

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

1. Titolo del progetto

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA FERMATA DI CARINI RI.MED (PA)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 10	Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza.
<input checked="" 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

Il presente progetto riguarda i lavori per l'intervento di realizzazione della nuova Fermata di Carini Ri.Med (PA). La nuova fermata servirà il centro per le Biotecnologie e la Ricerca Biomedica (CBRB), che sorgerà a Carini, a pochi chilometri dall'aeroporto di Palermo. Il CBRB consentirà alla Sicilia di assumere una posizione di primo piano nello sviluppo di farmaci, vaccini e dispositivi medici di nuova generazione, attraendo a Palermo i maggiori ricercatori e trattenendo nel nostro Paese i migliori medici e scienziati italiani.

La nuova fermata permetterà il raggiungimento del centro biomedico con una modalità trasportistica diversa da quella su gomma, diminuendo le emissioni GHG.

4. Localizzazione del progetto

Il sito oggetto di intervento si ubica lungo la linea metropolitana TRAPANI-PALERMO, in agro del comune di Carini in provincia di Palermo. Dal punto di vista cartografico il sito ricade nei fogli n. 549020-594030-594070 della Cartografia Tecnica Regionale scala 1:10000 della Regione Sicilia.

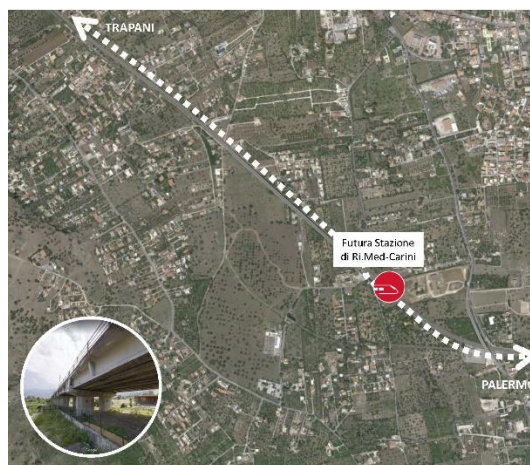


Figura 1 – Planimetria e contesto urbano

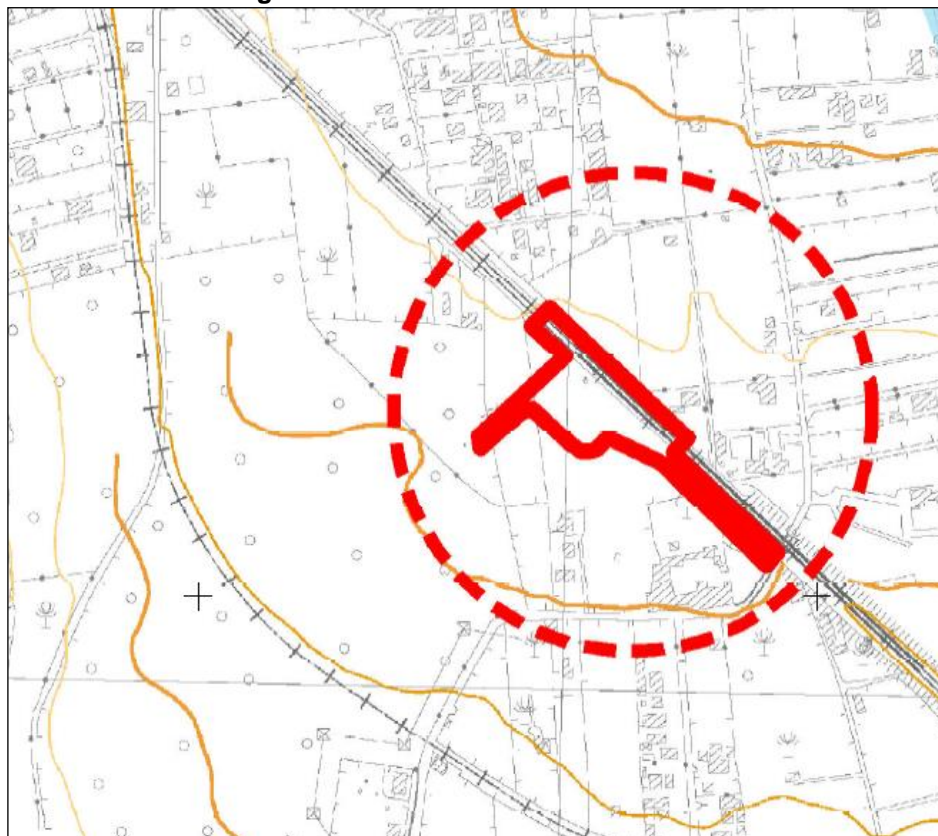


Figura 2 - Area di intervento su CTR.

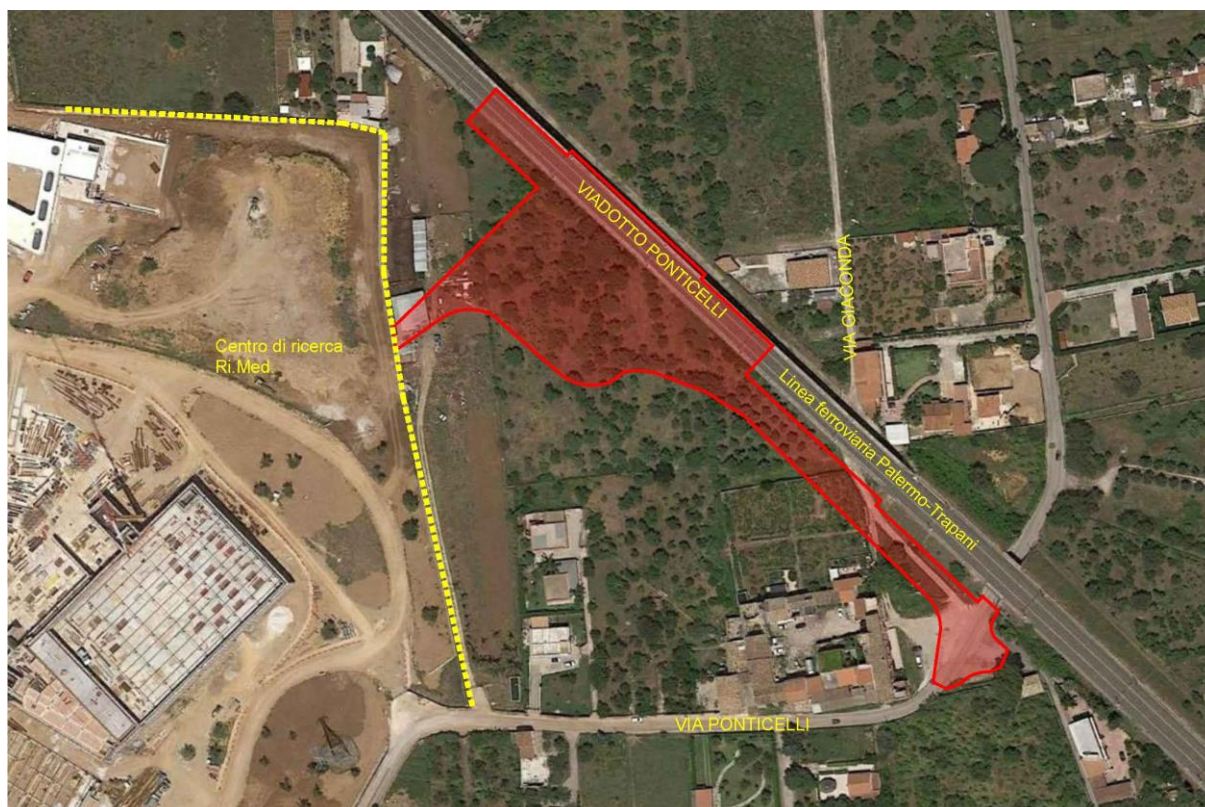


Figura 3 – Foto aerea con individuazione dell'area di progetto

5. Caratteristiche del progetto

La nuova Fermata di Carini Ri.Med. verrà realizzata su un tratto del Viadotto Ponticelli sulla linea ferroviaria Palermo - Trapani tra le Stazioni Piraineto e Carini. La nuova fermata, da realizzare su Viadotto esistente dovrà, necessariamente, essere riconnessa al piano di accesso posto alla base dei piloni di sostegno del ponte ferroviario e quindi alla viabilità circostante, in modo particolare alla Via Ponticelli che sarà la viabilità primaria di accesso, secondariamente si potrà accedere anche da Via Giaconda. Il progetto della nuova Fermata di Carini Ri.Med. può essere suddiviso in due parti, ovvero una parte del progetto riguardante l'accesso alla stazione con la sistemazione esterna e una parte costituente il fabbricato di stazione con i marciapiedi di accesso ai binari.

Descrizione degli interventi.

La nuova Fermata di Carini Ri.Med. verrà realizzata su un tratto del Viadotto Ponticelli sulla linea ferroviaria Palermo - Trapani tra le Stazioni Piraineto e Carini.

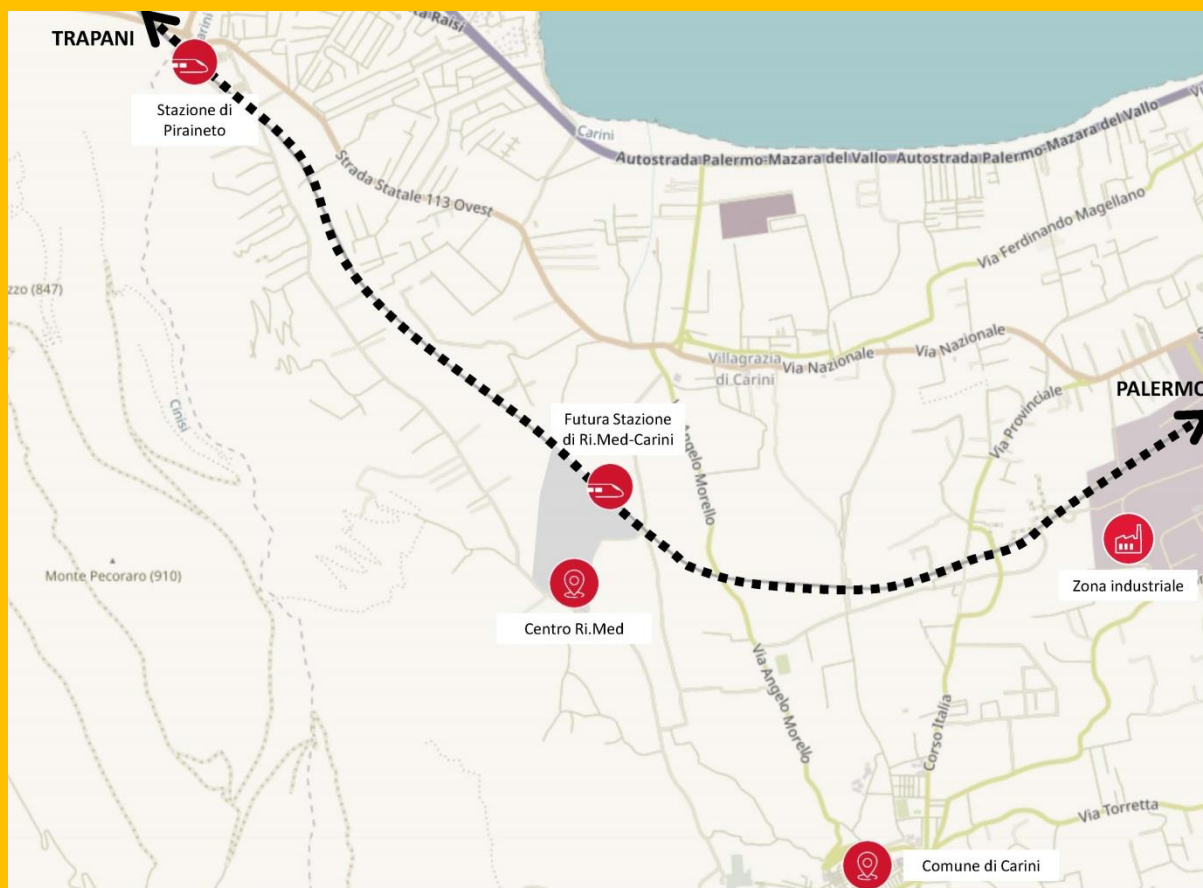


Figura 4 - Ubicazione nuova fermata Carini Ri.Med

La nuova fermata essendo realizzata su Viadotto esistente dovrà, necessariamente, essere riconnessa al piano di accesso posto alla base dei piloni di sostegno del ponte ferroviario e quindi alla viabilità circostante, in modo particolare alla Via Ponticelli che sarà la viabilità primaria di accesso, secondariamente si potrà accedere anche da Via Giaconda.

Quindi il progetto della nuova Fermata di Carini Ri.Med. può essere suddiviso in due parti, ovvero una parte del progetto riguardante l'accesso alla fermata con la sistemazione esterna e una parte costituente il fabbricato di fermata con i marciapiedi di accesso ai binari.

LA SISTEMAZIONE ESTERNA DELLA FERMATA CARINI RI.MED.

La sistemazione esterna avrà la funzione di raccordo fra la nuova fermata e la viabilità di accesso esistente. Tutta la sistemazione esterna è stata dimensionata tenendo conto delle risultanze dello studio trasportistico

basato su una frequentazione di circa 210.000 – 223.000 utenti annui e con 800 - 900 utenti al giorno della nuova fermata.

Quindi i dati di input dei servizi di scambio intermodale considerati nel progetto della sistemazione esterna sono:

- Parcheggio lunga sosta: 27 stalli + 1 stallo PRM
- Sosta breve: 3 stalli
- Kiss & ride: 3 stalli
- Moto / Scooter: 5-10 stalli
- Taxi: 1 stallo
- Bus: 1 stallo

Considerato che tutto il traffico carrabile e pedonale sarà proveniente, quasi esclusivamente, da Via Ponticelli è stata progettata una viabilità di raccordo costituita da un asse stradale di collegamento fra Via Ponticelli e l'area antistante la nuova fermata.

L'innesto su Via Ponticelli sarà costituito da una rotatoria per lo snodo in sicurezza dei flussi di traffico veicolare, mentre per consentire l'agevole scorrimento dei veicoli nello spazio antistante la fermata è stato progettato un percorso ad anello che consente l'entrata e l'uscita dei mezzi sullo stesso asse viario.

Il percorso viario è integrato da un percorso laterale pedonale in modo da garantire l'accesso ai veicoli e ai pedoni. Inoltre, come richiesto, lo spazio antistante la fermata verrà collegato con un percorso pedonale con il nuovo Centro di ricerca Ri.Med.

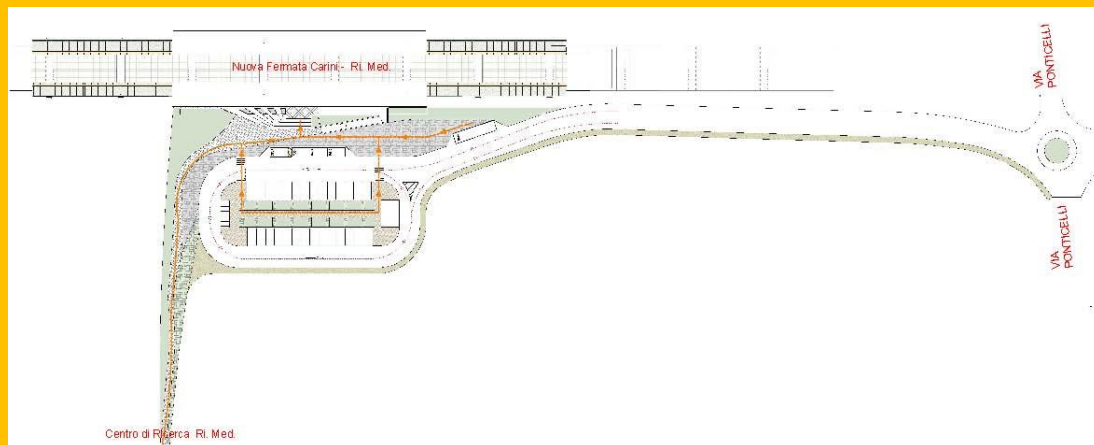


Figura 5 – Viabilità di collegamento

L'area antistante il fabbricato di fermata è caratterizzata da percorso ad anello per l'entrata e uscita dei flussi di traffico veicolare e pedonale.

Lo spazio interno all'anello viario sarà utilizzato per l'ubicazione dei parcheggi a lunga sosta, per la sosta breve e per moto – scooter, mentre la collocazione degli spazi di sosta delle fasce deboli avverrà sul marciapiede di accesso alla fermata.

I flussi di traffico veicolare e quelli pedonali sono stati progettati in modo tale da limitare le interferenze, quindi si avranno solo due punti di attraversamento dai parcheggi a lunga sosta verso il marciapiede di fermata, ovviamente le intersezioni fra le due tipologie di traffico saranno segnalate e regolamentate da idonea segnaletica verticale e orizzontale.

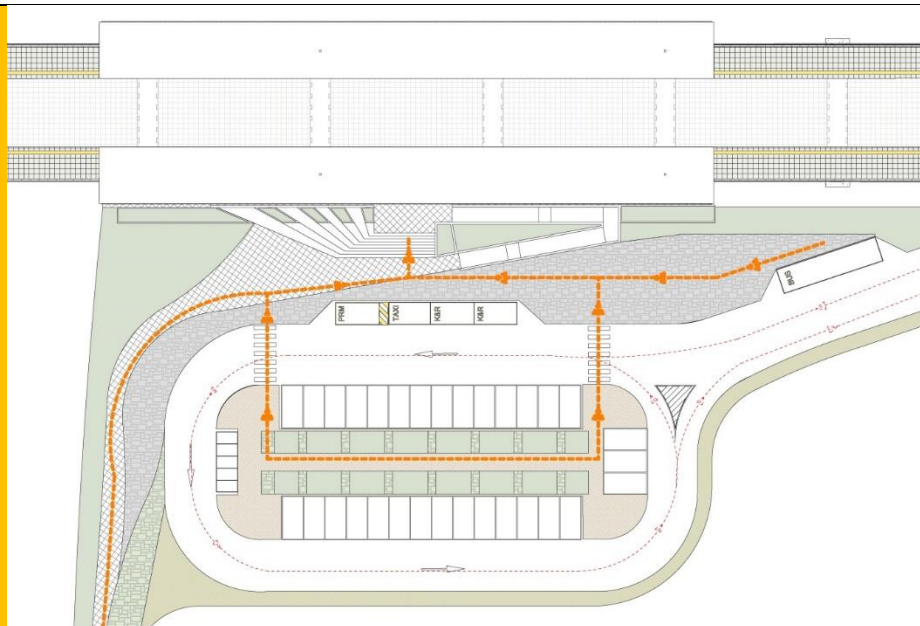


Figura 6 – Sistemazione area antistante la nuove fermata

Per quanto riguarda le pavimentazioni che saranno utilizzate per la sistemazione esterna avremo che i percorsi carrabili saranno costituiti da un cassonetto stradale con finitura superficiale composta da bynder e tappetino bituminoso mentre i percorsi pedonali saranno costituite da pacchetti permeabili di tipo calcestri con finiture superficiali di colore chiaro. Le aree a verde saranno sistemate con terreno vegetale, inerbimento e messa a dimora di piante autoctone.

LA NUOVA FERMATA DI CARINI Ri.Med.

La nuova fermata di Carini Ri.Med è stata concepita come un manufatto architettonico e strutturale costruito intorno al Viadotto Ponticelli che si adatta e rispetta l'attuale struttura esistente.

La nuova fermata si sviluppa su due livelli un piano terra che si raccorda con il piazzale antistante e un primo piano ubicato alla quota del piano del ferro.

Rispetto alla sistemazione esterna il piano terra è situato su un basamento rialzato di circa 1.20ml piazzale della fermata. Il collegamento fra piazzale e piano terra della fermata avviene mediante gradini e una rampa di accesso integrata al verde per gli utenti con ridotte capacità motorie.

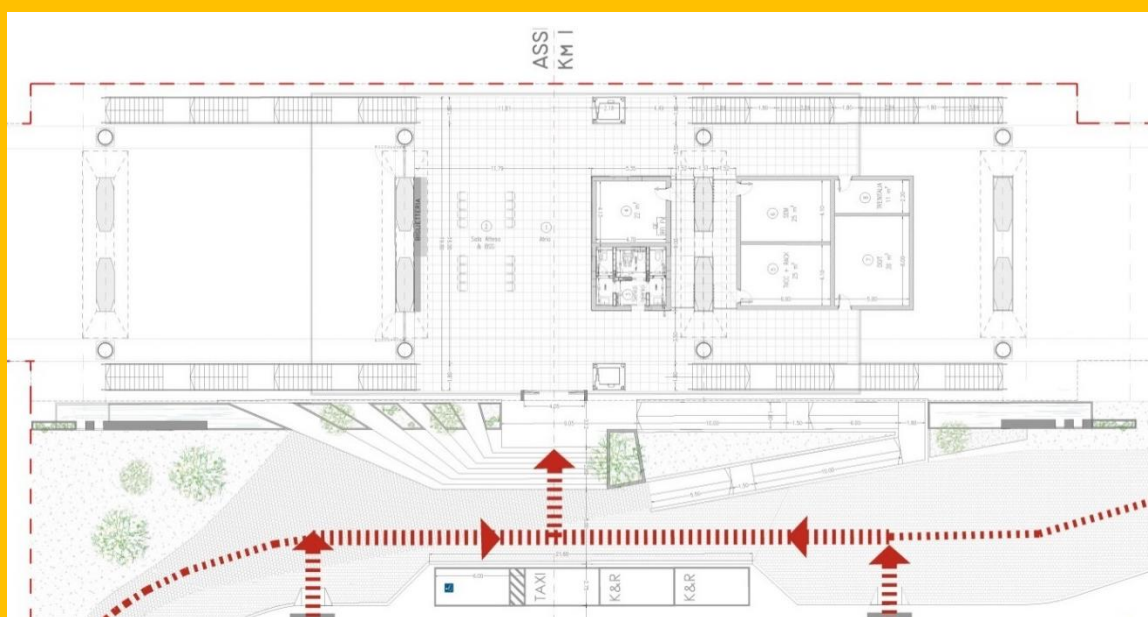


Figura 7 – Pianta piano terra e accesso dal piazzale antistante

Il piano terra è inserito in due campate dell'attuale viadotto al km. 23+590. L'interasse fra i pilastri del viadotto è di 20ml, nella prima campata, un open space pubblico, sono collocati l'atrio con annessa sala d'attesa, i servizi igienici e un primo locale tecnico dove saranno ubicati i quadri elettrici. Nella seconda campata verrà realizzato un locale tecnico di circa 90mq e suddiviso in quattro ambienti con accessi indipendenti destinazioni di apparati tecnologici per Trenitalia, Doit, Tvcc+Rack e Sem.

La delimitazione del piano terra e quindi delle due campate avverrà con recinzione metallica di altezza pari a 2.50ml. Le pile delle due campate interessate saranno rivestite con lastre di gres porcellanato e colorazioni RAL conforme al disciplinare tecnico RFI. Anche la pavimentazione del piano terra sarà con mattonelle di gres porcellanato di colore RAL come previsto nel Disciplinare tecnico RFI.

Il rivestimento del sistema di travi reticolari, verrà realizzato con lastre in cemento alleggerito fibro-rinforzato, coerente con l'idea di utilizzare materiali naturali e proseguendo con le texture esistenti, evitando shock visivi.

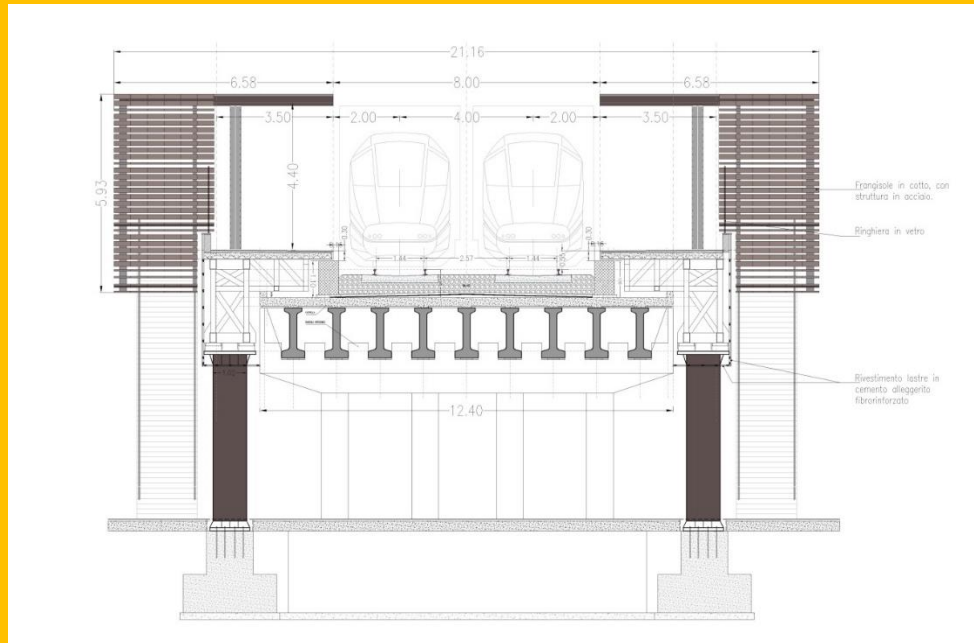


Figura 8 – Sezione tipologica della nuova fermata

Dal piano terra al piano primo si potrà accedere attraverso n.2 ascensori e n.4 rampe di scale.

Al piano banchina saranno collocati due marciapiedi di fermata lunghi 150 ml e con larghezza minima di 3.50ml.. Nella parte centrale protetta verrà realizzata una pensilina metallica con lunghezza di 70ml.

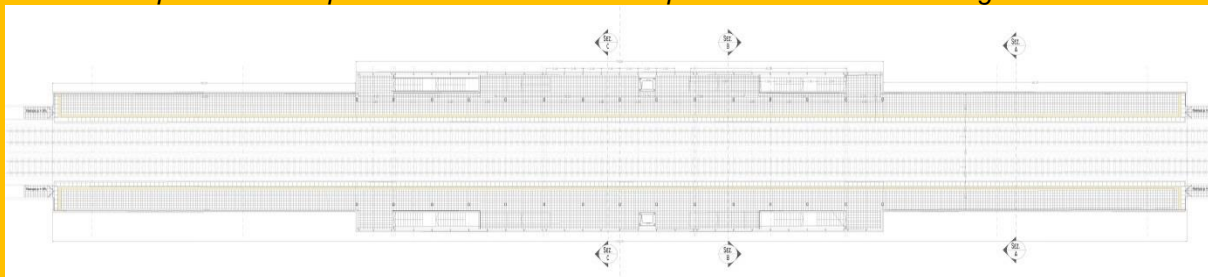


Figura 9 – Pianta piano banchina

I marciapiedi saranno posti a quota +55cm sopra il Piano Ferro. Essi poggeranno su una struttura metallica separata dalle strutture del viadotto in modo da scaricare le sollecitazioni indipendentemente dalle strutture esistenti.

Le pensiline metalliche del piano banchine avranno funzione di rendere protetta l'attesa dei treni da parte degli utenti.

Queste ultime saranno rivestite con una pelle di frangisole in terracotta sostenuta da una struttura di acciaio. La scelta di questo materiale naturale è sempre quella di continuare con l'idea de fare un intervento rispettoso con l'ambiente.

Internamente, la pensilina, sarà rivestita in lamiera zincata liscia piana. Il colore della struttura metallica a vista è pensato in marrone vicina al RAL 7013, abbinabile al cotto dei frangisoli e alla struttura in cemento.

Mentre la superficie superiore della copertina sarà verniciata con colori chiari, in accordo con gli standard CAM (Pavimentazione esterne permeabile e/o drenante con SRI maggiore o uguale ≥ 29 . Copertura SRI ≥ 76).



Figura 10 – Prospetto nuova fermata Carini Ri.Med.

In definitiva il progetto della nuova fermata di Carini Ri.Med. è caratterizzato da linee semplici e dall'aspetto leggero, che si appoggia sulla struttura esistente quasi senza toccarla.

ADEGUAMENTO DELL'IMPIANTO DELLA TRAZIONE ELETTRICA ESISTENTE

La nuova fermata ferroviaria di Carini si svilupperà lateralmente al viadotto Carini a margine dei due binari di piena linea pari e dispari della tratta Carini - Piraineto tra il Km 23+514 e Km 23+664 interferendo con la palificata TE tra il Km 23+415 e il Km 23+714.

Di conseguenza sarà necessario sostituire la palificata TE interferente con la costruenda nuova fermata tra i sostegni esistenti tra il n. 43 e il n. 52 con nuovi dodici pali.

I lavori di adeguamento dell'impianto TE verranno eseguiti in più fasi in regime di interruzione dell'esercizio ferroviari con disalimentazione e messa a terra delle linee di contatto nel periodo notturno con le modalità previste dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

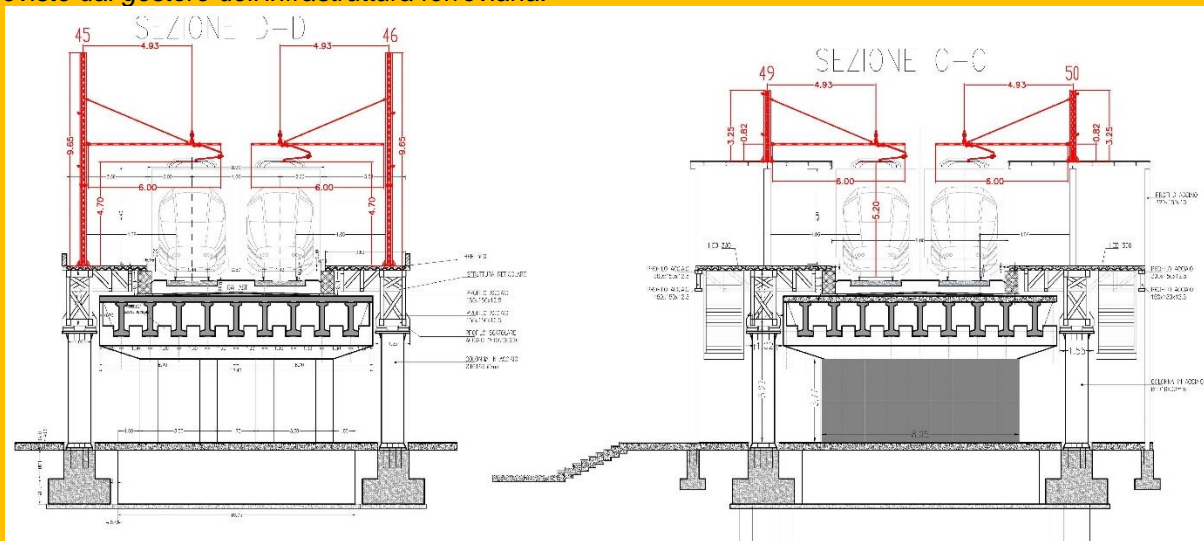


Figura 11 - Tipologico palo TE

STRUTTURE

Gli interventi strutturali previsti nel progetto sono costituiti dalle strutture di sostegno delle nuove banchine. Le nuove strutture di sostegno dei marciapiedi, sono costituite da strutture reticolari, appoggiate su colonne in acciaio fondate opportunamente nel terreno.

Le nuove strutture in progetto fiancheggiano i due lati della ferrovia, senza interessare la struttura esistente del ponte. Le colonne in acciaio sono realizzate con profili $\varnothing 1067 \times 50$ mm ed altezza variabile tra 4-6 m. La struttura reticolare è costituita da profili scatolari, la luce della reticolare è di 20 m, questa appoggia sulle colonne tramite appoggi speciali resistenti anche a trazione. Per consentire il raggiungimento del marciapiede, si realizzano due scale con soletta in c.a., che poggiano su pilastri in acciaio.

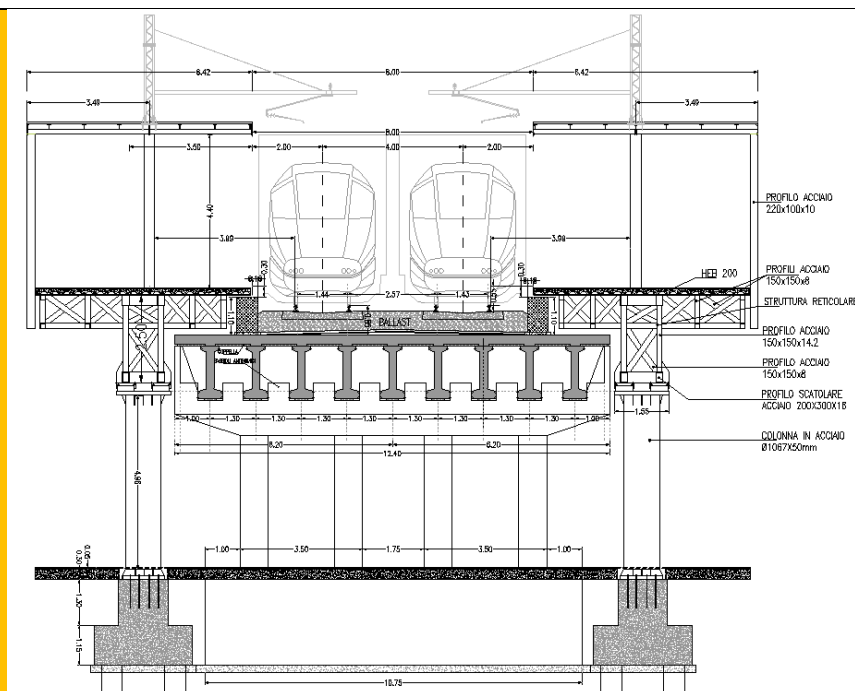


Figura 12 – Sezione tipologica

IMPIANTI

IMPIANTI ELETTRICI

Nella complessiva opera di realizzazione della nuova fermata di Carini Ri.Med (PA) assumono una posizione di rilievo una serie di interventi impiantistici che qui di seguito vengono solo presentati.

Si realizzeranno tutte le opere ed attività necessarie alla separazione delle utenze elettriche e idriche, verranno installati nuovi quadri elettrici e gli impianti luce e forza motrice delle aree interne atrio che sono oggetto di intervento, nonché delle pensiline e dei marciapiedi e delle aree esterne.

Al fine di realizzare la separazione delle utenze elettriche tutti i contatori verranno installati all'esterno dell'area, ciascuno dotato di relativo quadro elettrico e protezione.

Verranno dunque predisposte le forniture elettriche con proprio contatore e quadro di protezione linea per:

- Fornitura Fabbricato Viaggiatori (atrio e banchine)
- Fornitura Trenitalia (biglietteria)
- Fornitura Servizi Ferroviari (predisposizione)
- Fornitura di riserva

È previsto un nuovo impianto di pubblica illuminazione del piazzale esterno e del tratto stradale di collegamento che va dal piazzale fino a via Ponticelli.

La nuova fermata prevederà l'installazione di n. 2 ascensori che permetteranno ai PRM di usufruire delle banchine sopraelevate di fermata.

Nell'atrio e sui marciapiedi sarà previsto un nuovo impianto di illuminazione, entrambi con elementi a LED.

La nuova fermata sarà dotata anche di un impianto di videosorveglianza, installato su tutte le zone frequentate dal pubblico e nel piazzale esterno.

Per consentire la realizzazione dell'opera, l'impianto di trazione elettrica esistente, nel tratto interessato, sarà smontato e riadeguato alla nuova conformazione del marciapiede.

Gli impianti ferroviari di segnalamento e telecomunicazioni posizionati all'interno di canaline esistenti in cls saranno spostati nella fase realizzativa e ricollocati nella posizione originaria al termine delle lavorazioni.

I lavori di adeguamento dell'impianto TE e del segnalamento verranno eseguiti in regime di interruzione dell'esercizio ferroviari con disalimentazione e messa a terra delle linee di contatto nel periodo notturno con le modalità previste dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

IMPIANTI MECCANICI

Nella costruzione della nuova fermata, a quota atrio, è prevista la realizzazione di un corpo dedicato ad uso WC.

L'approvvigionamento dell'acqua potabile sarà garantito dall'acquedotto cittadino, presente su via Ponticelli, mediante nuovo allaccio sotto la nuova sede stradale di collegamento.

Le acque usate saranno ricollegate alla nuova rete fognaria in corso di realizzazione, nell'ambito di costruzione del centro RiMed, realizzata con tecnica spingitubo in prossimità di via Ponticelli. Data la morfologia del territorio, che risulta sostanzialmente pianeggiante, per l'allontanamento delle acque usate, sarà realizzata in prossimità del locale servizi igienici una vasca di accumulo in monoblocco prefabbricato.

La viabilità di accesso e l'area esterna adibita a parcheggio saranno realizzate con pacchetti di pavimentazioni permeabili, che conformemente al D.D.G. n.102 del 2021 della Regione Sicilia, permette di lasciare inalterata la superficie permeabile esistente e quindi il regime idraulico attuale.

Le acque di piattaforma dei binari esistenti, ricadente nel tratto di realizzazione delle nuove aree attrezzate, verranno raccolte per evitare possibili infiltrazioni nella zona sottostante, e convogliata, mediante una rete di canalizzazioni in una trincea drenante, che sarà realizzata in adiacenza al camminamento pedonale che conduce al centro RiMed. Tale intervento rientra tra le tipologie costruttive per la realizzazione di Sistemi di Drenaggio Urbano Sostenibile (SUDS) previsto nel D.D.G. n.102 del 2021 della Regione Sicilia.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<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
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Screening VINCA _____	<input checked="" type="checkbox"/> _MASE_
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<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"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

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
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"/>	Siti Natura 2000 ricadenti in un raggio di 5 km dal sito di progetto: <ul style="list-style-type: none"> • ITA020021 MONTAGNA LONGA, PIZZO MONTANELLO 850m • ITA020049 MONTE PECORARO E PIZZO CIRINA 1200m
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fascia di rispetto ferroviaria

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Realizzazione area parcheggio e viabilità di collegamento con pavimentazione permeabile. Fabbricato viaggiatori (locale tecnico e servizio igienico) ubicato tra i piloni del viadotto esistente. Si prevede consumo di suolo antropizzato, ed in parte consumo di suolo a verde agricolo (circa 5000 mq).</p>		<p><i>Perché:</i> La topografia rimane pressochè inalterata. Non risultano presenti corpi idrici. Sono previste aree a verde con recupero di esemplari esistenti e piantumazione di specie autoctone; è previsto l'impiego di pavimentazioni drenanti, al fine di non modificare il regime idraulico attuale</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si prevede il consumo di acqua, materiali ed energia esclusivamente durante l'esecuzione dei lavori</p>		<p><i>Perché:</i> La progettazione della nuova fermata di Carini RIMED persegue l'obiettivo di sostenibilità di riduzione dei consumi energetici e delle risorse idriche; si prevede l'invio a recupero di almeno il 70% dei materiali provenienti da scavi e demolizioni. Il tutto in osservanza dei Criteri Minimi Ambientali CAM</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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?	<i>Descrizione:</i> Si prevedono ordinarie attività di splattamento e scavo per realizzazione di opere di fondazione, con produzione di terre e rocce da scavo.		<i>Perché:</i> Si prevedono limitati volumi di terre e rocce da scavo privi di sostanze nocive. In fase di progettazione definitiva si verificherà l'opportunità di reimpiegare tali terre in sito, per eventuali riempimenti, inviando prevalentemente ad impianti di recupero quanto non gestibile all'interno del perimetro di cantiere.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	
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"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree sensibili, rappresentate dai Siti Natura 2000 individuati con i codici e denominazione "ITA020049 - MONTE PECORARO E PIZZO CIRINA" e "ITA020049 - MONTE PECORARO E PIZZO CIRINA", si ubicano a circa 1.0 km a sud-ovest del sito di intervento. È stata predisposta idonea documentazione di screening VINCA per l'ottenimento del necessario nullaosta.		<i>Perché:</i> Tra i siti "ITA020049 - MONTE PECORARO E PIZZO CIRINA" e "ITA020049 - MONTE PECORARO E PIZZO CIRINA" e le aree interessate dalla realizzazione della nuova fermata è in costruzione il centro biomedico CBRB RIMED, per il quale la Regione Siciliana ha emesso parere di non assoggettabilità a VIA con provvedimento n. 33180 del 16/07/2014, determinando così assenza di impatto ambientale.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<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	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> La nuova fermata, da realizzare su Viadotto esistente dovrà, necessariamente, essere riconnessa al piano di accesso posto alla base dei piloni di sostegno del ponte ferroviario e quindi alla viabilità circostante, in modo particolare alla Via Ponticelli che sarà la viabilità primaria di accesso, secondariamente si potrà accedere anche da Via Giaconda.</p>	<p><i>Perché:</i> La previsione di una nuova fermata ferroviaria produrrà nell'area contermina una riduzione dell'impiego di mezzi su gomma, determinata dal nuovo scambio modale gomma/ferro che consentirà l'accesso ai servizi offerti dal realizzando Centro RI.MED.</p> <p>Così come riscontrabile nello studio trasportistico e a supporto di quanto sopra enunciato, si evidenzia che è prevista una frequentazione di circa 210.000 – 223.000 utenti annui con 800 – 900 utenti al giorno per la nuova fermata; frequentazione che porterà ad una notevole diminuzione della presenza di mezzi su gomma dall'area in oggetto.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> L'intervento risulta visibile in quanto localizzato in un tratto in viadotto, e caratterizzato da due piccoli corpi di fabbrica posti al di sotto del viadotto, e con le sole pensiline a coprire le banchine livello treno..</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> La presenza delle sole pensiline collocate in in viadotto non determinano un impatto significativo in termini di intervisibilità. L'area di parcheggio è stata progettata prevedendo anche specifiche alberature per un corretto inserimento dello stesso nel paesaggio.</p>
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Il sito di intervento interessa parzialmente un'area a destinazione d'uso agricolo. In prossimità del sito di intervento, risulta in fase di realizzazione un centro biomedico che trasformerà la destinazione d'uso complessiva dell'area.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> L'intervento non determina un significativo consumo di suolo, localizzandosi al di sotto dell'impalcato di un viadotto esistente, e reintegra le aree trasformate in zone di sosta con idonee alberature, oltre a prevedere pavimentazioni drenanti.</p>
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è prossima alla realizzazione di un nuovo centro biomedico, che ne ha determinato la necessità.		<i>Perché:</i> La presenza della nuova fermata sarà funzionale al raggiungimento del nuovo centro biomedico via ferro e non via gomma; si evidenzia che la fermata sarà dotata di collegamenti pedonali verso il centro RIMED.	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è prossima alla realizzazione di un nuovo centro biomedico, che ne ha determinato la necessità.		<i>Perché:</i> La presenza della nuova fermata sulla esistente linea ferroviaria sarà funzionale al raggiungimento del nuovo centro biomedico via ferro e non via gomma; si evidenzia che la fermata sarà dotata di collegamenti pedonali verso il centro RIMED.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> L'area ricade in zona sismica 2		<i>Perché:</i> Le opere sono progettate nel rispetto della normativa vigente in materia	
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	<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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

1. 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
1	Relazione generale descrittiva	-	ALL1_CARINI_Rel_Generale
2	Documentazione fotografica ante operam	-	ALL2_CARINI_Doc_Foto
3	Relazione di prefattibilità ambientale	-	ALL3_CARINI_Rel_Prefattibilità
4	Planimetria di inquadramento	-	ALL4_CARINI_Plan_Inquadramento.
5	Planimetria e descrizione degli interventi	varie	ALL5_CARINI_Plan_Interventi
6	Planivolumetrico post operam	1:500	ALL6_CARINI_Plan_PostOperam
7	Planimetria aree esterne	1:500	ALL7_CARINI_Plan_Aree_Esterne
8	Pianta piano terra e pianta marciapiedi	1:200	ALL8_CARINI_Pianta_PT_P1
9	Prospetti e Sezioni	1:200	ALL9_CARINI_Prospetti_Sezioni
10	Planoprofilo e sezioni tipo ferroviarie	1:200	ALL10_CARINI_Planoprofilo_Sezioni
11	Viste di progetto	1:200	ALL11_CARINI_Viste_Progetto

12	Planimetria di stato di fatto	varie	ALL12_CARINI_Plan_SF
13	Cronoprogramma	-	ALL13_CARINI_Crono
14	Ortofoto	1:200	ALL14_CARINI_Ortofoto
15	Format Proponente Screening VINCA	-	ALL15_CARINI_Screening_VINCA

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.