

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

1. Titolo del progetto

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativo ai lavori di riqualificazione e miglioramento dell'interscambio modale delle stazioni e fermate della linea L2 di Napoli di Piazza Leopardi, Mergellina, Amedeo, Montesanto, Cavour e San Giovanni Barra.

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

Gli interventi previsti in progetto sono da realizzare sulla linea del passante ferroviario di Napoli in esercizio e facente parte della rete ferroviaria nazionale di cui al DM 138T del 31 ottobre 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili).

Gli interventi consistono nella riqualificazione e miglioramento dell'interscambio modale per le stazioni di Piazza Leopardi, Mergellina, Amedeo, Montesanto, Cavour e San Giovanni Barra della Linea L2 di Napoli aperta all'esercizio ferroviario nel 1924 e gestita da Rete Ferroviaria Italiana, Concessionario del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, giusto il DM 138T sopra citato.

Così come si evince dai Progetti di Prefattibilità Tecnica ed Economica allegati alla presente Lista di Controllo, gli interventi saranno mirati al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni attraverso, laddove opportuno, la realizzazione di nuovi fabbricati, la riorganizzazione delle aree esterne ed interne, e la riconnessione con la viabilità ciclo-pedonale. I singoli interventi nelle stazioni verranno successivamente specificati nel presente documento.

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 quali prassi prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura dei protocolli di certificazione internazionali, con particolare riferimento al Protocollo Envision, al fine di perseguirne anche la relativa certificazione, oltre a restituire performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti, nel rispetto del principio del "Do not significant harm."

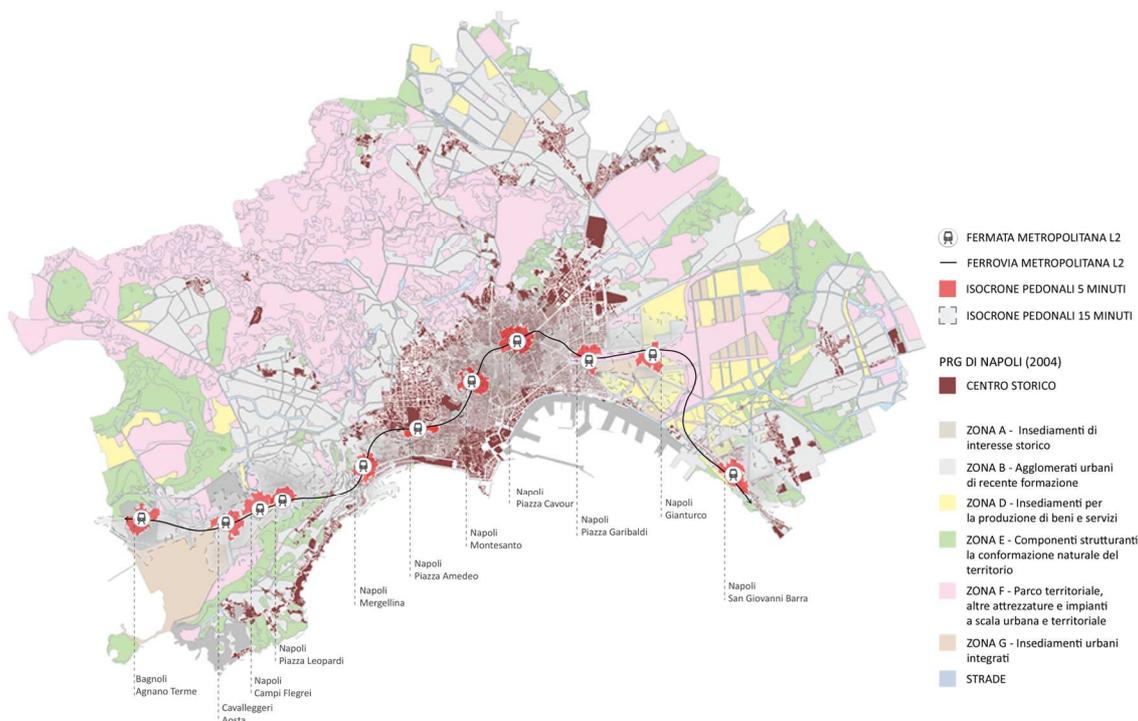
Inoltre, rientrando tra i progetti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali", e pertanto risulta conforme al principio del "Do No Significant Harm" (DNSH), con riferimento al sistema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

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.

4. Localizzazione del progetto

Le cinque stazioni di pertinenza del presente documento sono situate nel Comune di Napoli e sono parte della linea L2 che collega Pozzuoli a San Giovanni Barra.

Nello specifico, la Stazione Ferroviaria di Napoli **Piazza Leonardo** è situata nel Municipio X, quartiere Fuorigrotta, centro degli eventi sportivi, fieristici e convegni napoletani, e sede di istituti universitari e scientifici. La stazione di **Mergellina** è situata nel Municipio I, quartiere Chiaia, ed è posta al limite del sito UNESCO che comprende il centro storico di Napoli. Le stazioni di **Amedeo**, **Montesanto** e **Cavour**, rispettivamente collocate nei quartieri Chiaia (Municipio I), Montecalvario (Municipio II) e Stella (Municipio III) ricadono invece all'interno dell'area del sito UNESCO. Infine, la stazione di **San Giovanni Barra** è situata nel Municipio VI, quartiere Teduccio, confinante con l'area portuale e prossima alla costa.



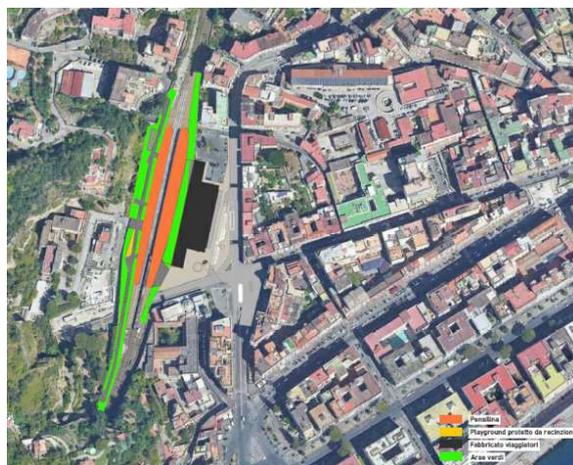
Inquadramento Territoriale delle stazioni

Nello specifico, le singole coordinate delle aree di progetto sono le seguenti:

Piazza Leopardi: 40.824764008596674, 14.20039357888165



Mergellina: 40.83145373545975, 14.219375544934426



Amedeo: 40.83756123226117, 14.233566503910785



Montesanto: 40.84722810162422, 14.24568023089851



Cavour: 40.85539023296729, 14.255092529828778



San Giovanni Barra: 40.8332444110975, 14.305473811070888



In merito alla presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico, risulta quanto segue da un'analisi di area vasta:

1. Nessuna delle aree di intervento di seguito riportate interferisce o è posta ad una vicinanza significativa dai siti della Rete Natura 2000. Nell'intorno dei siti di progetto non sono presenti aree protette della Rete Natura 2000. L'area protetta più prossima al progetto è il SIC -IT8030001 *Area umida del Cratere di Agnano*, sito ad una distanza di quasi 2 km dalla Stazione di Napoli Piazza Leopardi. Ad est l'area più prossima è la ZPS- IT8030037 *Vesuvio e Monte Somma*, sito a più di 4 km di distanza da San Giovanni Barra.



Rete natura 2000 – SIC/ZSC e ZPS – Stazione di riferimento Piazza Leopardi



Rete natura 2000 – SIC/ZSC e ZPS – Stazione di riferimento San Giovanni Barra

2. Alcune delle stazioni, di seguito riportate sono sottoposte a vincolo geomorfologico (PRG, Tav. 12 - Vincoli geomorfologici) che interessa alcune delle stazioni sopra citate identificandole come “area a instabilità bassa”, la normativa (Giunta Regionale n. 083/AC, 25/03/2004, PRG, art. 24 - Norme sismiche e di difesa del suolo, N.T.A.) in riferimento ad opere interrato e fuori terra da realizzare nelle zone in instabilità bassa, ovvero stabile, impone le indagini per documentare la consistenza del sottosuolo, la presenza di cavità, di piani di scivolamento e di materiali di riporto.



Stralcio dalla cartografia PRG (in verde Mergellina, in blu Amedeo, in rosso Montesanto, in arancio Cavour)

3. Alcune stazioni, di seguito riportate, sono sottoposte a vincolo archeologico, individuato dal PRG (Art.58 NTA) che interessa alcune delle stazioni sopracitate, esso impone agli interventi sugli edifici la necessità di acquisire il parere della Soprintendenza Archeologica della provincia di Napoli e Caserta esclusivamente per operazioni di scavo in aree di pertinenza, scantinati e livelli di piano terra.



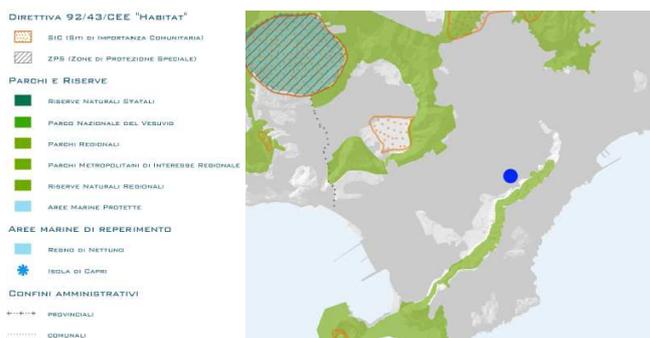
Stralcio dalla cartografia PRG (in blu Amedeo, in rosso Montesanto, in arancio Cavour)

4. L'Art.57 (NTA, variante PRG 2004) indica le condizioni per la tutela delle alberature e dispone che “gli alberi esistenti in tutto il territorio comunale non possono essere abbattuti senza il nullaosta del servizio giardini del Comune di Napoli, da rilasciarsi sulla base di apposita certificazione da parte di un agronomo”.

Si riporta a seguire un'analisi di dettaglio sulle specifiche stazioni in merito alle condizioni di vincolo presenti a livello locale:

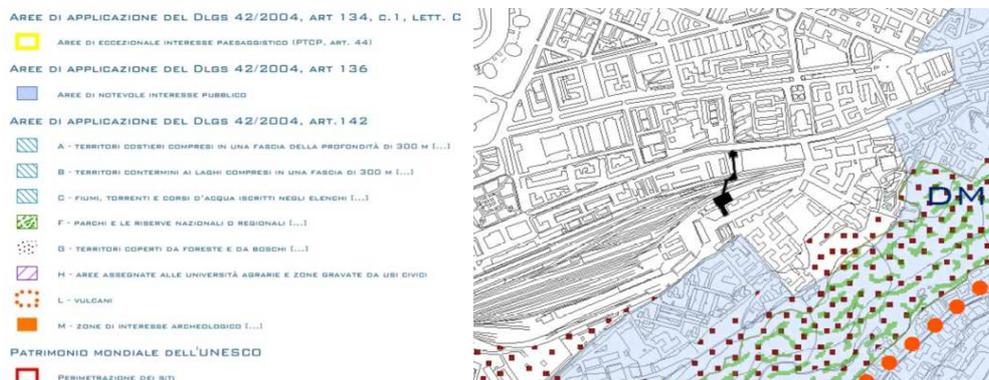
Piazza Leopardi

1. L'area di intervento si trova nelle vicinanze dell'area boscata facente parte del Parco Regionale dei Campi Flegrei, senza determinare interferenze dirette con le aree oggetto di tutela. Tale Parco ha adottato con delibera n.2 del 09-07-10 il Piano di Tutela delle Aree Natura 2000 ricadenti nella perimetrazione del Parco Regionale stesso, nel cui sono inclusi, integralmente o quasi, 12 ambiti delimitati come Siti di Interesse Comunitario e/o Zone di protezione speciale nel quadro della rete Natura 2000, più un altro ambito (contemporaneamente individuato come SIC e come ZPS).



Aree di interesse naturalistico istituzionalmente tutelate – Fonte PTCP

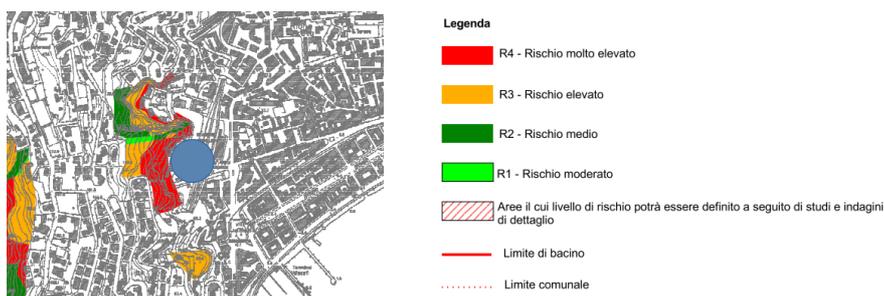
1. Il sito di progetto ricade all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa ai “vulcani” (Art. 142, comma 1 lett. l) del D.Lgs 42/2004).



Individuazione dei beni paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004- Fonte PTCP

Mergellina

1. L'area di intervento si trova nelle vicinanze, seppur senza interferenza diretta, di zone individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico riferito al territorio dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania, come aree a Rischio Frana. Tuttavia, l'area di progetto è sottoposta a vincolo geomorfologico, ricadente in area a instabilità bassa come sopra mostrato (PRG, Tav.12 – Vincoli geomorfologici, Foglio n.3, 12/1998).



Rischio_FRANE/447150_RF- Fonte PRG

2. L'area di progetto, ricade nella perimetrazione vincolata dall'Art 136 del D.Lgs 42/2004, Art. 136. "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico".

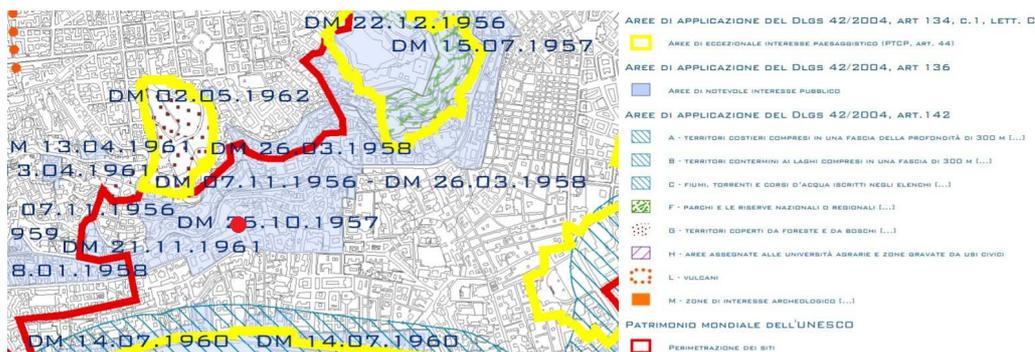


Individuazione dei beni paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004- Fonte PTCP

3. La stazione di Napoli Mergellina, nello specifico il Fabbricato Viaggiatori, è sottoposto a vincolo secondo la D.L. 1089/1939 (Sovrintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Napoli 29/09/1997) con ID 3104106, codice regione 15 (NCTCR), numero catalogo generale 00173532 (NCTN).

Amedeo

1. L'area di progetto è sottoposta a vincolo geomorfologico, ricadente in area a instabilità bassa (PRG, Tav.12 – Vincoli geomorfologici, Foglio n.3, 12/1998)
2. L'area di progetto, ricade nella perimetrazione vincolata dall'Art 136 del D.Lgs 42/2004, Art. 136. "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico".



Individuazione dei beni paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004- Fonte PTCP

3. L'area di progetto è sottoposta a vincolo archeologico (PRG, Tav. 14 - Vincoli e aree di interesse archeologico, Foglio n.3, 12/1998, art. 58 NTA).
4. Secondo le direttive definite dall'UNESCO, la stazione di Napoli Amedeo ricade nell'Area of World Heritage Site che individua all'interno della Boundary of the Historic Centre of Naples il Fabbricato Viaggiatori con tutte le aree esterne di pertinenza.

Montesanto

1. L'area di progetto è sottoposta a vincolo geomorfologico, ricadente in area a instabilità bassa (PRG, Tav.12 – Vincoli geomorfologici, Foglio n.3, 12/1998)
2. L'area di progetto, ricade nella perimetrazione vincolata dall'Art 136 del D.Lgs 42/2004, Art. 136. "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico".



Individuazione dei beni paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004- Fonte PTCP

3. L'area di progetto è sottoposta a vincolo archeologico (PRG, Tav. 14 - Vincoli e aree di interesse archeologico, Foglio n.3, 12/1998, art. 58 NTA).

4. Secondo le direttive definite dall'UNESCO, la stazione di Napoli Amedeo ricade nell'Area of World Heritage Site che individua all'interno della Boundary of the Historic Centre of Naples il Fabbricato Viaggiatori con tutte le aree esterne di pertinenza.

Cavour

1. L'area di progetto è sottoposta a vincolo geomorfologico, ricadente in area a instabilità bassa (PRG, Tav.12 – Vincoli geomorfologici, Foglio n.3, 12/1998)

2. Sull'area oggetto d'intervento sussistono vincoli urbanistici definiti da PRG che sottopongono il Fabbricato Viaggiatori e le aree esterne pertinenti al Vincolo archeologico (PRG, Tav. 14 - Vincoli e aree di interesse archeologico, Foglio n.3, 12/1998, art. 58 NTA).

3. Secondo le direttive definite dall'UNESCO, la stazione di Napoli Amedeo ricade nell'Area of World Heritage Site che individua all'interno della Boundary of the Historic Centre of Naples il Fabbricato Viaggiatori con tutte le aree esterne di pertinenza.

San Giovanni Barra

1. L'ambito di interesse progettuale ricade nella zonizzazione di "Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m" (Aree di applicazione del Dlgs 42/2004, Art, 142).



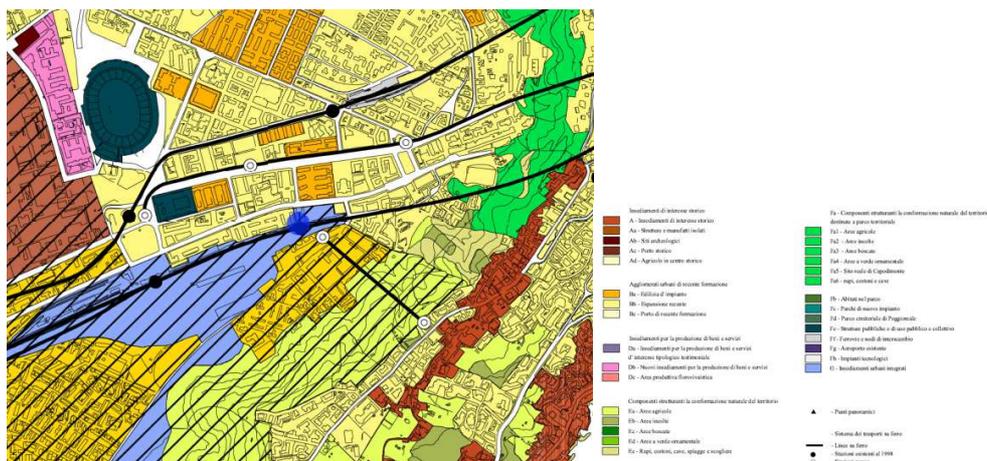
AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004, ART. 134, C.1, LETT. C	
	AREE DI ECCEZIONALE INTERESSE PAESAGGISTICO (IPTOP, ART. 44)
AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004, ART. 136	
	AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004, ART. 142	
	A - TERRITORI COSTIERI COMPRESI IN UNA FASCIA DELLA PROFONDITÀ DI 300 M (...)
	B - TERRITORI CONTERMINI AI LAGHI COMPRESI IN UNA FASCIA DI 300 M (...)
	C - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua (sbrinti negli elenchi (...))
	F - PARCHI E LE RISERVE NAZIONALI O REGIONALI (...)
	D - TERRITORI COPERTI DA FORESTE E DA BOSCHI (...)
	H - AREE ASSEGNATE ALLE UNIVERSITÀ AGRARIE E ZONE GRAVATE DA URBIDIVI
	L - VULGANI
	M - ZONE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO (...)
PATRIMONIO MONDIALE DELL'UNESCO	
	PERIMETRAZIONE DEI SITI

Individuazione dei beni paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004- Fonte PTCP

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

Piazza Leopardi

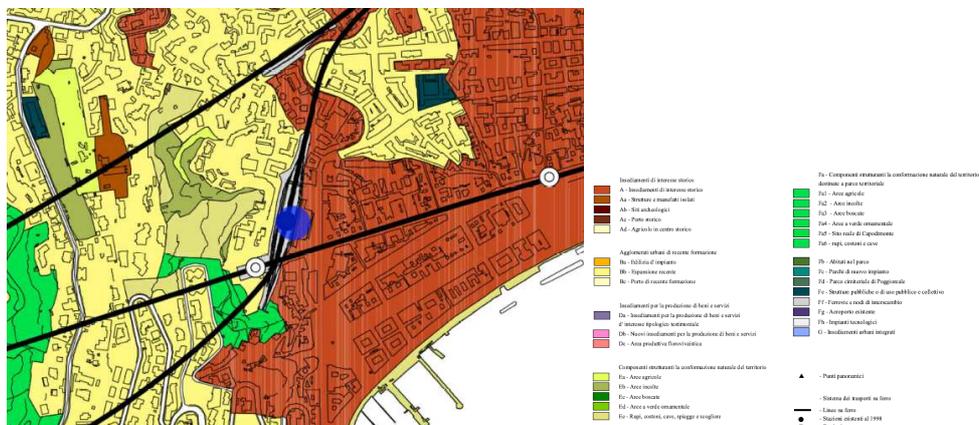
1. Con riferimento alla Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del 2004, in base alla carta della Zonizzazione, l'area in cui ricade il fabbricato di stazione è individuata come area G ("insediamenti urbani integrati", Art. 54 NTA di Napoli). Tale zona interessa parti del territorio che risultano da dismissioni di precedenti insediamenti e in cui sono previste trasformazioni prevalentemente di nuovo impianto.



Stralcio tavola della zonizzazione – Fonte PRG

Mergellina

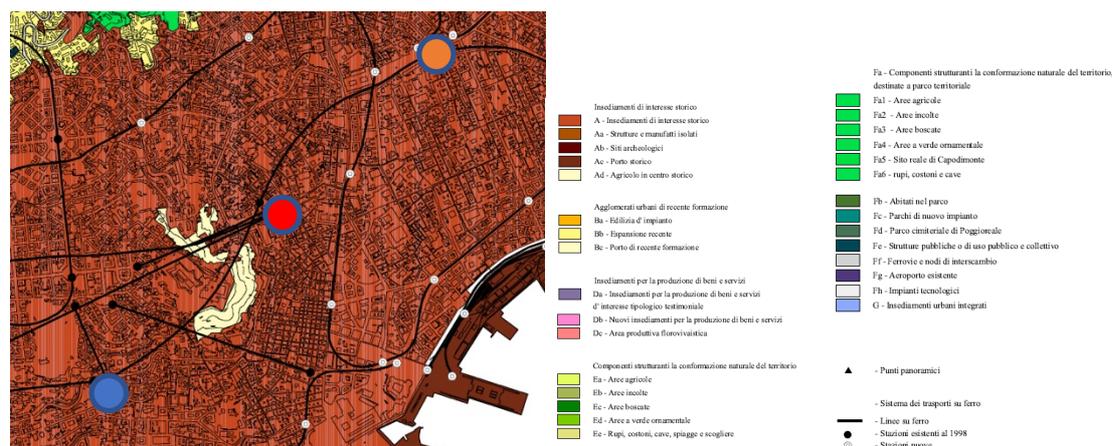
1. Nella Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del 2004, in base alla carta della Zonizzazione (PRG, Tav. 5), l'area in cui ricade il fabbricato di stazione è individuata come area A (art.26 NTA), "insediamenti di interesse storico", la restante area della stazione ricade nella sottozona Ff (Art. 51 NTA), "Linee ferroviarie e nodi d'interscambio modale".



Stralcio tavola della zonizzazione – Fonte PRG

Amedeo, Montesanto, Cavour

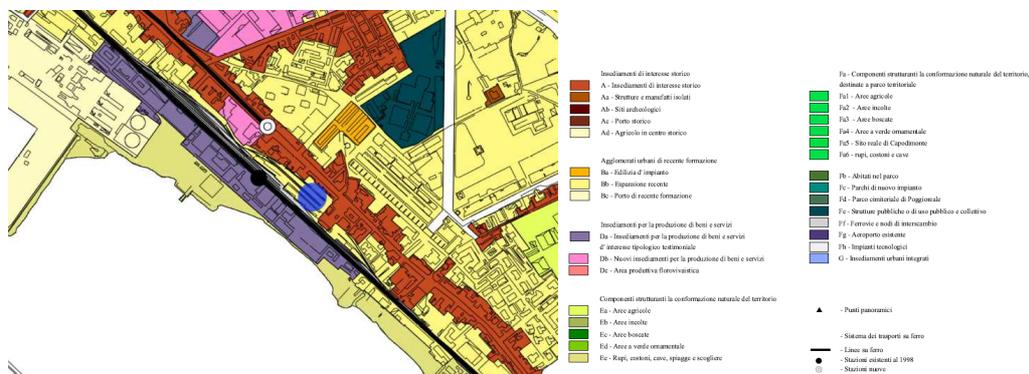
1. Nella Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del 2004, in base alla carta della Zonizzazione (PRG, Tav. 5), l'area in cui ricadono i fabbricati di stazione sono individuate come area A (art.26 NTA), "insediamenti di interesse storico". I Fabbricati Viaggiatori vengono identificati come *Unità edilizie di recente formazione* (PRG, Tav. 7 - Centro storico, classificazione tipologica).



*Stralcio tavola della zonizzazione – Fonte PRG
(in blu Amedeo, in rosso Montesanto, in arancio Cavour)*

San Giovanni Barra

1. Nella Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) del 2004, in base alla carta della Zonizzazione (PRG, Tav. 5), l'area in cui ricade il fabbricato di stazione, e le aree e edifici interessati dal progetto, ricadono in: area A (art.26 NTA) "insediamenti di interesse storico", area Ff (art. 51 NTA) "ferrovie e nodi di interscambio", area Bb (art. 33 NTA) "Espansione recente".



Stralcio tavola della zonizzazione – Fonte PRG

5. Caratteristiche del progetto

Di seguito verranno riportati sinteticamente gli elementi progettuali attraverso i quali saranno sviluppati i singoli interventi:

Piazza Leopardi

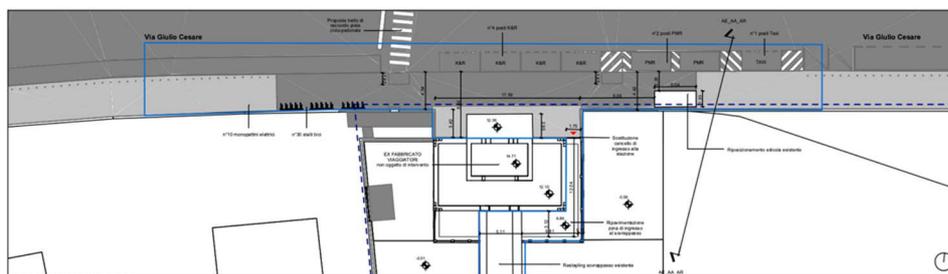
Gli interventi principali saranno mirati alla realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori (FV) sito sul versante opposto della ferrovia rispetto all'esistente FV, alla riorganizzazione degli spazi esterni ad entrambi i FV e alla riconnessione con la viabilità ciclo-pedonale.



Vista a volo d'uccello della proposta di progetto della Stazione di Napoli Piazza Leopardi

Ambito urbano

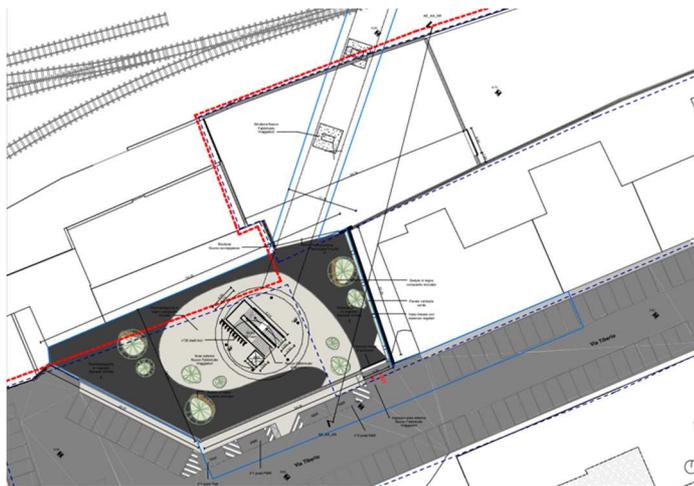
- **Valorizzazione delle aree esterne lato vecchio Fabbricato Viaggiatori** L'intervento prevede il ridisegno della pavimentazione al fine di ridurre i salti di quota tra piazzale e marciapiede, il posizionamento di parcheggi per bici, il riposizionamento dei monopattini elettrici e lo spostamento dell'edicola, attualmente di fronte al prospetto del principale FV, con il fine di restituire maggiore visibilità alla facciata.



Planimetria aree esterne degli interventi su via Giulio Cesare

- **Nuovo accesso su via Tiberio e Nuovo Fabbricato Viaggiatori** L'intervento prevede la creazione di un nuovo accesso dal lato opposto all'esistente FV attraverso la costruzione di un nuovo FV sopraelevato rispetto alla quota del terreno e collegato al livello del sovrappasso. Il nuovo edificio si compone di un volume cilindrico in continuità con la quota del sovrappasso, sorretto da pilastri circolari. I materiali principali previsti sono il vetro per la facciata continua circolare e l'EFTE per la copertura. All'interno è previsto un atrio dove verranno posizionati tornelli, una biglietteria automatica, connesso al piano sottostante tramite una scala ed un ascensore.

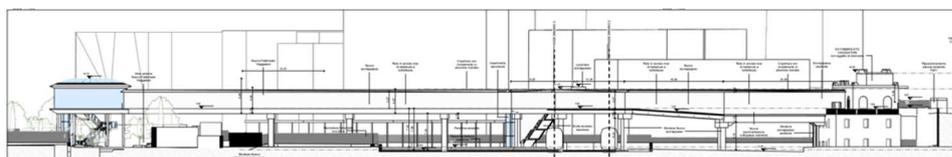
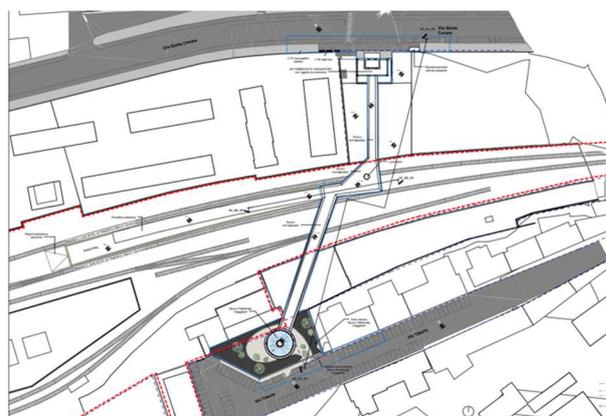
Valorizzazione delle aree esterne lato Nuovo Fabbricato Viaggiatori L'intervento prevede il ridisegno delle aree esterne al fine di agevolare la fruibilità del nuovo accesso alla stazione. Si prevede la riorganizzazione della sosta tramite il posizionamento di aree per taxi, Kiss&Ride, stallo PMR e parcheggi per biciclette, e l'inserimento dei percorsi tattili adeguati. Il ridisegno della pavimentazione tiene in considerazione la necessità di assicurare percorsi ciclo-pedonali per i fruitori dei servizi, realizzati in legno riciclato, e carrabili per l'accesso ai mezzi dei Vigili del Fuoco, realizzati in masselli drenanti riciclati. Lungo il percorso sono inoltre previste delle isole verdi curvilinee, ospitanti aiuole ed essenze arboree. Inoltre, si prevede l'inserimento di una parete verticale contenente diverse essenze vegetali a ridosso della parete di contenimento a confine con la proprietà ad est del nuovo ingresso al FV.



Planimetria delle aree esterne del nuovo FV

Ambito ferroviario

- **Sovrappasso.** L'intervento prevede l'estensione del sovrappasso esistente, che collega l'attuale FV con il marciapiede di banchina, sino al nuovo FV previsto. È prevista la demolizione della seconda campata dell'attuale sovrappasso e la sua riconnessione altimetrica, al fine di collegare i due FV. Il materiale previsto per la copertura è l'alluminio riciclato, per il rivestimento laterale si è scelto l'utilizzo di una rete di cavi tesi in acciaio inossidabile che avvolge tutto il sovrappasso, correndo dal pavimento al soffitto.



Planimetria e sezione di progetto dove si può notare il collegamento tra sovrappasso e nuovo FV

- **Marciapiede di banchina.** L'intervento prevede l'installazione di un ascensore di collegamento tra sovrappasso e banchina, richiedendo una modifica nella geometria della storica pensilina di metallo, il rifacimento della scala per la quale è previsto l'utilizzo di cavi in acciaio inossidabile per garantire sicurezza ai passeggeri, e il ridisegno della pavimentazione con il relativo adeguamento alla normativa vigente per la sicurezza.

Interventi esclusi dal PTFE. L'intervento proposto dal Comune di Napoli propone l'inserimento di una pista ciclabile su via Attilio Regolo.

Mergellina

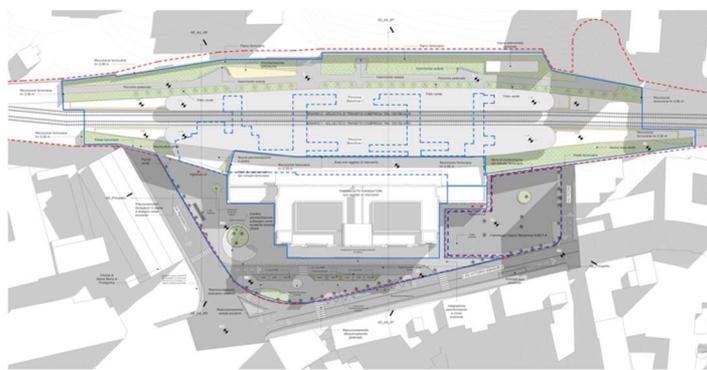
Gli interventi principali saranno mirati alla riorganizzazione delle aree esterne e interne e della loro viabilità, implementando, tra i vari interventi, l'accesso al parcheggio esistente, la riqualificazione dell'atrio interno del Fabbricato Viaggiatori dal lato di via salita della Grotta.



Vista assonometrica dell'intervento

Ambito Urbano

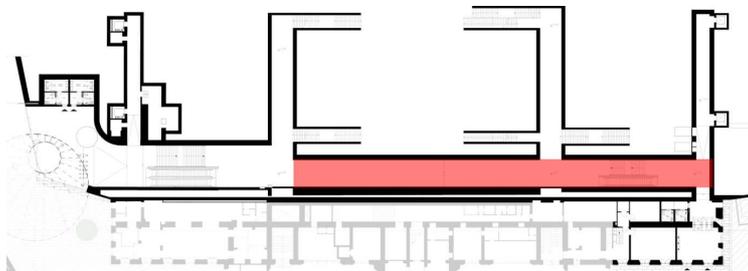
- **Piazzale di stazione.** L'intervento prevede la riorganizzazione della viabilità tramite l'inserimento di aree di sosta temporanea, parcheggi PMR e TAXI, la ripavimentazione di alcune porzioni dell'area e l'inserimento di aree verdi.
- **Parco Ferroviario.** L'intervento prevede la conversione dell'area posta tra il Parco Virgiliano e la banchina ad un parco ad uso dei viaggiatori tramite la realizzazione di aree verdi e sedute.
- **Ingressi di stazione.** L'intervento prevede la valorizzazione dell'ingresso dalla parte di Via Salita della Grotta tramite l'installazione di una parete verde verticale, l'inserimento di un'aiuola, delle sedute e degli stalli per biciclette. L'ingresso sarà caratterizzato da un'ampia parete vetrata, dalla quale si accederà al nuovo atrio, riorganizzato adeguatamente per la funzione che dovrà svolgere. Un secondo ingresso sarà realizzato sul lato del parcheggio Metropark.



Planimetria delle aree esterne

Ambito Ferroviario

- **Sottopasso interno.** L'intervento interessa la creazione di un nuovo sottopasso di collegamento tra i sottopassi esistenti, al fine di escludere l'edificio storico dal ruolo di ingresso alla stazione e migliorare l'accessibilità alla stazione unicamente dal nuovo ingresso. È previsto inoltre l'ampliamento e il potenziamento con un'ulteriore scala mobile di collegamento con il sottopasso B. Infine, si prevede il restyling architettonico di tutti i sottopassi.



Sottopasso di collegamento

- **Accessibilità ferroviaria.** L'intervento prevede l'inserimento di ascensori, il rifacimento di scale di collegamento e l'adeguamento della segnaletica, dell'illuminazione e delle mappe tattili.

Amedeo

Obiettivo principale del progetto l'aumento della connettività della stazione con il contesto urbano e i flussi di interscambio con la funicolare, riqualificando gli spazi interni ed esterni alla stazione e inserendo un nuovo ingresso.

Ambito Urbano

- **Aree esterne e Fabbricato Viaggiatori.** Nel caso di Amedeo, l'ambito delle aree esterne coincide con l'ingresso al Fabbricato Viaggiatori, trattati unitariamente. L'intervento prevede il rivestimento delle superfici esterne con una lamiera microforata e retroilluminata, creando zone di luce concentrata in corrispondenza dell'atrio e del dehors del bar. Si prevede inoltre l'inserimento di uno stallone PMR nella carreggiata stradale su Via Francesco Crispi.



Vista dell'accesso principale di stazione

- **Nuovo Accesso su via del Parco Margherita.** L'intervento prevede la dotazione di un accesso diretto ai mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco, realizzando un pozzo contenente due ascensori, uno di emergenza e uno di accesso diretto alla banchina.

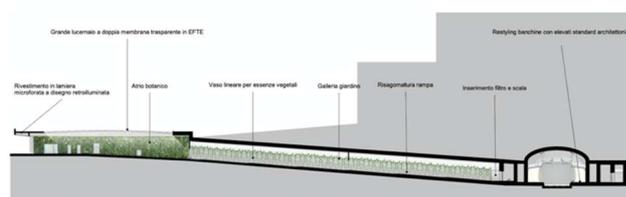
Ambito Ferroviario

- **Atrio di stazione.** L'intervento prevede la definizione di uno spazio ispirato ad un giardino botanico, che presenta aperture per l'ingresso di luce ed essenze vegetali. Si prevede l'inserimento di una parete verticale sulla parete afferente ai locali del fabbricato e di nuovi servizi igienici. Si prevede inoltre, la demolizione delle porzioni opache della copertura, sostituite da un grande tetto trasparente in doppia membrana tesa in EFTE. La parete opposta a quella verde verrà rivestita in vetro riciclato. Si prevede, infine, la ripavimentazione in resina uniforme con una modulazione finalizzata all'eliminazione delle barriere architettoniche.



Vista dell'atrio di stazione

- **Galleria Giardino.** L'intervento prevede l'inserimento di un lungo vaso lineare sul lato sinistro della galleria di collegamento alle banchine, contenenti essenze vegetali illuminate da luce fitostimolante. Si prevede inoltre, il rivestimento della stessa parete in vetro riciclato e l'implementazione degli impianti di illuminazione.



Sezione trasversale della stazione

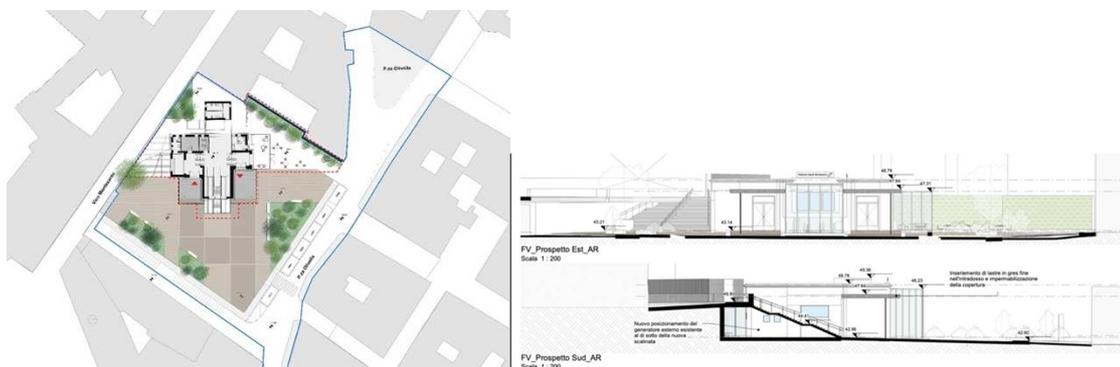
- **Marciapiedi di banchina e sovrappassi.** L'intervento prevede la demolizione di scale esistenti e la loro ricostruzione secondo le norme di sicurezza riguardanti il dimensionamento e la presenza di filtri antifumo. Si prevede inoltre la dotazione degli stessi filtri agli ascensori e ai nuovi locali, e il restyling architettonico delle banchine, in linea con il nuovo stile della stazione.
- **Accessibilità ferroviaria.** L'intervento prevede l'inserimento degli ascensori di collegamento con il Parco Margherita, il rifacimento delle scale di collegamento con le banchine e l'adeguamento del sistema di illuminazione e delle barriere architettoniche.

Montesanto

Obiettivo principale del progetto è la riqualificazione della piazza esterna, la valorizzazione dell'edificio storico della stazione e l'implementazione dell'accessibilità della stazione.

Ambito Urbano

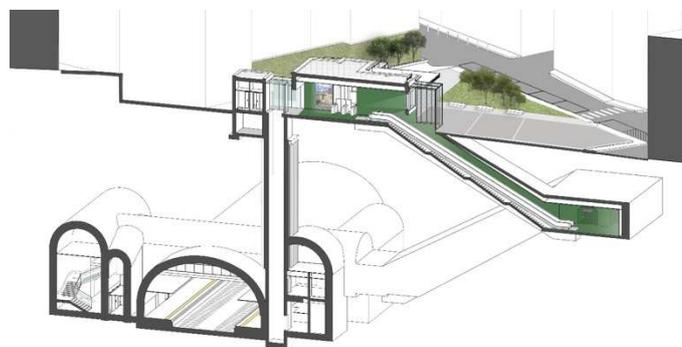
- **Aree esterne.** L'intervento prevede la riqualificazione della piazza attraverso il ridisegno della stessa e l'inserimento di aree verdi e sedute, favorendo la fruibilità pedonale, prestando attenzione ai percorsi tattili. Le alberature che nascondono l'edificio storico verranno rimosse e sarà installata una parete verde per coprire un'area degradata adiacente alla parete stessa. È previsto il disegno del dehor per il bar e l'inserimento di una nuova scala di collegamento al Vico Montesanto, a seguito della demolizione di una porzione del Fabbricato Viaggiatori.



Planimetria e prospetti del piazzale esterno

Ambito Ferroviario

- **Fabbricato Viaggiatori.** Il progetto prevede il ripristino della volumetria originale dell'edificio attraverso l'eliminazione di 4 volumi aggiunti successivamente, e la ricostruzione di 3 di essi in vetro. Il volume sul prospetto frontale ridisegna l'ingombro del manufatto di copertura alle discenderie, il secondo è sito a destra del Fabbricato Viaggiatori e il terzo è posto tra il Fabbricato Viaggiatori e il volume accessorio sul retro, portando luce naturale all'interno. Nell'atrio verranno posizionati l'edicola, il bar con il relativo dehors esterno e i servizi igienici, siti nel volume accessorio. È previsto, inoltre, il restyling architettonico degli spazi interrati, valorizzando questo spazio attraverso la demolizione di un arco di passaggio al fine di dilatare la percezione spaziale. Infine, si prevede la ritinteggiatura dell'esterno dell'edificio e l'inserimento di mattonelle fotovoltaiche sulla copertura.



Spaccato assonometrico in corrispondenza delle discenderie

- **Marciaiedi di Banchina e Sovrappasso.** L'intervento prevede la demolizione delle scale al piano banchina, la loro ricostruzione, e la dotazione di un sistema di filtraggio antifumo a scale e ascensori. Si prevede inoltre il restyling delle banchine e dei sovrappassi.
- **Accessibilità Ferroviaria.** Si prevede l'inserimento di ulteriori ascensori di collegamento tra il piano dell'atrio, le banchine e il sovrappasso, il rifacimento delle scale di collegamento tra sovrappasso e banchine e l'adeguamento della segnaletica di stazione e del sistema di illuminazione.

Cavour

Obiettivo principale del progetto è la valorizzazione della piazza dove sorge la stazione, grazie al ridisegno della stessa e alla costruzione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori.

Ambito Urbano

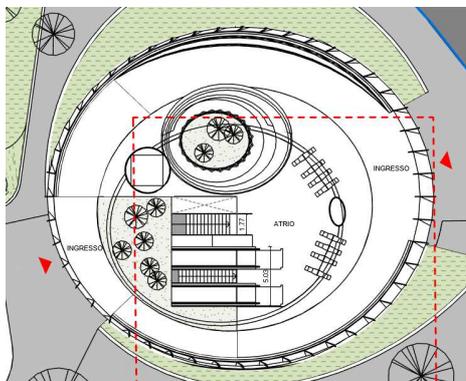
- **Aree esterne.** L'intervento prevede il ridisegno della piazza, inserendo aree verdi, alberature e luoghi di sosta per i cittadini, prevedendo due fulcri principali: l'area antistante il Fabbricato Viaggiatori e un'altra a metà dello sviluppo longitudinale della piazza. Si prevede la demolizione di porzioni dei muretti di contenimento inclinati, l'ampliamento del marciapiede, il mantenimento di tre dei quattro chioschi, la ripavimentazione e l'inserimento di arredo urbano. In particolare, si identificano nel piazzale alcuni luoghi specifici: un'area relax, dotata di sedute, una "collina" leggermente rialzata che ospita un dehors con delle sedute, l'ingresso della stazione dal parco, il monumento a Cavour, dove sono previste delle sedute, un'isola ecologica gioco con ricompensa, una zona pop up-van, un punto sport senior, dove sono previsti dei tavoli e sedute per il gioco. Si prevede infine l'inserimento di ricaricabike e di tavoli da ping pong.



Fotoinserimento del progetto

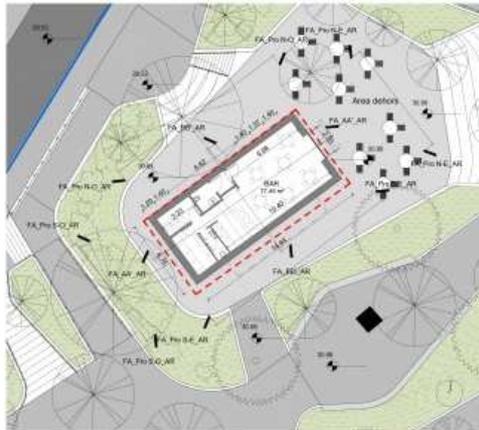
Ambito Ferroviario

- **Nuovo fabbricato Viaggiatori.** L'intervento prevede la realizzazione del nuovo Fabbricato Viaggiatori, di forma cilindrica che presenta due ingressi; uno sul fronte stradale ed uno sulla piazza. All'interno sono disposti un punto di controllo, sedute, servizi igienici, tornelli e scale e ascensori di accesso alle banchine. La copertura è composta da cuscinetti traslucidi in EFTE permettendo così l'ingresso della luce.



Pianta e vista del nuovo Fabbricato Viaggiatori

- **Marciapiedi di banchina e sovrappasso.** L'intervento prevede la demolizione delle scale al piano banchina, la loro ricostruzione, e la dotazione a scale e ascensori di un sistema di filtraggio antifumo. Si prevede inoltre il restyling delle banchine e del sovrappasso.
- **Fabbricato Accessorio Storico.** Si prevede il restauro del Fabbricato Accessorio Storico, a cui viene restituita la sua forma originaria, con all'interno il servizio bar.



Pianta fabbricato accessorio

- **Accessibilità Ferroviaria.** L'intervento prevede l'inserimento di ascensori di collegamento, dell'adeguamento degli stessi e delle scale alle norme di sicurezza e l'implementazione dei sistemi di illuminazione.

San Giovanni Barra

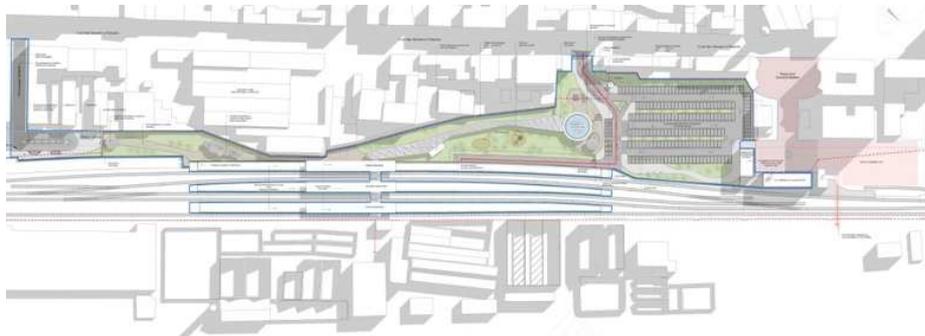
Obiettivo principale del progetto è il potenziamento del bacino d'utenza della stazione attraverso la rigenerazione e riqualificazione della stessa. I principali interventi saranno la realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori, la riqualificazione delle aree esterne e la riorganizzazione della viabilità grazie anche alla definizione di un nuovo ingresso sul lato di Via G. Garibaldi.



Vista aerea del progetto di riqualificazione della stazione di San Giovanni Barra

Ambito Urbano

- **Aree esterne.** L'intervento prevede la riconfigurazione dell'attuale largo tramite l'inserimento di sedute, aree verdi, stalli per bici, bike sharing, aree di sosta temporanea e pensiline fotovoltaiche.



Planimetria di progetto

- **Nuovo Parcheggio Metropark.** L'intervento prevede la realizzazione di un parcheggio sito nell'attuale area di scalo dei bus turistici, dotato di una guardiola e di nuove essenze arboree.
- **Parco Urbano ferroviario.** L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo parco urbano ferroviario adiacente alle banchine che si sviluppa tra il nuovo Fabbricato Viaggiatori e il Nuovo ingresso su via Garibaldi. È collegato all'ingresso del nuovo FV tramite una pensilina lunga circa 140 m e all'interno sono previste aree attrezzate e nuove essenze arboree.
- **Interventi di riconnessione urbana.** Gli interventi fanno parte di alcune proposte integrative richieste dal Comune di Napoli. Prevedono l'inserimento di un sottopasso pedonale urbano di collegamento all'area prospiciente al mare, di un terminal bus e della realizzazione di un prolungamento del sottopasso ferroviari esistente con un nuovo atrio di stazione

Ambito Ferroviario

- **Nuovo Fabbricato Viaggiatori.** L'intervento prevede la realizzazione del nuovo Fabbricato Viaggiatori (FV), composto da un volume cilindrico vetrato con copertura semiopaca in EFTE. All'interno verranno posti tornelli, biglietterie automatiche e un punto di controllo cilindrico.



Piazzale di accesso al nuovo Fabbricato Viaggiatori

- **Nuovo accesso da via G. Garibaldi.** L'intervento prevede la realizzazione del nuovo ingresso di stazione per aumentarne l'accessibilità, coperto da una pensilina circolare. Inoltre, si prevede la riqualificazione della via Garibaldi, riconfigurando i marciapiedi, gli attraversamenti pedonali, e le aree di sosta auto, taxi, bici e bike sharing.
- **Marciapiedi di Stazione e Sottopasso.** L'intervento prevede la ripavimentazione delle banchine e la realizzazione di nuove pensiline metalliche. Si prevede inoltre la realizzazione di finiture di pregio per il sottopasso.
- **Accessibilità ferroviaria.** L'intervento prevede la sostituzione della pavimentazione sulle banchine, inserimento dei corrimano e l'adeguamento della segnaletica, dei percorsi tattili e del sistema di illuminazione.

A fronte dei progetti sopra citati, è possibile notare come la riqualificazione di alcune delle stazioni preveda l'utilizzo di ulteriori aree esterne rispetto a quelle attualmente impegnate, realizzando nuovi accessi, ridisegnando i piazzali esterni e le zone di parcheggio e realizzando nuovi Fabbricati Viaggiatori in aree di pertinenza ferroviaria; **in relazione alla fase di esercizio, non si prevedono effetti negativi rispetto alla situazione esistente. Al contrario, le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici proposti sono finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti.**

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 per la realizzazione di nuove costruzioni e le demolizioni di alcune strutture. 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.

Si evidenzia che le opere sono collocate in ambiti destinati ad infrastrutture della mobilità, in zone già fortemente urbanizzate.

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 le stazioni insistono su di un'area già completamente infrastrutturata e pertanto la perdita di terreni e di aree verdi risulta inesistente, anche nel caso di nuove costruzioni che insisteranno su piazzali di pertinenza ferroviaria, migliorandone la qualità urbana.

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.

Gli interventi non rientrano 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, 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 quali prassi progettuale e sistema di rendicontazione standard riferiti al risparmio energetico e idrico, alla riduzione di CO₂, alla scelta dei materiali e delle risorse impiegate, restituendo performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti.

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.

Infine, gli interventi vedono anche l'applicazione del Protocollo Envision quale strumento per misurare lo stato dei sei obiettivi DNSH e ottenere una certificazione di sostenibilità conforme alle richieste dell'UE.

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.

Nello specifico 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>
X Autorizzazione all'esercizio	<i>Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria</i>
Altre autorizzazioni	
X Autorizzazione paesaggistica	_____
X Nulla osta archeologico	_____
X Conformità urbanistica	_____
X Il progetto sarà oggetto di CdS	

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"/>	La stazione di San Giovanni Barra ricade 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"/>	
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"/>	Nell'intorno dei siti di progetto non sono presenti aree protette della Rete Natura 2000. L'area protetta più prossima al progetto è il SIC -IT8030001 Area umida del Cratere di Agnano, sito ad una distanza di quasi 2 km dalla Stazione di Napoli Piazza Leopardi . Ad est l'area più prossima è la ZPS- IT8030037 Vesuvio e Monte Somma, sito a più di 4 km di distanza dalla stazione di Napoli San Giovanni Barra .
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La città di Napoli è una delle più densamente popolate nel contesto

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			
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
			europeo.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	<p>La stazione di Leopardi ricade all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa ai "vulcani" dell'Art. 142, comma 1 lett. l) del D.Lgs. 42/2004 .</p> <p>Le stazioni di Mergellina, Amedeo, Montesanto, Cavour ricadono all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa a "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" dell'Art. 136 del D.Lgs. 42/2004.</p> <p>Le stesse sono sottoposte a vincolo archeologico, individuato dal PRG (Art.58 NTA)</p> <p>Le stazioni di Amedeo, Montesanto e Cavour ricadono nell'area del sito UNESCO Historic Centre of Naples</p> <p>Il Fabbricato Viaggiatori della stazione di Mergellina è sottoposto a vincolo paesaggistico dalla Soprintendenza.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	X	<input type="checkbox"/>	<p>La stazione di San Giovanni Barra ricade nel Sito di Interesse Nazionale di "Napoli Orientale", individuato con la legge 426/98, è stato successivamente perimetrato con Ordinanza Commissariale del 29 dicembre 1999 del Sindaco di Napoli, nelle funzioni di Commissario</p>

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>
			Delegato per gli interventi di cui alle Ordinanze del Ministero dell'Interno n°2509/97 e successive, d'intesa con il Ministero dell'Ambiente.
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"/>	La stazione di Amedeo si trova nelle vicinanze di zone individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico riferito al territorio dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania, come aree a Rischio Frana. Le stazioni di Mergellina, Amedeo, Montesanto, Cavour sono sottoposte a vincolo geomorfologico dal PRG identificate come "area a instabilità bassa".
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 2 (rischio medio).
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"/>	Le stazioni di Piazza Leopardi, Mergellina e San Giovanni Barra insistono su aree di rispetto ferroviarie.

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?	
	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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Nelle stazioni di Piazza leopardi, Montesanto e San Giovanni Barra è prevista la costruzione di nuovi Fabbri- cati Viaggiatori in aree già antropizzate.		<i>Perché:</i> Nei contesti indicati è prevista la valorizzazione delle aree esterne, contribuendo alla definizione di uno spazio pubblico di maggiore qualità ed inserendo aree verdi in zone attualmente impermeabilizzate, aumentando la permeabilità dei suoli.	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Gli interventi di riqualificazione e di progettazione sostenibile delle Stazioni ferroviarie 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 (criterio di vaglio tecnico DNSH).	
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> Si prevede 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	<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>	
termiche?	<i>Descrizione:</i> In fase di cantiere si avrà la produzione di rumore e vibrazioni tipiche di attività edili. I disturbi sono temporanei. In fase di esercizio, il progetto non genererà alcuno dei fattori indicati		<i>Perché:</i> La riduzione dell'impatto alla sorgente, con specifico riferimento alla fase di cantiere, è garantita dalla logica progettuale adottata, in allineamento con i criteri ambientali minimi, con i protocolli di certificazione ambientale e con il principio di "non arrecare danno"	
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.	
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.		<i>Perché:</i> In fase di progettazione definitiva gli interventi ricadenti in area vincolata saranno sottoposti ai necessari iter autorizzatori	
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>	

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>	
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 la stazione, interessate dal traffico locale e limitatamente alle fasi di cantiere anche dai mezzi d'opera.		<i>Perché:</i> La mobilità sarà puntualmente studiata nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC) da allegarsi al progetto definitivo, individuando siti di approvvigionamento delle materie prime e di invio a recupero/smaltimento dei rifiuti di cantiere, vie d'accesso per macchinari, e definendo la viabilità urbana e pedonale nell'intorno dell'area di cantiere.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> La presenza delle stazioni 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>		<i>Perché:</i>	
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> I progetti di riqualificazione avranno un impatto positivo per la riduzione del traffico su gomma e per la migliore fruizione del servizio ferroviario.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole,	<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>	
luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Essendo inserite in un contesto urbano, sono presenti diversi servizi individuati nei pressi delle stazioni.		<i>Perché:</i> Gli interventi nelle stazioni rappresentano una miglioria del servizio di collegamento alle strutture prossime alle stazioni stesse; le interferenze con i ricettori sensibili individuati possono avvenire nella fase di corso d'opera, per un periodo limitato gestito nel previsto Piano Ambientale di Cantierizzazione	
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>		<i>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> Verranno impiegati mezzi di ultima generazione, barriere antirumore e reti antipolvere per confinare l'effetto delle lavorazioni. 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.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La zona è sismica con $0,15 < ag \leq 0,25g$		<i>Perché:</i> La sistemazione e progettazione delle strutture sarà adeguata al grado di sismicità della zona. Nel rispetto del principio DNSH, con particolare riferimento all'adattamento ai cambiamenti climatici, gli interventi sono stati progettati in termini di resilienza climatica.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	Descrizione:		Perché:	
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
	Descrizione:		Perché:	

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
0	Inquadramento Generale		ALL0_inquadramento
1	Relazione Generale Descrittiva Mergellina	-	ALL1_MR_relazione_generale
2	Relazione di Prefattibilità Ambientale Mergellina	-	ALL2_MR_rel_prefatt_amb
3	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale Mergellina	varie	ALL3_MR_all_pref_amb
4	Stato di fatto: Aree esterne - Planimetria generale, sezioni, prospetti e assonometrico Mergellina	1:500	ALL4_LP_SDF_plan_gen
5	Stato di progetto: Aree esterne - Planimetria generale, prospetto, sezione e assonometrico Mergellina	1:500	ALL5_MR_SDP_plan_gen

6	Relazione Generale Descrittiva Amedeo	-	ALL6_AM_relazione_generale
7	Relazione di Prefattibilità Ambientale Amedeo	-	ALL7_AM_rel_prefatt_amb
8	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale Amedeo	varie	ALL8_AM_all_pref_amb
9	Stato di fatto_Aree esterne – Planimetria generale, sezione Amedeo	1:200	ALL9_LP_SDF_plan_gen
10	Stato di progetto_Aree esterne - Comparativi, planimetria generale, sezione Amedeo	1:200	ALL10_AM_SDP_plan_gen
11	Relazione Generale Descrittiva Montesanto	-	ALL11_MN_relazione_generale
12	Relazione di Prefattibilità Ambientale Montesanto	-	ALL12_MN_rel_prefatt_amb
13	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale Montesanto	varie	ALL13_MN_all_pref_amb
14	Stato di fatto: Aree esterne - Comparativi, planimetria generale e sezioni Montesanto	1:200	ALL14_LP_SDF_plan_gen
15	Stato di progetto: Aree esterne - Planimetria generale e sezioni Montesanto	1:200	ALL15_MN_SDP_plan_gen
16	Relazione Generale Descrittiva Cavour	-	ALL16_CV_relazione_generale
17	Relazione di Prefattibilità Ambientale Cavour	-	ALL17_CV_rel_prefatt_amb
18	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale Cavour	varie	ALL18_CV_all_pref_amb
19	Stato di fatto_Aree esterne_Planimetria generale e sezioni Cavour	varie	ALL19_LP_SDF_plan_gen
20	Stato di progetto_Aree esterne - Comparativi, planimetria generale Cavour	varie	ALL20_CV_SDP_plan_gen
21	Relazione Generale Descrittiva San Giovanni Barra	-	ALL21_BR_relazione_generale

			le
22	Relazione di Prefattibilità Ambientale San Giovanni Barra	-	ALL22_BR_rel_prefatt_amb
23	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale San Giovanni Barra	varie	ALL23_BR_all_pref_amb
24	Stato di fatto: Aree esterne - Planimetria generale e sezioni San Giovanni Barra	1:500	ALL24_LP_SDF_plan_gen
25	Stato di progetto: Aree esterne - Planimetria generale e Sezioni San Giovanni Barra	1:500	ALL25_BR_SDP_plan_gen
26	Relazione Generale Descrittiva Piazza Leopardi	-	ALL26_LP_relazione_generale
27	Relazione di Prefattibilità Ambientale Piazza Leopardi	-	ALL27_LP_rel_prefatt_amb
28	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale Piazza Leopardi	varie	ALL28_LP_all_pref_amb
29	Stato di fatto: Aree esterne – Planimetria generale e sezioni Piazza Leopardi	1:500	ALL29_LP_SDF_plan_gen
30	Stato di progetto: Aree esterne - Planimetria generale, sezioni e assonometrico Piazza Leopardi	varie	ALL30_LP_SDP_plan_gen

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.