

COMMITTENTE



DIREZIONE STAZIONI

SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

MANDATARIA



CODING S.R.L.

MANDANTE



POLITECNICA SOC. COOP.



SWS ENGINEERING S.P.A.

STAZIONE DI REGGIO CALABRIA LIDO - FASE 2

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

RIQUALIFICAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEL COMPLESSO DI STAZIONE

AMBIENTE

Lista di Controllo

SCALA

-

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	TIPO DOC.	SCALA	NUM.	REV.
3 2 6 2	2 1	S 0 1	P F	R C A B	A A	S X	E 0 4	A

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	Emissione	V. Battistini	S. Martella	L. Nardoni	Mar.2022	G. Coppa	Mar.2022

Controllo Qualità

QA & QC	Verificato	Approvato	Autorizzato
	F. Petrelli	F. Bordini	R. Vangeli

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

=	=	=	=
---	---	---	---

SEDE TECNICA

--	--	--	--

NOME DOC.

--	--	--	--

NUMERAZIONE

--	--	--	--

Verificato e Trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

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 Reggio Calabria Lido (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, tra i principali scali della città di Reggio Calabria (RC). In particolare, la stazione è posta come elemento di giunzione tra la città e il mare caratterizzata da un dislivello che corre lungo tutto il lungomare. L'intervento su questa stazione avrà un impatto particolarmente positivo per l'accessibilità del Museo Archeologico Nazionale, posizionato di fronte la stazione, e di altre polarità urbane site nelle sue vicinanze, come Corso Garibaldi, l'Ospedale e l'Università.

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 e all'implementazione dell'accessibilità ciclopeditone.

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 progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura del Protocollo LEED relativamente 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.

4. Localizzazione del progetto

La Stazione Ferroviaria di Reggio Calabria Lido (RC) è localizzata nella parte occidentale della città, sul lungomare Falcomatà ed è posta in prossimità del dislivello che intercorre tra Piazza Indipendenza, dove sorge la stazione, e via Giunchi, che costeggia il mare. Quest'ultima via è caratterizzata da una pista ciclabile di recente attuazione che sarà parte della ciclovía della Magna Grecia, itinerario n.6 delle ciclovie nazionali in progettazione.

L'area di intervento comprende le aree esterne, il fabbricato viaggiatori e i locali antistanti la banchina.

Le coordinate dell'area di progetto sono le seguenti:

38.11506334848242, 15.649663418436564



Inquadramento Territoriale (in nero 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 vicinanze, ma ad una distanza significativa di 400 m SIC IT 9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi".



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



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

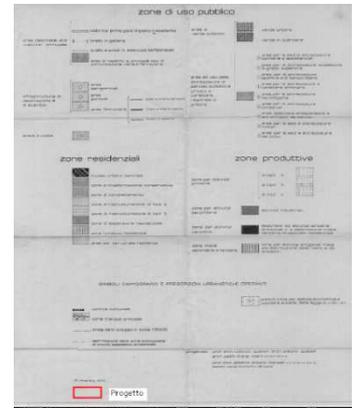
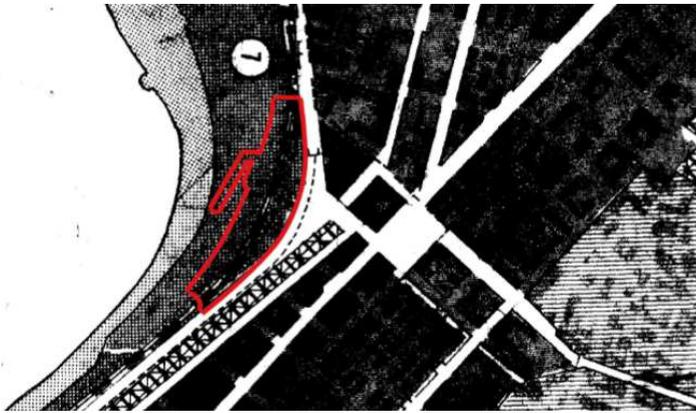
- Il sito di progetto ricade all'interno dell'area di interesse paesaggistico relativa ai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" (art. 142, comma 1 lett. a) del D.Lgs 42/2004) e a "le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze" (art.136, comma 1, lett.d).



Elaborazione dati dei vincoli Archeologici e Paesaggistici tratti dal Geoportale Regione Calabria

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

- Secondo il Piano Regolatore vigente approvato nel 1975, l'area del piazzale della stazione è riferita alla destinazione d'uso "aree ad uso delle attrezzature di servizio pubblico e privato a carattere regionale o urbano", nello specifico "aree per le attrezzature sportive e di tempo libero".



Stralcio del Piano Regolatore vigente

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto di riqualificazione della stazione esistente di Reggio Calabria Lido sarà sviluppato attraverso i seguenti elementi progettuali:

Ambito urbano

- **Aree esterne sul lungomare antistante la stazione.** L'intervento prevede l'innalzamento della quota altimetrica dell'intera area alla stessa quota di accesso alla stazione, la riorganizzazione della viabilità carrabile, delle aree di sosta e fermata per veicoli elettrici, PMR, taxi, bus e veicoli privati. Si prevede inoltre l'inserimento di aree verdi e la piantumazione di nuove essenze arboree.

- **Aree esterne limitrofi all'ingresso della stazione.** L'intervento prevede la demolizione di una porzione di un'aiuola per la realizzazione di un ascensore panoramico e di una porzione del marciapiede, la demolizione di un setto murario compreso tra i pilastri della pensilina, la realizzazione di pensiline di ombreggiamento, la realizzazione di una chiusura vetrata di accesso alla stazione e di un locale vetrato dove collocare attività di supporto a quelle del Museo Archeologico. Si prevede inoltre l'adeguamento della segnaletica, delle ringhiere e del corrimano.



Assonometria di insieme

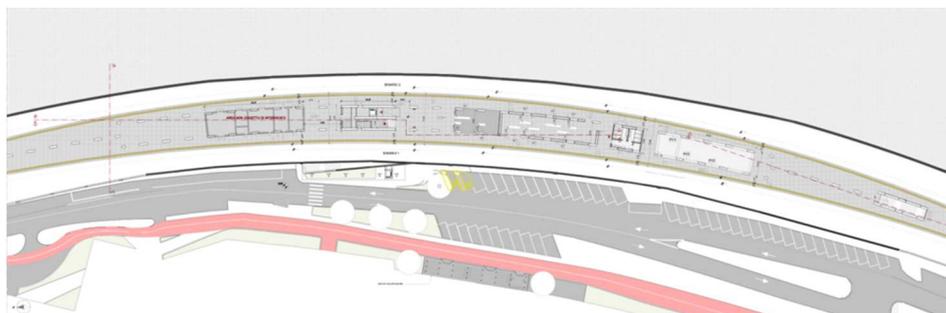


Planimetria e viste del piazzale

- **Via Giunchi.** L'intervento prevede la creazione di una velostazione, l'inserimento di nuovi posti PMR e il rifacimento di attraversamenti pedonali e rampe per disabili.

Ambito ferroviario

-**Fabbricato Viaggiatori.** L'intervento prevede la riconfigurazione del piano banchina, dove verranno demolite alcune separazioni per creare una sala d'attesa, una sala immersiva, i servizi igienici, i locali pulitori. Questo nuovo ambiente sarà strettamente legato al vicino Museo con l'apposizione di pannelli informativi. Si prevede inoltre l'inserimento di biglietterie e obliteratorrici e la ripavimentazione.



Planimetria del Fabbricato Viaggiatori e Via Giunchi

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 ferroviari già

esistente, non si ravvedono sostanziali modifiche rispetto alle condizioni attuali.

Per quanto riguarda la fase di corso d'opera, la cantierizzazione sarà sviluppata attraverso cinque macrofasi:

1. Adeguamento dei marciapiedi

Prevede gli interventi superficiali sulle scale e il rifacimento pavimentazione con inserimento di percorsi tattili, oltre che l'adeguamento impianti.

2. Sistemazione dei locali sulla banchina

Sono previste le demolizioni delle pareti divisorie e dei servizi igienici esistenti, la realizzazione dei nuovi servizi igienici, la sostituzione e la finitura di pareti e pilastri e il rifacimento impianti.

3. Sistemazione delle aree esterne di parcheggio

Si prevede la deviazione provvisoria della viabilità principale e dei flussi pedonali, la sostituzione della pavimentazione in asfalto con pavimentazione in pietra ricostruita carrabile, la realizzazione di nuove aree verdi e delle aree di parcheggio e pedonali; saranno inoltre adeguati gli impianti esistenti e realizzati la pensilina di ombreggiamento in acciaio per copertura della scala di emergenza e l'impianto di illuminazione.

4. Sistemazione delle aree esterne presso Lungomare Falcomatà

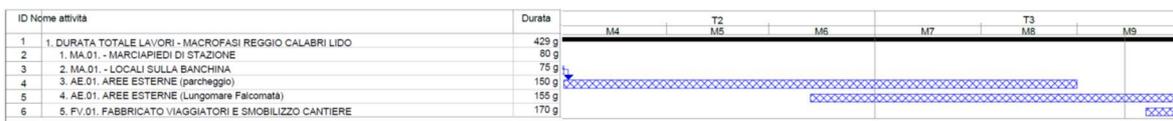
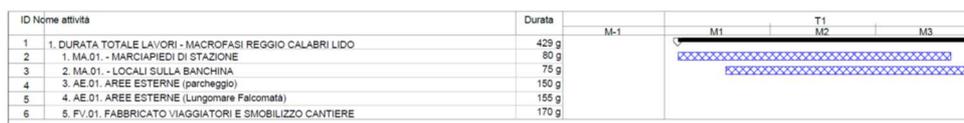
Si prevede la demolizione di porzioni di aiuola lungo via Giunchi, la realizzazione dell'ascensore di Tipo 2, la sostituzione del parapetto esistente lato lungomare e gli interventi superficiali sulla scala lato via Giunchi; saranno inoltre realizzate le due pensiline in acciaio, in prossimità del Fabbricato viaggiatori, e la velostazione con relativa copertura di ombreggiamento in acciaio; saranno infine adeguati i marciapiedi.

5. Riqualificazione del fabbricato viaggiatori

Si prevede la realizzazione di nuove pareti vetrate di accesso ai collegamenti verticali e del locale a disposizione Museo, la sostituzione di vetri esistenti della copertura con fotovoltaici, la revisione e l'adeguamento impianti di illuminazione e raccolta delle acque, l'adeguamento dei percorsi tattili.

La scomposizione delle Macrofasì in Sottofasì di cantierizzazione, che prevedono lavorazioni in contemporanea nelle varie aree, verrà analizzata nella successiva fase progettuale definitiva.

A seguire si riporta il cronoprogramma delle lavorazioni; la durata dell'intervento è stata stimata in 429 giorni (circa 14 mesi).



ID	Nome attività	Durata	M10	T4	M11	M12	M13	T5	M14	M15	
1	1. DURATA TOTALE LAVORI - MACROFASI REGGIO CALABRI LIDO	429 g	[Barra continua da M10 a M15]								
2	1. MA.01. - MARCIAPIEDI DI STAZIONE	80 g	[Barra continua da M10 a M15]								
3	2. MA.01. - LOCALI SULLA BANCHINA	75 g	[Barra continua da M10 a M15]								
4	3. AE.01. AREE ESTERNE (parcheeggio)	150 g	[Barra continua da M10 a M15]								
5	4. AE.01. AREE ESTERNE (Lungomare Falcomatà)	155 g	[Barra continua da M10 a M15]								
6	5. FV.01. FABBRICATO VIAGGIATORI E SMOBILIZZO CANTIERE	170 g	[Barra continua da M10 a M15]								

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 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.

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.

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 gli standard di misura del Protocollo LEED relativamente 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 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:

Procedure	Autorità competente
X Autorizzazione all'esercizio	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Altre autorizzazioni X Autorizzazione paesaggistica X Conformità urbanistica X Il progetto sarà oggetto di CdS	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	
2. Zone costiere e ambiente marino	X	<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"/>	X	
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"/>	X	L'area di progetto è esterna e distante circa 400 m al sito Rete Natura 2000 ZSC IT9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi".

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

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"/>	X	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	L'intera area di progetto è soggetta al vincolo "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico". (Rif. Art. 136 del d.lgs. n. 42/2014).
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)	<input type="checkbox"/>	X	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	X	
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 1
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	X	La linea ferroviaria è sotterranea nell'area di stazione.

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	X No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare.		<i>Perché:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare.

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/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
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 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> Materiali di risulta da Demolizioni.		<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.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<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> 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 la stazione, interessate dal traffico locale e limitatamente alle fasi di cantiere anche dai mezzi d'opera.		<i>Perché:</i> La mobilità dei mezzi pesanti in ingresso e in uscita dalle aree di cantiere sarà curata in modo tale da non interferire con la viabilità locale.	
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> 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	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
antropizzato?	<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, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) 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> Essendo inserite in un contesto urbano, sono presenti diversi servizi individuati nei pressi delle stazioni.		<i>Perché:</i> Gli interventi nella stazione 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 e per la quale saranno previste le opportune mitigazioni.	
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	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<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 checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La zona è sismica con ag maggiore di 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.
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 checked="" 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
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>

<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	varie	ALL3_urbanistico_vincoli
4	Planimetria con individuazione degli interventi	1:00	ALL4_plan
5	Stato di fatto: Aree esterne - Planimetria generale e sezioni	1:200	ALL5_SDF_plan_gen
6	Stato di fatto: Fabbricato Viaggiatori e banchine - Planimetria	1:200	ALL6_SDF_fab_viag_banchine
7	Stato di progetto: Aree esterne - Planimetria generale e sezioni	varie	ALL7_PRO_plan_gen
8	Stato di progetto: Fabbricato Viaggiatori e banchine - Planimetria	1:200	ALL8_PRO_fab_viag_banchine
9	Viste di progetto	-	ALL9_PRO_viste
10	Applicabilità protocollo LEED	-	ALL10_LEED
11	Applicabilità protocollo ENVISION	-	ALL11_ENVISION
12	Relazione Prefattibilità	-	ALL12_prefatt
13	Allegati alla Relazione Prefattibilità	-	ALL13_allegati_prefatt

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.