Villa San Giovanni.

Così come si evince dal Progetto di Prefattibilità Tecnica ed Economica allegato alla presente Lista di Controllo, gli interventi saranno mirati alla riorganizzazione degli spazi esterni ed interni alla Stazione, all'adeguamento dei marciapiedi, alla realizzazione di un nuovo sovrappasso e all'adeguamento del sottopasso esistente, oltre alla realizzazione del nuovo terminal marittimo e di tutte le strutture accessorie, ivi comprese quelle destinate al miglioramento dell'accessibilità all'infrastruttura.

Si evidenzia che i suddetti interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione sono stati progettati con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, e per perseguire tale obiettivo sono stati applicati i seguenti protocolli ambientali:

1. LEED v4 Building Design and Construction for Transit Stations
2. ENVISION v3

definendo per entrambi l'opportuno confine di progetto.

In funzione delle specifiche esigenze da soddisfare e delle prestazioni da fornire, nel presente PFTE sono stati elaborati i key points da sviluppare nelle successive fasi di progetto, e gli indicatori da monitorare costantemente.

Inoltre, rientrando tra i progetti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di **"non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali"**, e pertanto risulta conforme al principio del "Do No Significant Harm" (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

4. Localizzazione del progetto

La Stazione Ferroviaria di Villa San Giovanni (RC) è ubicata sulla linea Salerno - Reggio di Calabria, ed è uno scalo ferroviario di importanza nazionale. Come anticipato infatti è il principale punto di arrivo e di partenza dei passeggeri diretti dal continente in Sicilia e viceversa oltre che della totalità delle merci trasportate per mezzo della ferrovia. La Stazione è dotata di 6 binari passanti adibiti al servizio viaggiatori, e vi fermano tutti i treni con partenza o destinazione a Reggio Calabria o in Sicilia.

L'area di intervento comprende il piazzale di Stazione, il Fabbricato Viaggiatori, i marciapiedi di Stazione, il Sottopasso esistente, il piazzale a livello moli interposto tra il rilevato ferroviario e l'area delle invasature marittime.

Le coordinate UTM dell'area di progetto, riferita ad una posizione baricentrica, sono le seguenti:

longitudine: 555479.69 m E

latitudine: 4230196.02 m N



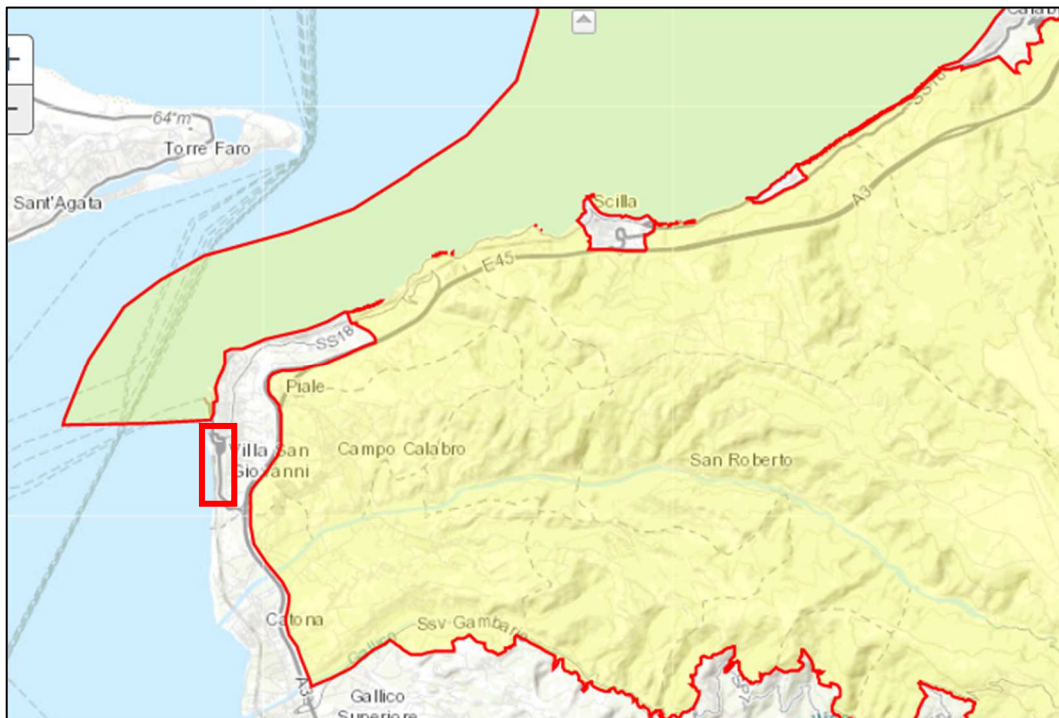
Inquadramento Territoriale (in rosso l'area di intervento)

In merito alla presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale, risulta quanto segue:

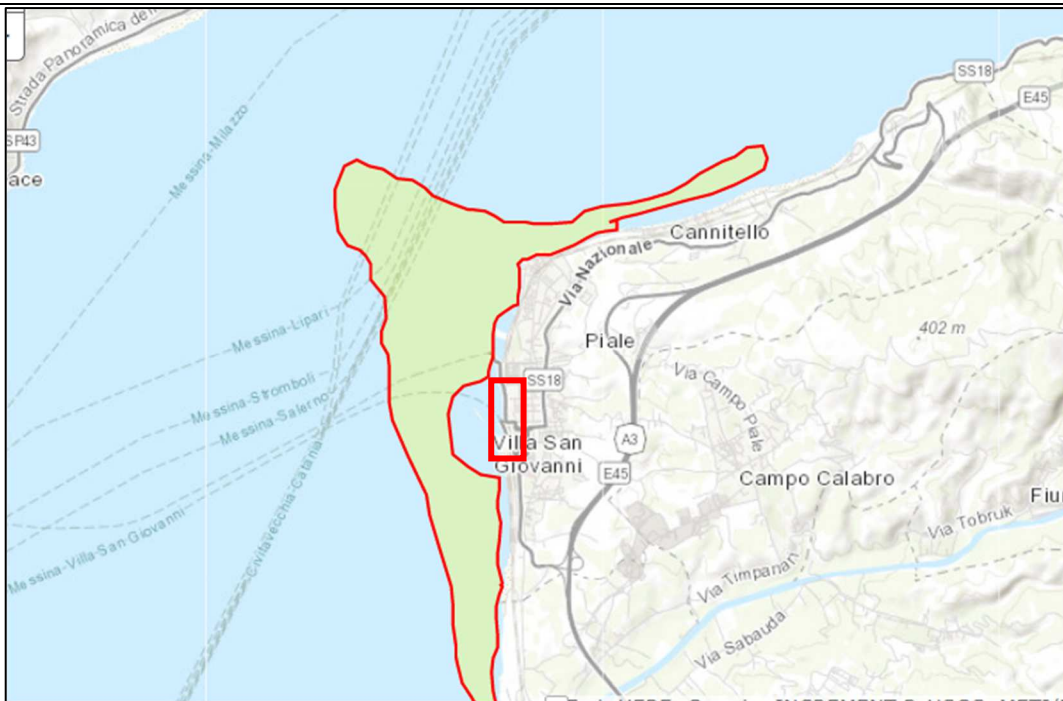
1. Il sito di progetto ricade nelle adiacenze del ZPS IT9350300 "Costa Viola", e del SIC IT 9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi", ma si trova completamente al di fuori di esse.



Parziali perimetrazioni ZPS IT9350300 “Costa Viola” e SIC IT 9350172 “Fondali da Punta Pezzo a Capo dell’Armi”



ZPS IT9350300 “Costa Viola”




SIC IT 9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi"

2. Il sito di progetto ricade all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa ai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" (art. 142, comma 1 lett. a) del D.Lgs 42/2004).





Vincoli archeologici

 Zone di interesse archeologico (Art.142 lett.M)


Vincoli paesaggistici


 Aree boscate (Art.142 lett.G)

 Territori costieri per una fascia di 300 m dalla linea di battigia (Art. 142 lett.A)

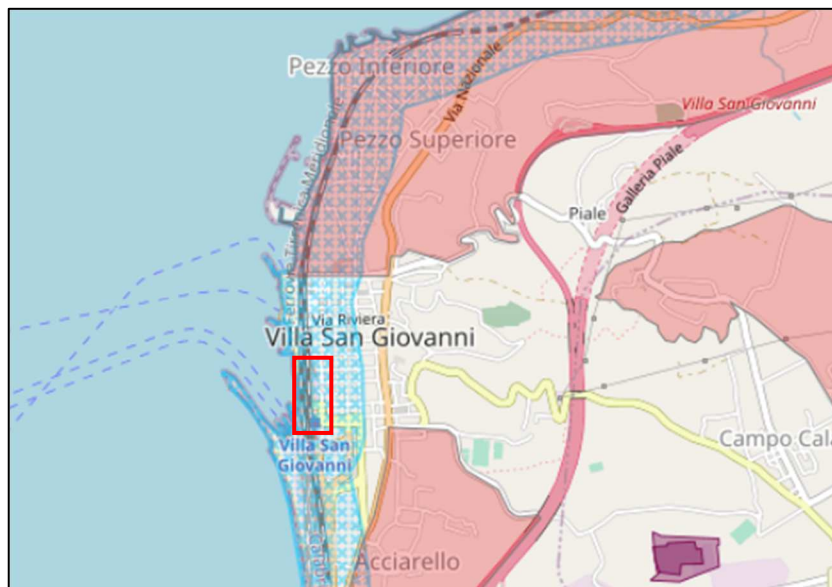
 Fiumi, torrenti e corsi d'acqua per una fascia di 150 m (Art.142 lett. C)

 Vincoli architettonici

 Bellezze panoramiche e punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico (Art.136 lett.D)

 Area di intervento

Stralcio tavola dei vincoli Archeologici e Paesaggistici tratta dal Geoportale Regione Calabria

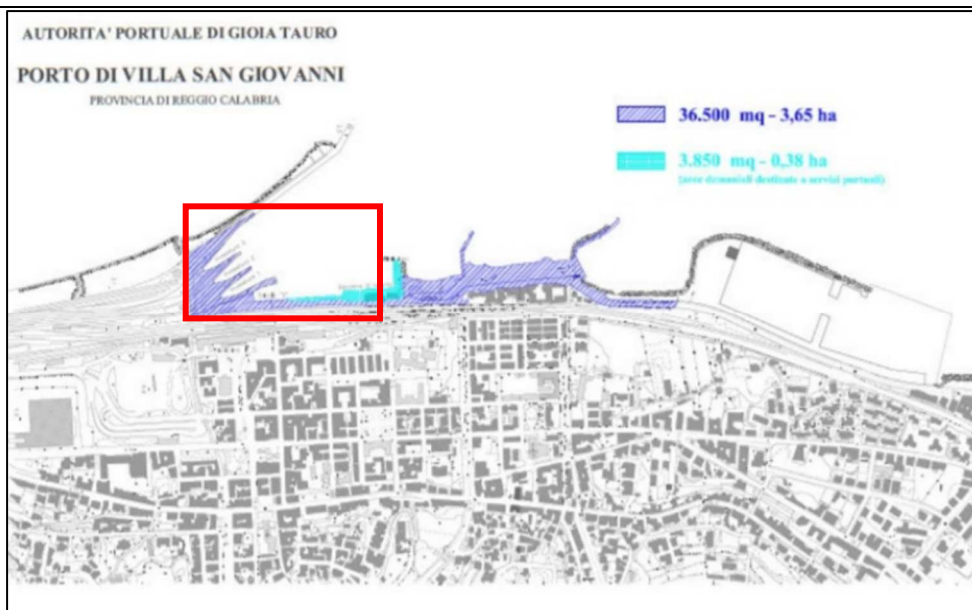


Vincoli paesaggistici

Stralcio tratto da: <http://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/572> - Le crocette azzurre-Vincolo 300 m dalla costa; il Rosa-Vincoli 1497

Relativamente alla programmazione locale, territoriale ed economica, risulta quanto segue:

1. Il sito di progetto ricade nella Zona Economica Speciale (ZES) Calabria, istituita con DPCM 11/05/2018 e individuata con DGR n. 100 del 29/03/2018.



Perimetrazioni ZES

(tratto da https://www.calabriaimpresa.eu/images/schede-zes/ZES_Calabria_-_Scheda_07_Porto_di_Villa_San_Giovanni.pdf)

2. Con riferimento al PRG del Comune di Villa San Giovanni, approvato con DPGR n. 1657/1983, il progetto ricade nell'area di pertinenza ferroviaria, confinante con la Zona B sottozona B1 "Centro propriamente detto" (Art.15 NTA), caratterizzato da edilizia di uso commisto di abitazioni e uffici pubblici o privati, con esercizi commerciali e piccolo artigianato.

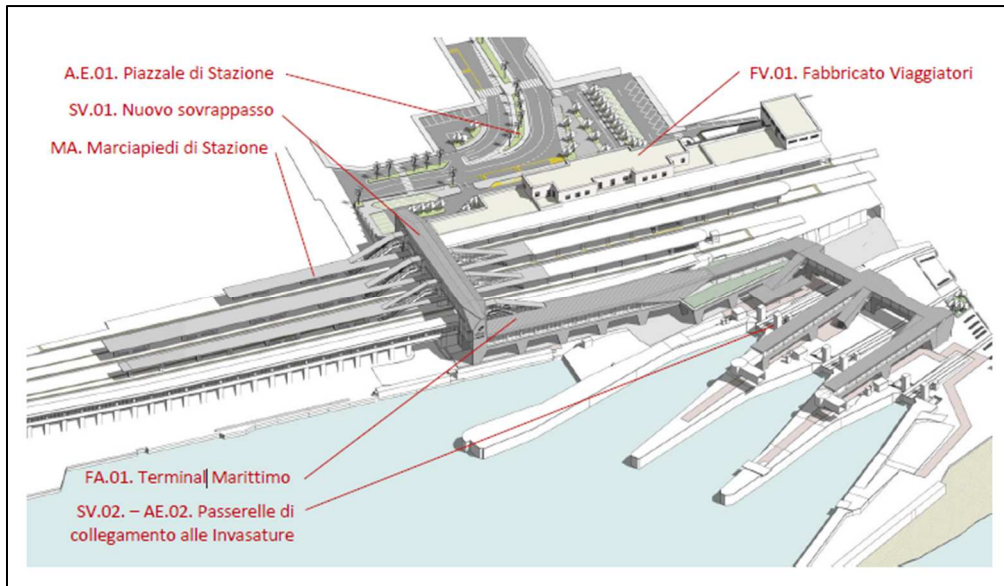


Stralcio tavola della zonizzazione del PRG Villa San Giovanni

Legenda: il reticolo sono le aree ferroviarie; il tratteggiato obliquo è Zona B – Sottozona B1 "Centro propriamente detto"

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto di riqualificazione della stazione esistente di Villa San Giovanni sarà sviluppato attraverso i seguenti elementi progettuali:



Assonometria di inquadramento degli interventi

Ambito urbano

- **AE.01. - Piazzale di Stazione.** L'intervento prevede la riorganizzazione dei flussi pedonali e delle aree di sosta per i mezzi gommati attraverso la realizzazione di nuovi marciapiedi e pavimentazioni, con relativi percorsi tattili e adeguamento a STI PRM. È inoltre prevista la realizzazione di aree verdi e l'utilizzo di pavimentazione drenante per le aree di sosta.



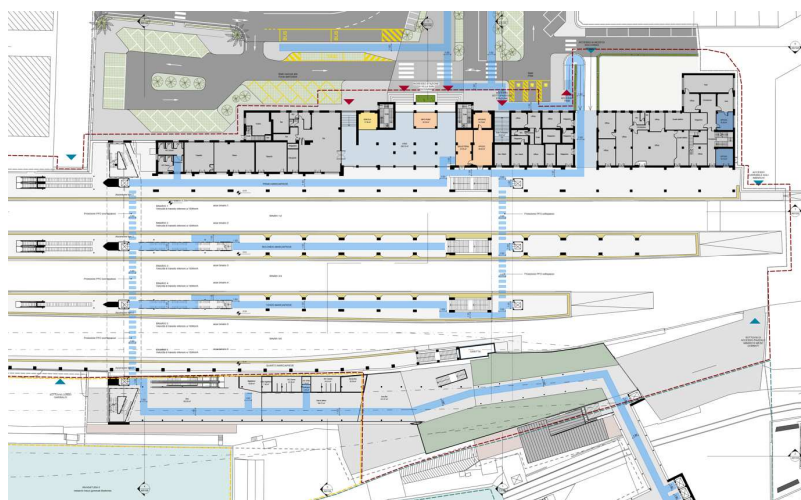
Planimetria della nuova sistemazione del piazzale di Stazione

Ambito ferroviario

- **FV.01. - Fabbricato Viaggiatori.** L'intervento prevede la riorganizzazione dell'Atrio di Stazione, pensato

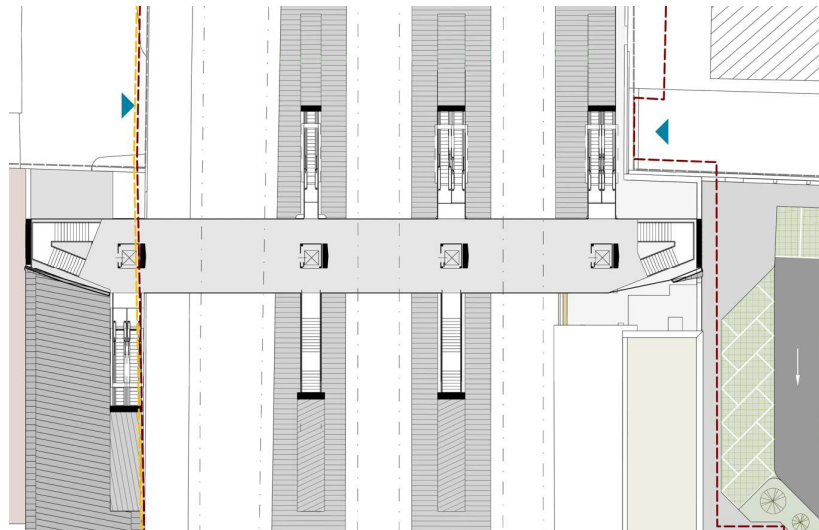
come un unico grande ambiente come nel progetto originale dell'Arch. Narducci, operando tramite lo spostamento della biglietteria e dislocando alcuni uffici in altre aree dell'edificio. Internamente sono previste operazioni di rifinitura riguardanti le pavimentazioni, con i relativi percorsi tattili e rivestimenti in pietra. Dal lato della ferrovia è prevista l'apertura delle pareti mediante l'installazione di infissi in vetro. Si prevede la revisione degli intonaci e dei rivestimenti in pietra esterni, la bonifica delle facciate, la sostituzione degli infissi per migliorare l'efficiamento energetico, il rifacimento dei pacchetti di copertura e quindi delle impermeabilizzazioni, il restyling e il rifacimento degli impianti della pensilina di accesso e della pensilina del marciapiede 1.

- **MA. – Marciapiede di Stazione.** L'area è interessata dall'intervento di adeguamento sismico del sottopasso, l'inserimento di ascensori di collegamento e l'innalzamento dei marciapiedi 1,2 e 3 attraverso modifiche alla pavimentazione, realizzando i relativi percorsi tattili e operando l'opportuno adeguamento degli impianti. Si prevede il restyling e la realizzazione di nuove pensiline in prossimità del nuovo sovrappasso. È inoltre prevista la demolizione di porzioni delle pensiline esistenti e la realizzazione di nuove in calcestruzzo armato e acciaio.



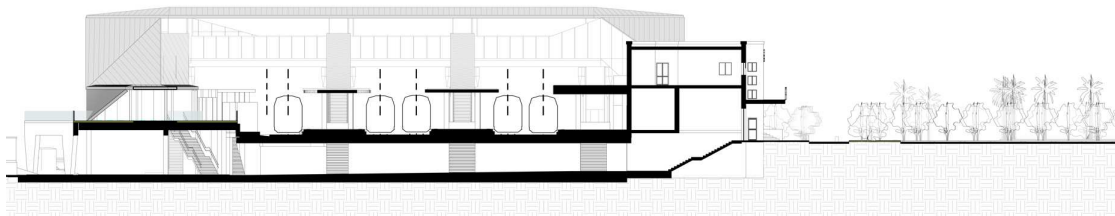
Planimetria della nuova sistemazione del Fabbricato Viaggiatori e dei marciapiedi

- **SV.01. – Sovrappasso.** L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo sovrappasso di collegamento tra i marciapiedi 1,2 e 3 tramite scale fisse, ascensori e scale mobili. Le scale sono provviste di pensilina di copertura. Le strutture orizzontali saranno realizzate in calcestruzzo prefabbricato, i pilastri in calcestruzzo armato e la struttura della copertura in acciaio rivestita in alluminio.



Pianta al livello del Sovrappasso

- **SP.01. – Sottopasso Esistente.** L'area è interessata da un intervento di adeguamento sismico (a cura di un altro appalto), ripristino della pavimentazione con l'adeguamento dei relativi percorsi tattili, il rifacimento delle pareti, del controsoffitto e l'adeguamento degli impianti. Si prevede inoltre il restyling delle scale.



Sezione longitudinale del sottopasso

Ambito marittimo

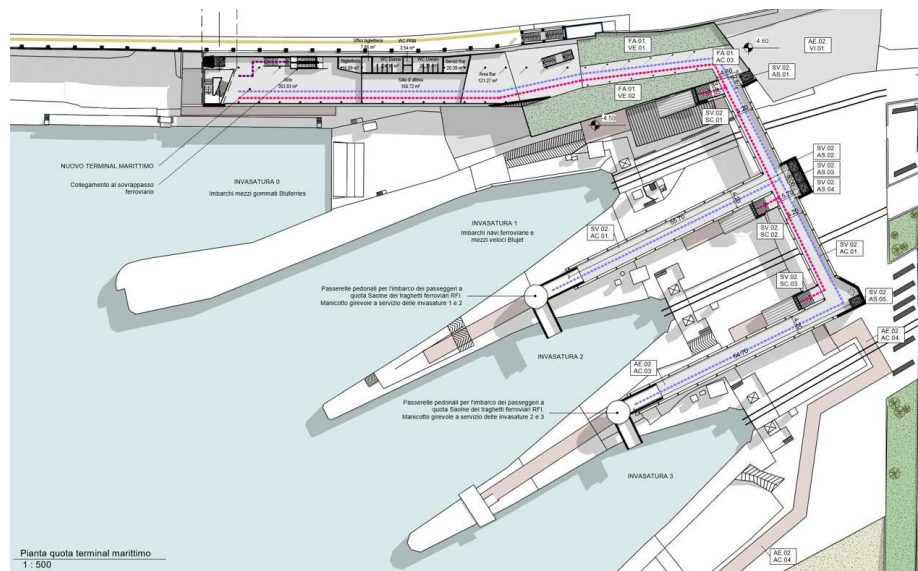
- **FA.01. - Terminal Marittimo.** L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo Terminal Marittimo per i servizi alla navigazione per l'interscambio ferro-nave. L'edificio è stato progettato in una posizione rialzata rispetto ai moli per permettere la continuità carrabile al livello sottostante. L'edificio prevede delle aree di attesa, di ristoro e di servizi disposti linearmente. Il terminal è collegato al Sovrappasso e ai moli tramite scale fisse, scale mobili e ascensori. La struttura è prevista in calcestruzzo a vista per la realizzazione del piano di calpestio e in acciaio per la copertura.



Vista del prospetto lato mare del Terminal Marittimo dalle passerelle di collegamento alle invasature

- **SV.02. – Passerelle Di Collegamento alle Invasature.** L'intervento prevede la realizzazione di passerelle di collegamento in quota in modo da permettere la continuità dei flussi carrabili. Il collegamento alla quota del molo è affidato a scale, coperte da una pensilina, e ad ascensori. È prevista la realizzazione di pavimentazione colorata, percorsi tattili ed altre operazioni puntuali per la realizzazione dei percorsi, come l'adeguamento delle pendenze. La struttura delle passerelle è prevista in calcestruzzo armato e riprende i pilastri del Terminal.

- **AE.02. – Invasature.** L'intervento prevede la riorganizzazione dei flussi pedonali e carrabili al livello dei moli.



Viabilità pedonale al livello passerelle di collegamento

Su tutto il piazzale è previsto l'inserimento di percorsi e mappe tattili oltre che l'installazione di segnaletica di direzione e identificazione. È previsto l'adeguamento a STI PRM della rampa di accesso al Fabbricato Viaggiatori esistente che costituisce l'unico punto di accesso per PRM con la modifica della pavimentazione esistente, l'inserimento di segnaletica di orientamento a terra e la sostituzione dei corrimani, completi di etichette tattili.

La riqualificazione non prevede l'utilizzo di ulteriori aree rispetto a quelle attualmente impegnate; in relazione alla fase di esercizio, non si prevedono effetti negativi rispetto alla situazione esistente. In particolare, in relazione ai disturbi indiretti da rumore ed elementi sensibili nelle zone interferite provocate dai veicoli ferroviari che percorreranno la rete limitrofa alle opere in oggetto, trattandosi di interventi su infrastruttura ferroviaria già esistente, non si ravvedono sostanziali modifiche rispetto alle condizioni attuali.

In merito alle attività relative alla **fase di costruzione**, le aree destinate alla cantierizzazione dell'opera e le attività in esse operative saranno definite e specificate nella successiva fase progettuale, in modo tale da determinare il minimo impatto ambientale, in particolare in riferimento all'emissione di **rumore e di polveri**. Dal punto di vista della componente **rumore**, le attività potenzialmente rumorose riguardano gli scavi e le demolizioni delle strutture esistenti, che saranno parzialmente o totalmente ricostruite. L'inquinamento generato dalle attività di costruzione riconducibile all'emissione di **polveri** sarà ridotto mediante il controllo dei fenomeni di erosione del suolo, di sedimentazione nelle acque riceventi e della produzione delle stesse polveri, analizzando l'esposizione al rischio ed individuando tutti gli accorgimenti volti a mitigare tali fenomeni.

Sarà inoltre rilevata periodicamente la situazione presente nel cantiere al fine di individuare per tempo eventuali anomalie e concordare modalità operative tali da minimizzare il rischio di esposizione per gli operatori.

Si evidenzia che l'opera è collocata in un ambito destinato ad infrastrutture della mobilità, in zona aperta e sufficientemente distante dagli edifici, e pertanto non si ravvedono particolari criticità legate alla presenza di ricettori.

L'intervento non interferisce con il **reticolo idrologico principale**. In merito allo smaltimento delle **acque meteoriche**, il progetto prevede che le suddette acque vengano trattate secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia, e gestite al fine di minimizzare i consumi idrici.

Per quanto riguarda invece le **acque sotterranee**, gli effetti negativi in fase di cantiere sono legati principalmente all'eventuale ed accidentale sversamento e percolazione in profondità di liquidi e sostanze pericolose. È evidente che questo tipo di impatto è di natura accidentale e di conseguenza il rispetto della normativa e l'accortezza in fase di lavorazione delle ditte dovrebbe precludere completamente il verificarsi di tale eventualità. Pertanto, tutte le sostanze e i materiali di lavoro saranno correttamente stoccati e sarà previsto un piano di contenimento per eventuali sversamenti e perdite di materiali pericolosi.

In relazione alla eventuale **perdita di suolo fertile**, si evidenzia che la stazione insiste su di un'area già completamente infrastrutturata e pertanto la perdita di terreni e di aree verdi risulta inesistente.

I principali **volumi di risulta** derivano dallo scavo per la realizzazione delle fondazioni delle nuove pensiline in prossimità dei Marciapiedi e del Sovrappasso. Derivano inoltre dalla demolizione di: aiuole e spartitraffico nel Piazzale, divisioni interne al Fabbricato Viaggiatori, pensiline in prossimità dei Marciapiedi, muro del Marciapiede 1 per la realizzazione del Sovrappasso, scala e fabbricato di servizio per la realizzazione del Terminal Marittimo,

altri elementi per la realizzazione delle Passerelle di Collegamento alle Invasature.

Il progetto definitivo prevedrà un'analisi delle tipologie e quantità e siti di stoccaggio dei materiali di risulta e di apporto, tenendo conto che l'operazione di suddivisione tra le varie tipologie di inerte estratto andrà in ogni caso eseguita in cantiere durante le fasi di scavo a cura dell'Impresa appaltatrice.

In osservanza con i criteri di vaglio tecnico di cui al punto 6.14 "Infrastrutture per il trasporto ferroviario" del Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione Europea del 4 giugno 2021, e con specifico riferimento agli obiettivi di cui alla transizione verso un'economia circolare, per almeno il 70% (in termini di peso) dei **rifiuti da costruzione e demolizione** non pericolosi prodotti in cantiere sarà previsto il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale.

L'intervento non rientra tra quelli previsti dal D. Lgs. 105/2015 (Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del **pericolo di incidenti rilevanti** connessi con sostanze pericolose. (15G00121) (GU Serie Generale n.161 del 14-07-2015 - Suppl. Ordinario n. 38).

Applicazione dei protocolli ambientali

Come anticipato, il progetto della stazione di Villa San Giovanni ha l'obiettivo di sostenere elevati livelli di sostenibilità, perseguendo i criteri che informano i seguenti protocolli ambientali:

1. LEED v4 Building Design and Construction for Transit Stations
2. ENVISION v3

A partire dal PFE elaborato è stata valutata l'applicabilità di entrambi i protocolli ed è stato definito l'opportuno confine di progetto. Inoltre, in funzione delle specifiche esigenze da soddisfare e delle prestazioni da fornire, lo studio ha elaborato i key points per indirizzare il progetto nelle successive fasi, e gli indicatori da monitorare costantemente. Si rimanda agli elaborati specifici per il dettaglio.

Data la loro natura, i protocolli LEED for Transit Stations ed ENVISION sono da considerarsi come strumenti complementari per perseguire gli obiettivi di sostenibilità per un progetto come una stazione ferroviaria.

Nello specifico:

- il sistema **LEED for Transit Stations** ha la particolarità di applicarsi a stazioni, scali ferroviari e ad altri hub di mobilità, e pertanto ha al suo interno specifiche e strategie diverse rispetto agli altri sistemi di rating LEED, che ben si adattano e valutano con il giusto peso caratteristiche peculiari e fondamentali per le stazioni, che altri sistemi LEED non farebbero. L'oggetto di valutazione secondo il protocollo LEED è il sistema edificio+piazza; il protocollo LEED oltre che a valutare l'impatto dell'edificio sull'ambiente (in termini di consumi e utilizzo di risorse), valuta anche i livelli di comfort degli occupanti che lavorano o passano del tempo negli spazi all'interno del progetto (qualità ambientale indoor), e pertanto si ritiene che l'applicazione di questo protocollo sia esso stesso garanzia di sostenibilità.
- Il protocollo **ENVISION** è pensato esclusivamente per le infrastrutture sostenibili. L'integrazione della valutazione del sistema di rating Envision nel processo di progettazione consente un processo decisionale orientato alla sostenibilità durante tutto il progetto. Pertanto, il protocollo ENVISION si estende all'intero confine di intervento, comprendendo tutte le aree incluse nello stesso, comprese banchine esterne, strade e rotaie. Da questo punto di vista, l'obiettivo di ENVISION è quello di valutare l'impatto dell'opera sull'intorno, in modo da valutarne i benefici e le eventuali ripercussioni della stessa sulle comunità limitrofe.

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>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> Conformità urbanistica	<input type="checkbox"/> Comune di Villa San Giovanni (RC)
<input type="checkbox"/> Nulla osta paesaggistico	<input type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia
<input type="checkbox"/> Screening VIncA	<input type="checkbox"/> Regione Calabria
<input type="checkbox"/> Autorizzazione art. 21 D.Lgs 42/2004	

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"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intera area di progetto è soggetta al vincolo "Territori costieri". (Rif. Art. 142 del d.lgs. n. 42/2014)
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di progetto è esterna ma prossima ai siti Rete Natura 2000 ZPS IT9350300 "Costa Viola" e ZSC IT9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi"
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"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'edificio del Fabbricato Viaggiatori (1941), opera di Roberto Narducci, è vincolato ai sensi dell'Art. 10 del D.Lgs. 42/2004
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<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

10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Nello scenario attuale l'area portuale è sita in una zona di tipo R4 ad alto rischio alluvioni, in cui è presente un corso d'acqua parzialmente intubato che emerge solo a tratti nella parte terminale di confluenza al mare. Le azioni di progetto non comportano pressioni rispetto allo stato di fatto
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 (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fascia di rispetto ferroviaria

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
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.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare		<i>Perché:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

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>	
territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Gli interventi di riqualificazione e di progettazione sostenibile della Stazione ferroviaria porteranno ad una consistente riduzione dei consumi energetici e delle risorse idriche; non si prevede consumo di suolo, essendo l'opera già esistente; si prevede l'invio a recupero di almeno il 70% dei materiali provenienti da scavi e demolizioni. Il tutto in osservanza del principio di "non arrecare un danno significativo" all'ambiente	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Terre da scavo e materiali di risulta		<i>Perché:</i> Previsto il recupero di almeno il 70% dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni (criterio di vaglio tecnico DNSH)	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Limitatamente alla fase di cantiere		<i>Perché:</i> Saranno previste le dovute azioni di mitigazione in corso d'opera	
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
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
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 checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio	
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Presenti vincoli paesaggistici e di tutela; in stretta adiacenza presenti siti della Rete Natura 2000 (SIC/ZPS)		<i>Perché:</i> L'intervento rientra nei criteri di sostenibilità e si prevedono interventi di mitigazione relativi alla sola fase di cantiere	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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>		<i>Perché:</i>	
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Sono presenti le reti stradali di raccordo con l'HUB, interferite in fase di costruzione		<i>Perché:</i> La mobilità sarà particolarmente curata nella fase di cantiere; in particolare i mezzi d'opera non provocheranno un aggravio della presenza di tale inquinante, in funzione degli obiettivi dei protocolli di certificazione ambientale e del DNSH	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione	<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>	
pubblica?	<i>Descrizione:</i> La presenza della stazione è già consolidata nel contesto urbano e percettivo dell'area		<i>Perché:</i> La presenza della stazione è già consolidata nel contesto urbano e percettivo dell'area	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo 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> Le opere in progetto si inseriscono all'interno delle aree di proprietà di RFI e Ferrovie dello Stato		<i>Perché:</i> I lavori competono un'area già con la medesima destinazione d'uso	
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il contesto è antropizzato		<i>Perché:</i> Il progetto di riqualificazione avrà un impatto positivo per la riduzione del traffico su gomma	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Pur in contesto urbanizzato, non sono presenti ricettori sensibili interferiti	
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
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto non interessa né in modo diretto né in modo indiretto risorse ambientali di elevata qualità		<i>Perché:</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
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
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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>		<i>Perché:</i>	


10. Allegati
<i>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</i>

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)

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Relazione Generale Descrittiva	-	ALL1_relazione_generale
2	Documentazione fotografica	-	ALL2_doc_fotografica
3	Planimetria di inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli	-	ALL3_urbanistico_vincoli
4	Planimetria con individuazione degli interventi	1:500	ALL4_plan
5	Stato di fatto: Planimetria generale	1:500	ALL5_SDF_plan_gen
6	Stato di fatto: Stralcio 1 - Fabbricato Viaggiatori e Banchine	1:200	ALL6_SDF_fab_viag_banchin e
7	Stato di progetto: Planimetria generale	1:500	ALL7_PRO_plan_gen
8	Stato di progetto: Assonometria	-	ALL8_PRO_assonometria
9	Stato di progetto: Stralcio 1 - Aree esterne	1:200	ALL9_PRO_aree_esterne
10	Stato di progetto: Stralcio 2 - Fabbricato Viaggiatori, Banchine e Terminal Marittimo	1:200	ALL10_PRO_fab_viag_banchi ne_terminal_mar
11	Stato di progetto: Stralcio 3 - Invasature	varie	ALL11_PRO_invas
12	Relazione di Prefattibilità Ambientale	-	ALL12_prefatt_amb
13	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale	-	ALL13_allegati_prefatt_amb

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.