



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 8301] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione di interscambio tra il servizio ferroviario e il servizio marittimo dell'hub intermodale di Villa San Giovanni. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 246 del 13/04/2022, acquisita al prot. MiTE-48180 del 20/04/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento "*Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione di interscambio tra il servizio ferroviario e il servizio marittimo dell'hub intermodale di Villa San Giovanni*", localizzato nel Comune di Villa San Giovanni, in Provincia di Reggio Calabria.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono gli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso della stazione ferroviaria esistente di Villa San Giovanni (RC), localizzata all'interno dell'area portuale, e dell'area di interscambio tra il servizio ferroviario ed il servizio marittimo. In particolare, oltre agli interventi di riorganizzazione degli spazi esterni ed interni alla Stazione, la soluzione progettuale presentata prevede l'adeguamento dei marciapiedi, la realizzazione di un nuovo sovrappasso e l'adeguamento del sottopasso esistente, la realizzazione del nuovo terminal marittimo e di tutte le strutture accessorie, comprese quelle destinate al miglioramento dell'accessibilità all'infrastruttura.



Figura 1: Inquadramento territoriale; in rosso l'area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

L'intervento in valutazione si configura come "modifica" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) *"modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)"*.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità degli interventi è l'implementazione del livello di sostenibilità dell'intera area; per perseguire tale obiettivo il proponente riporta che sono stati applicati i seguenti protocolli ambientali: LEED v4 Building Design and Construction for Transit Stations e ENVISION v3. In particolare, il sistema LEED for Transit Stations si applica a stazioni, scali ferroviari e ad altri hub di mobilità. Oltre 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). Il protocollo ENVISION è pensato esclusivamente per le infrastrutture sostenibili e si estende all'intero confine di intervento, comprendendo tutte le aree incluse nello stesso, comprese banchine esterne, strade e rotaie. L'obiettivo di questo protocollo è di valutare l'impatto dell'opera sull'intorno, in modo da valutarne i benefici e le eventuali ripercussioni della stessa sulle comunità limitrofe.

Analisi e valutazioni

Gli interventi oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono localizzati presso la stazione ferroviaria di Villa San Giovanni (RC), dotata di 6 binari passanti adibiti al servizio viaggiatori, presso cui si fermano tutti i treni con partenza o destinazione Reggio Calabria e 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.

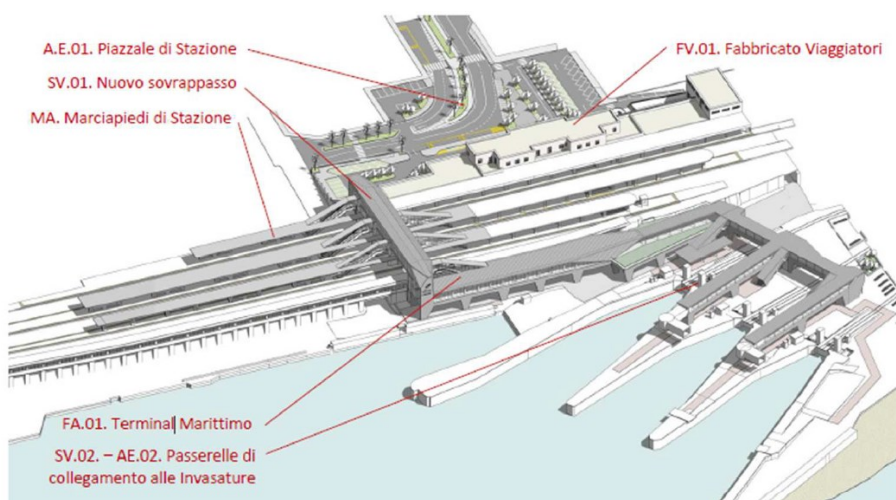


Figura 2: Assonometria di inquadramento degli interventi (Fonte: Lista di controllo)



Figura 3: Inquadramento del progetto su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Il progetto di riqualificazione della stazione esistente di Villa San Giovanni sarà sviluppato attraverso gli elementi progettuali descritti di seguito.

In ambito urbano, sono previsti i seguenti interventi:

- 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; realizzazione di aree verdi, con utilizzo di pavimentazione drenante nelle aree di sosta (**piazzale di stazione**);
- **Realizzazione del fabbricato viaggiatori**, nell'area dell'atrio di stazione;
- **Realizzazione di un nuovo sovrappasso** di collegamento tra i marciapiedi 1,2 e 3 tramite scale fisse, ascensori e scale mobili, provviste di pensilina di copertura;
- Interventi di **adeguamento sismico del sottopasso** esistente, con inserimento di ascensori di collegamento e l'**innalzamento dei marciapiedi di stazione** 1, 2 e 3 attraverso modifiche alla pavimentazione; demolizione di porzioni delle pensiline esistenti e realizzazione di nuove pensiline in calcestruzzo armato e acciaio.



Figura 4: Planimetria della nuova sistemazione del piazzale di stazione (Fonte: Lista di controllo)

In ambito marittimo la soluzione progettuale prevede i seguenti interventi:

- **Realizzazione di un nuovo Terminal Marittimo** per i servizi alla navigazione per l'interscambio ferro-nave, progettato in posizione rialzata rispetto ai moli per permettere la continuità carrabile al livello sottostante. L'edificio comprende aree di attesa, di ristoro e di servizi disposti linearmente. Il terminal è collegato al sovrappasso e ai moli con scale fisse, scale mobili e ascensori;
- **Realizzazione di passerelle** di collegamento alle invasature per permettere la continuità dei flussi carrabili. Il collegamento alla quota del molo avviene tramite scale, coperte da una pensilina, e ascensori. È prevista la posa di pavimentazione colorata, percorsi tattili ed altre operazioni puntuali per la realizzazione dei percorsi;
- Riorganizzazione dei flussi pedonali e carrabili a livello dei moli (**invasature**);



Figura 5: Vista del prospetto lato mare del Terminal Marittimo dalle passerelle di collegamento alle invasature (Fonte: Lista di controllo)

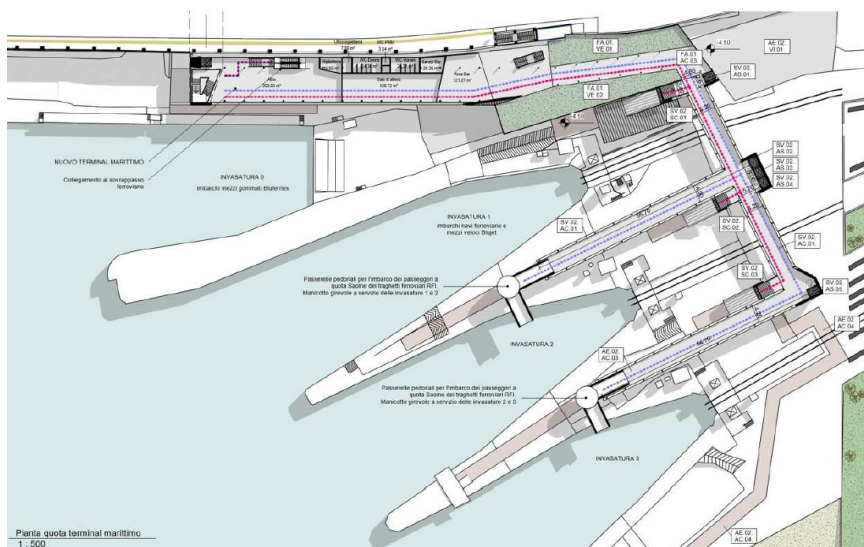


Figura 6: Viabilità pedonale al livello passerelle di collegamento (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, su tutto il piazzale è previsto l’inserimento di percorsi e mappe tattili oltre che l’installazione di segnaletica di direzione e identificazione.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che la riqualificazione non comporta l’utilizzo di ulteriori aree rispetto a quelle attualmente impegnate.

Con riferimento attività relative alla realizzazione degli interventi, nella Lista di controllo il proponente riporta che 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 polveri e rumore. Secondo quanto indicato nella lista di controllo, durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, i principali volumi di risulta derivano dallo scavo per la realizzazione delle fondazioni delle nuove pensiline in prossimità dei marciapiedi e del sovrappasso. Altri materiali di risulta deriveranno 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. La tipologia e la quantità dei materiali di risulta e di apporto nonché l’individuazione dei siti di stoccaggio verranno eseguiti in sede di progetto definitivo.

Con riferimento a “Zone costiere e ambiente marino”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’intera area di progetto è soggetta al vincolo “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).

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’esistente edificio del Fabbricato viaggiatori (del 1941) è vincolato ai sensi dell’Art. 10 del D.Lgs. 42/2004.

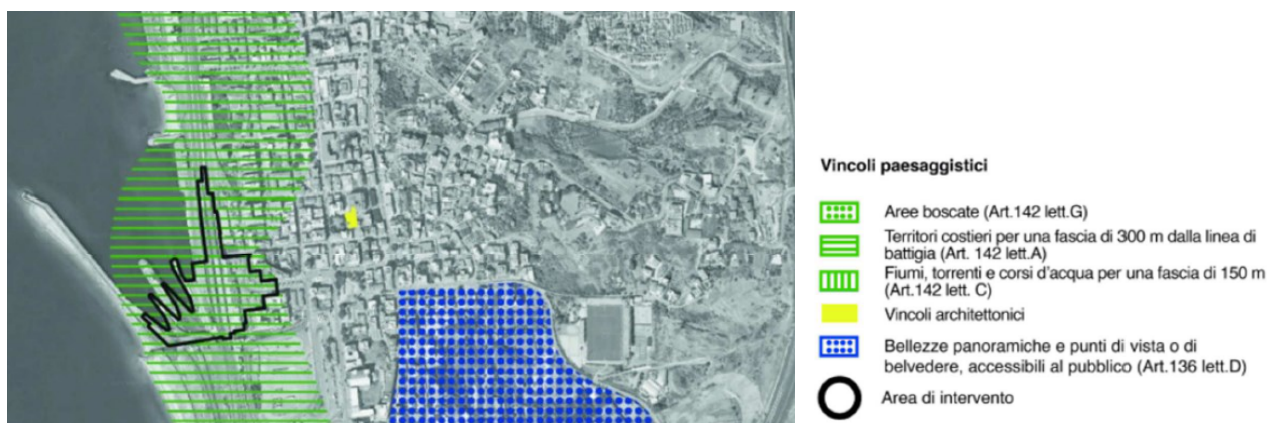


Figura 7: Localizzazione dell'area di intervento con riferimento alle aree di interesse paesaggistico di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/2004 (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “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)” e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che 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”.



Figura 8: Localizzazione dell'area di intervento con riferimento alle 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) (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che nello scenario attuale l'area portuale è localizzata 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.

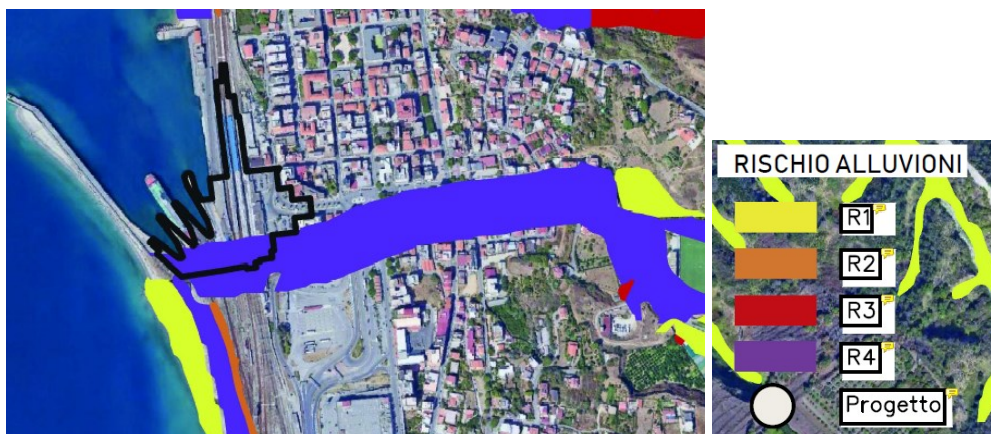


Figura 9: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico in base al Piano Stralcio di assetto idrogeologico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 1.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi sono localizzati in zona di rispetto ferroviaria.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità principale degli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso della stazione ferroviaria esistente di Villa San Giovanni (RC), di implementazione del livello di sostenibilità dell’hub di mobilità, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell’intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco