

LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

Nuova fermata AV di Foggia - Cervaro

2. Tipologia progettuale

*Allegato alla Parte Seconda del
D.Lgs.152/2006, punto/lettera*

Denominazione della tipologia progettuale

Allegato III, punto ____

Allegato II-bis, punto 2/lettera h

Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II [...]

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto riguarda la realizzazione delle Nuova fermata AV di Foggia.

L'intervento permette di avere una nuova località di servizio a Foggia, ubicata nelle immediate vicinanze della città e a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari e con lo scopo di conciliare diverse necessità come:

- *garantire i servizi veloci previsti dal modello di esercizio con servizio viaggiatori;*
- *garantire il modello di esercizio che deriverà dall'attivazione del raddoppio Napoli-Bari;*
- *eliminare il collo di bottiglia costituito dalla stazione di Foggia;*
- *dare la possibilità alla città di poter accedere ai nuovi collegamenti che si verranno a creare.*

4. Localizzazione del progetto

La nuova fermata AV di Foggia è prevista sorgere nel quadrante sud-occidentale del territorio comunale di Foggia, in corrispondenza del km 4+238 della linea ferroviaria esistente Foggia-Caserta ad una distanza dall'area centrale cittadina pari a circa 4 km.

L'analisi dei vincoli e delle aree protette è riportata nell'elaborato "Analisi dei vincoli e della pianificazione e programmazione territoriale" XXXX01F22RGIM000X001A, allegato alla presente.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione, al Km 4+238 della linea ferroviaria esistente Foggia-Caserta di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali (con sviluppo L=400 m ed altezza H=55 cm), per il Binario Pari e il binario Dispari.

Antistante il fabbricato viaggiatori si prevede un'area di parcheggio con 300 posti auto e aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride.

L'accesso dal fabbricato di stazione al marciapiede est (lato BD) è garantito dalla realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale.

Per la descrizione generale degli interventi si rimanda alla " Relazione tecnico descrittiva"

XXXX01R10RGIF0001001B allegata alla presente.

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 checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Altre autorizzazioni	

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Compatibilità Paesaggistica Art. 91 del PPTR della Regione Puglia	Regione Puglia

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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nuova fermata interferisce con gli UCP - <i>Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree a rischio archeologico</i> , beni paesaggistici tipizzati dal PTPR ai sensi dell'art 143, comma 1 lett. e) del D.Lgs 42/04
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"/>	

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

<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>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Il progetto in parte, in particolare la fermata ricade, all'interno della fascia di rispetto ferroviario.

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?	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il progetto prevede la realizzazione, ad ovest della linea ferroviaria, di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali (con sviluppo L=400 m ed altezza H=55 cm), per il Binario Pari e il binario Dispari. Antistante il fabbricato viaggiatori si prevede un'area di parcheggio con 300 posti auto e aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride. L'accesso dal fabbricato di stazione al marciapiede est (lato BD) è garantito dalla realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale.</p>		<p>Perché: Il consumo di suolo, generato dalla realizzazione della fermata e del parcheggio antistante, avviene in parte su sedime ferroviario esistente e per la restante parte su area agricola.</p> <p>SI Con la realizzazione del parcheggio antistante vi sarà perdita di suolo agricolo.</p> <p>NO Gli interventi inerenti alla fermata non producono effetti significativi sull'ambiente, ma ne conseguirà solo un incremento di volumi per la realizzazione della stazione,</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>Descrizione: Il progetto prevede, limitatamente alla fase di costruzione, approvvigionamenti idrici e di energia unicamente alle attività di cantiere. L'esercizio del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>		<p>Perché: I materiali necessari alla realizzazione della fermata saranno reperiti sul mercato. L'unica risorsa naturale che sarà utilizzata è l'acqua, limitatamente ai consumi idropotabili e per lavorazioni legate all'attività di cantiere.</p>	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il progetto non prevede la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente.</p>		<p>Perché: Gli interventi in questione non producono alcun effetto significativo per la salute umana e l'ambiente.</p>	
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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>Descrizione: La realizzazione degli interventi in progetto porterà alla produzione complessiva di circa 46.203,98 mc di materiali di risulta derivante dagli scavi di fondazione. Tutti i materiali di risulta dell'appalto saranno gestiti in regime di rifiuti, ai sensi della parte IV del D.lgs. 152/06 e s.m.i.</p>	<p>Perché: Il progetto in questione non produce alcun effetto significativo sulla componente rifiuti in quanto tutti i materiali da scavo e di demolizione, verranno smaltiti a norma di legge vigente in materia di gestione dei rifiuti e, quindi, conferiti presso impianti di recupero/smaltimento autorizzati.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Si prevede una contenuta emissione di polveri in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere, causata dalla movimentazione di materiale lungo la fascia di lavoro. Dette attività avranno comunque durata limitata in funzione al loro periodo di realizzazione.</p>	<p>Perché: Gli interventi previsti in progetto non produrranno alcun effetto significativo in quanto le emissioni di polveri in atmosfera, saranno relative unicamente alla movimentazione dei materiali in fase di cantiere e saranno del tutto temporanee e si annulleranno a fine lavori. All'interno dei cantieri sono previsti le procedure operative atte a prevenire/minimizzare l'impatto in fase di cantiere.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, alle demolizioni ed all'uso di macchine operatrici.</p> <p>SI Il progetto genererà rumori e vibrazioni in fase di cantiere soprattutto per la realizzazione del sottopasso ferroviario.</p> <p>NO Il progetto non genererà ne' in fase di costruzione che in fase di esercizio radiazioni elettromagnetiche ed emissioni luminose o termiche.</p>	<p>Perché: Le modifiche generate dal progetto non producono alcun effetto significativo perché le emissioni acustiche, prodotte in fase di costruzione, saranno del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori.</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?	
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
	<p>Descrizione: Dalla campagna di indagine (Italferr 2020) si attesta che il livello di falda nell'area oggetto è ad una quota di circa 50-60 m s.l.m.</p>		<p>Perché: Le modifiche generate dal progetto, non produrranno alcun effetto significativo. In generale, durante lo svolgimento delle fasi di realizzazione dell'opera saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti sul suolo e nelle acque superficiali e sotterranee. Nella fase di esercizio si prevede la realizzazione di un sottopasso costituito da uno scatolare in c.a. di dimensioni interne 3,50 (altezza) x 9,60 (larghezza), pertanto non interferisce con la falda.</p>	
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
	<p>Descrizione: Il progetto sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza. Tutte le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere, demolizione e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative.</p>		<p>Perché: Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione o il funzionamento del progetto garantiscono la sicurezza e la salute delle persone, la tutela ambientale.</p>	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La nuova fermata interferisce con gli UCP - Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree a rischio archeologico, beni paesaggistici tipizzati dal PTPR ai sensi dell'art 143, comma 1 lett.c) del D.Lgs 42/04</p>		<p>Perché: Per la valutazione dei potenziali effetti ambientali significativi si rimanda alla Relazione di compatibilità paesaggistica.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
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> L'area oggetto di intervento non interferisce con aree sensibili dal punto di vista ecologico.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	
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> L'infrastruttura in progetto non interferisce con il reticolo idrografico naturale.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto non interferisce con vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto non è localizzato in aree ad elevato livello di intervisibilità.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti significativi in merito all'intervisibilità, in quanto il progetto si sviluppa in un'area completamente agricola con un'intervisibilità nulla a bassa fruizione pubblica, che dista circa 4 km dal centro urbano.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora	<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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> L'area di progetto ricada in ambito agricolo.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti significativo su terreni non antropizzati. Si evidenzia che la scelta localizzativa delle opere in progetto è stata fatta in coerenza con la localizzazione individuata dal del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato nel Giugno 2017	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'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> La nuova fermata AV di Foggia è stata inserita dal Comune di Foggia nello scenario del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato nel Giugno 2017, in cui è previsto anche il relativo sistema di adduzione, atto a garantire un adeguato livello di accessibilità alla fermata sia dal centro abitato di Foggia, sia dal bacino territoriale interregionale di riferimento. Inoltre, una piccola parte dell'area interessata dal progetto ricade in una Variante urbanistica n.23 Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle", approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 Marzo 2010.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti significativo su piani e programmi, in quanto esso è già incluso nelle previsioni del PUMS non entrando inoltre in conflitto con le previsioni della Variante urbanistica n.23 Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle".	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di progetto ricada in ambito agricolo.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce alcun effetto in quanto non sono presenti ricettori sensibili.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento non sono presenti ricettori sensibili.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce alcun effetto in quanto non sono presenti ricettori sensibili.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<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>	
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto e nelle aree limitrofe non sono presenti risorse importanti con scarsa disponibilità.		<i>Perché:</i> Non vi è alcun tipo di interferenza né diretta né indiretta	
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> Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nell'area di progetto e in aree limitrofe non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Secondo la normativa (O.P.C.M. n. 3274 del 20/03/2003) Il territorio comunale di Foggia ricadeva in Zona sismica 2, ovvero una zona di pericolosità medio, con valori di accelerazione pari a $0.15 < a_g \leq 0.25$. Relativamente alla vigente zonizzazione sismogenetica del territorio nazionale le opere in progetto non ricadono in nessuna zona sismogenetica.		<i>Perché:</i> Il progetto non genera effetti significativi sullo stato dei luoghi.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<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?	
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p>Descrizione: La nuova fermata AV di Foggia è stata inserita dal Comune di Foggia nello scenario del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) redatto nel 2017 e approvato nel 2017, in cui è previsto anche il relativo sistema di adduzione, atto a garantire un adeguato livello di accessibilità alla fermata sia dal centro abitato di Foggia, sia dal bacino territoriale interregionale di riferimento.</p> <p>Inoltre, una parte dell'area interessata dal progetto è in parte anche oggetto della Variante urbanistica n.23 Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle", approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 Marzo 2010.</p>		<p>Perché:</p> <p>SI Dato che il progetto della variante urbanistica approvata nel 2010 non risulta ancora realizzato, nell'ipotetica realizzazione in contemporanea del progetto in esame con la variante urbanistica si potrebbero determinare lievi effetti cumulativi in fase di realizzazione, essendo i due progetti adiacenti l'uno all'altro.</p> <p>NO Il progetto non produce effetti significativo su piani e programmi, in quanto esso è già incluso nelle previsioni del PUMS, non entrando inoltre in conflitto con le previsioni della Variante urbanistica n.23 Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle".</p>	
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
	<p>Descrizione: La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera</p>		<p>Perché: Il progetto non genera impatti di tipo transfrontaliero.</p>	

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
1	Analisi territoriale e vincolistica	-	ALL1_Analisi_territoriale
2	Relazione generale	-	ALL2_Relazione_generale
3	Palano profilo su cartografia	-	ALL3_Plano profilo_fermta_parcheggio
4	Pianta e sezioni sottopasso	-	ALL4_Pianta_sezioni_sottopasso

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.

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DI 2° FASE

NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Analisi territoriale e vincolistica

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO	DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
X X X X	0 1	F	2 2	R G		I M 0 0 0 X	0 0 1	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	S. Chiuchio <i>S. Chiuchio</i>	Ottobre 2020	D. Policriti <i>D. Policriti</i>	Ottobre 2020	F. Gernone <i>F. Gernone</i>	Ottobre 2020	D. Ludovici Ottobre 2020 ITALFERR S.p.A. Dott. Ing. Donato Ludovici Ordine degli Ingegneri di Roma n. 4163/19

File: XXXX01F22RGIM000X001A	n. Elab.:
-----------------------------	-----------

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INQUADRAMENTO DI PROGETTO	4
3. VINCOLI E AREE PROTETTE	7
4. STRUMENTI URBANISTICI	12
4.1 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE	12

1. PREMESSA

La presente relazione riguarda l'inquadramento vincolistico e della pianificazione territoriale e urbanistica relativa alla realizzazione della nuova fermata di Foggia, da implementare successivamente al rango di Stazione AV; l'intervento si colloca alla pk 4+000 della Tratta Foggia - PM Cervaro lungo la Linea Caserta – Foggia.

L'infrastruttura esistente non consente tracce veloci Bari-Napoli/Roma con fermata a Foggia, in quanto si rende necessario l'inversione del banco nella Stazione di Foggia.

I collegamenti veloci tra Bari–Napoli/Roma bypassano la stazione di Foggia attraverso la “bretella di Foggia”.

Il futuro modello di esercizio sulla linea Napoli–Bari non è compatibile con la ribattuta nella stazione di Foggia.

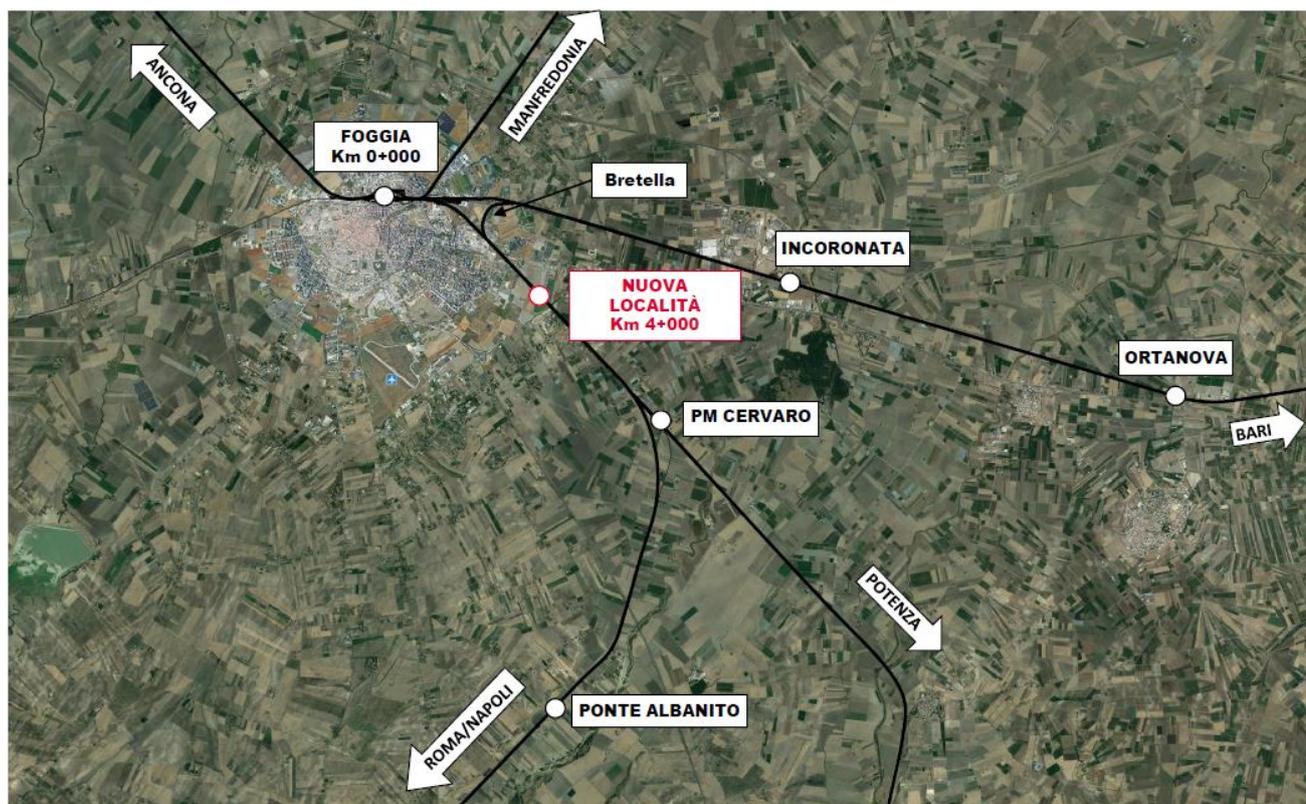


Figura 1 Inquadramento intervento

L'intervento permette di avere una nuova località di servizio a Foggia, ubicata nelle immediate vicinanze della città e a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari e con lo scopo di conciliare diverse necessità come:

- Garantire i servizi veloci previsti dal modello di esercizio con servizio viaggiatori
- Garantire il modello di esercizio che deriverà dall'attivazione del raddoppio Napoli-Bari
- Eliminare il collo di bottiglia costituito dalla stazione di Foggia
- Dare la possibilità alla città di poter accedere ai nuovi collegamenti che si verranno a creare.

Gli interventi previsti in corrispondenza del km 4+238 della linea ferroviaria esistente Foggia-Caserta, ovvero la realizzazione dei marciapiedi laterali ai due binari di linea, la realizzazione del fabbricato viaggiatori e del parcheggio antistante la futura stazione/fermata ferroviaria.

2. INQUADRAMENTO DI PROGETTO

L'intervento vede la realizzazione della Fermata AV in un tratto di linea pianeggiante, come riportato nella figura di seguito (rif. Figura 2)

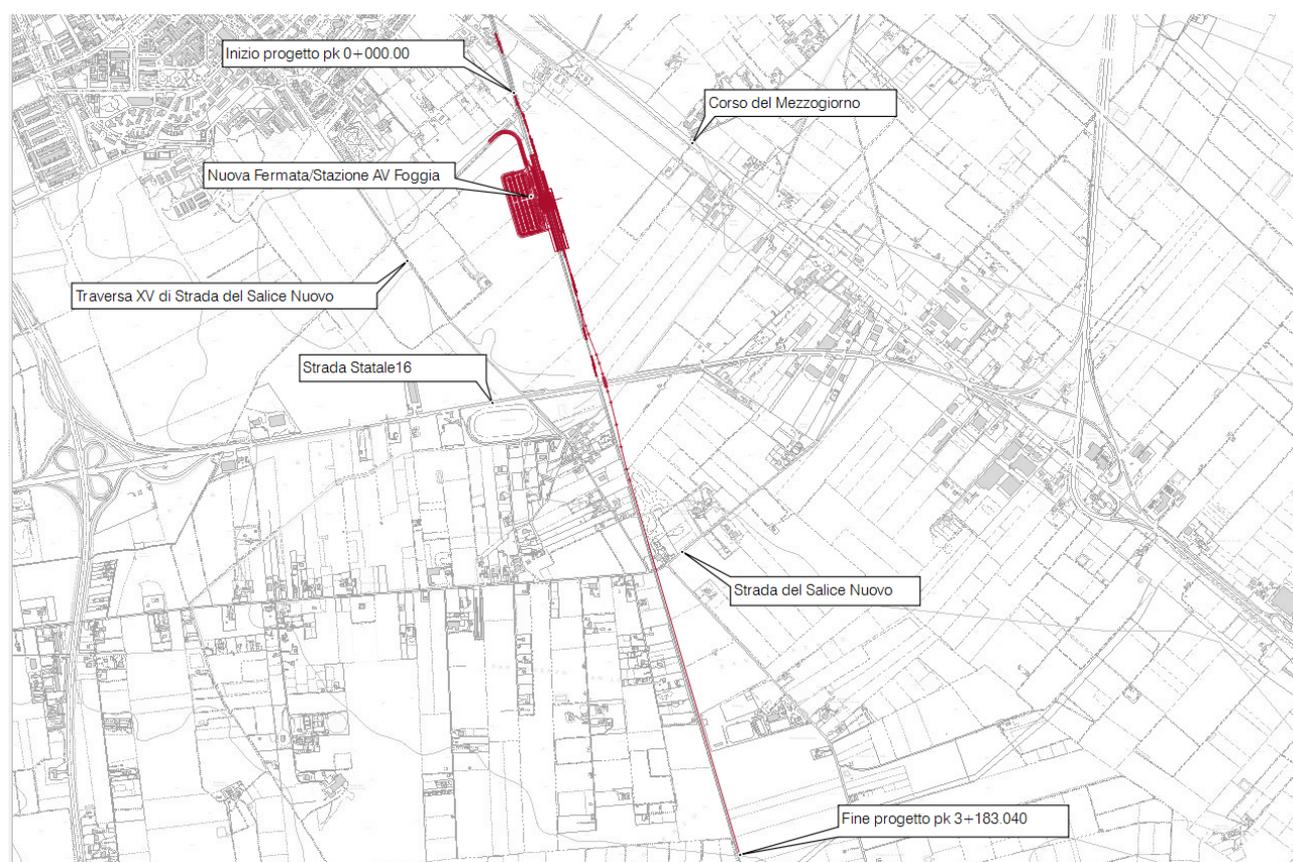


Figura 2 Localizzazione dell'intervento di progetto su CTR

La nuova fermata AV di Foggia è prevista sorgere nel quadrante sud-occidentale del territorio comunale di Foggia, posta ad una distanza dall'area centrale cittadina pari a circa 4 km, come indicato nel PUMS del Comune di Foggia.

La zona individuata, accessibile facilmente dalla viabilità esistente garantisce la possibilità di realizzare parcheggi di interscambio, il collegamento con il sistema TPL urbano e l'inserimento della fermata nel futuro circuito della rete ciclovitaria di Foggia.



Figura 3 Localizzazione dell'intervento di progetto su ortofoto

Per quanto riguarda il tracciato ferroviario non sono previste modifiche plano-altimetriche alla linea esistente, pertanto resta fermo il tracciato di riferimento della linea Foggia-Caserta.

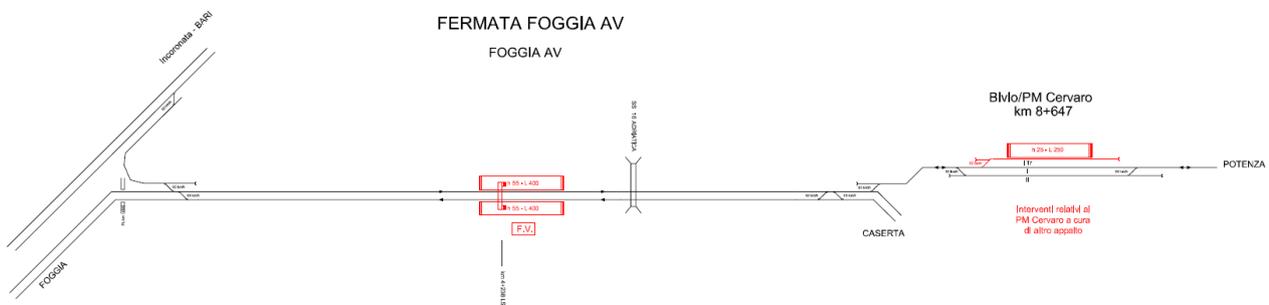


Figura 4 Schema funzionale

L'intervento consiste nella realizzazione di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali (con sviluppo L=400 m ed altezza H=55 cm), per il Binario Pari e il binario Dispari.

Si evidenzia che la banchina lato est, a servizio del binario dispari, ha una larghezza tale da poter essere utilizzata come marciapiede ad isola. Tale scelta progettuale ha lo scopo di predisporre la fermata in oggetto ad una ipotesi di riconfigurazione dell'impianto come stazione AV, ovvero compatibile con il futuro inserimento di due precedenze.

L'intervento vede la realizzazione di un fabbricato viaggiatori ad ovest della linea ferroviaria con antistante area di parcheggio con 300 posti auto e aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride. Il numero degli stalli e il conseguente dimensionamento dell'area del parcheggio deriva da quanto riportato nel vigente PUMS di Foggia (giugno 2017), sulla base dello studio dei flussi veicolari in ingresso/uscita dalla città (intervallo ore 7:00 – 21:00).

L'accesso dal fabbricato di stazione al marciapiede est (lato BD) è garantito dalla realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale.

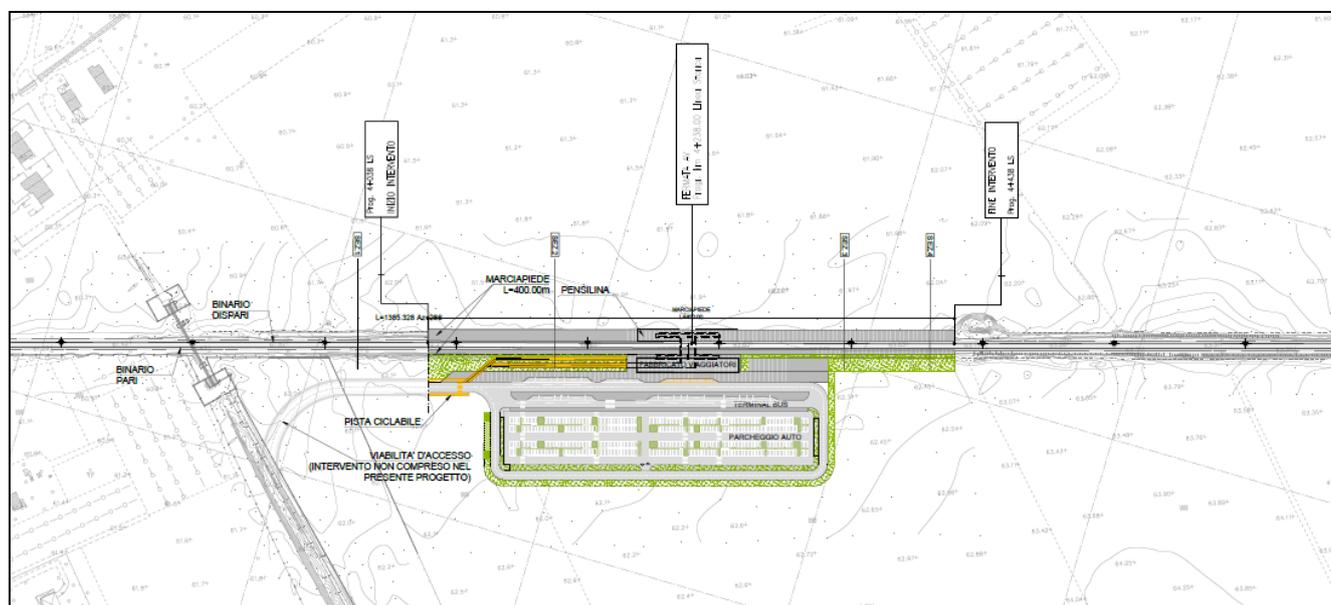


Figura 5 Planimetria di progetto

Il parcheggio e la relativa fermata saranno raggiungibili da Via Giuseppe Parini attraverso una nuova viabilità dedicata, la quale non rientra nel presente progetto poiché in capo agli enti locali, realizzata sul sedime di una strada bianca esistente lungo il lotto di intervento.

3. VINCOLI E AREE PROTETTE

Nel seguente capitolo si riporta l'esito della ricognizione dei beni vincolati del patrimonio culturale e dei beni ambientali tutelati, nonché degli strumenti che compongono il sistema della pianificazione, conclusa al 20 luglio 2020. A tal fine sono stati esaminati i dati pubblicati dalla Regione Puglia nel portale cartografico istituzionale, dalla Provincia di Foggia e dal Comune di Foggia.

Beni paesaggistici e beni tutelati dal PPTR

Dalla ricognizione effettuata che l'area di studio non risulta interferita da Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.136 D.Lgs42/2004) e dalle aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs42/2004).

Risulta invece interferita da aree tipizzate, individuate e sottoposte a tutela dal piano paesaggistico, come previsti dagli artt. 143 e 156 del D.Lgs 42/2004.

Dall'immagine sotto riportata si evidenzia come il vincolo interferito sia relativo alle fattispecie degli *Ulteriori Contesti Paesaggistici* (UCP) individuati dal PPTR della Regione Puglia ai sensi, comma 1, lettera e), del citato articolo.

In particolare vengono interessati dalle opere in esame alcuni aerali classificati come *UCP - Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree a rischio archeologico*, secondo quanto riportato nella tabella che segue e nel relativo stralcio planimetrico.

TABELLA 1
QUADRO SINOTTICO DELLE AREE VINCOLATE INTERFERITE DALLE OPERE IN PROGETTO

WBS	VINCOLO	DALLA PK	ALLA PK
Fermata	UCP - Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree a rischio archeologiche	0+421	0+485

Vincolo idrogeologico

Il vincolo idrogeologico è normato con il Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923 e con il Regio Decreto n. 1126 del 16 maggio 1926.

Il decreto del 1923 prevede il rilascio di nulla osta e/o autorizzazioni per la realizzazione di opere edilizie, o comunque di movimenti terra, che possono essere legati anche a utilizzazioni boschive e miglioramenti fondiari, richieste da privati o da enti pubblici.

L' area di intervento non ricade in Vincolo Idrogeologico (RD 3267/23).

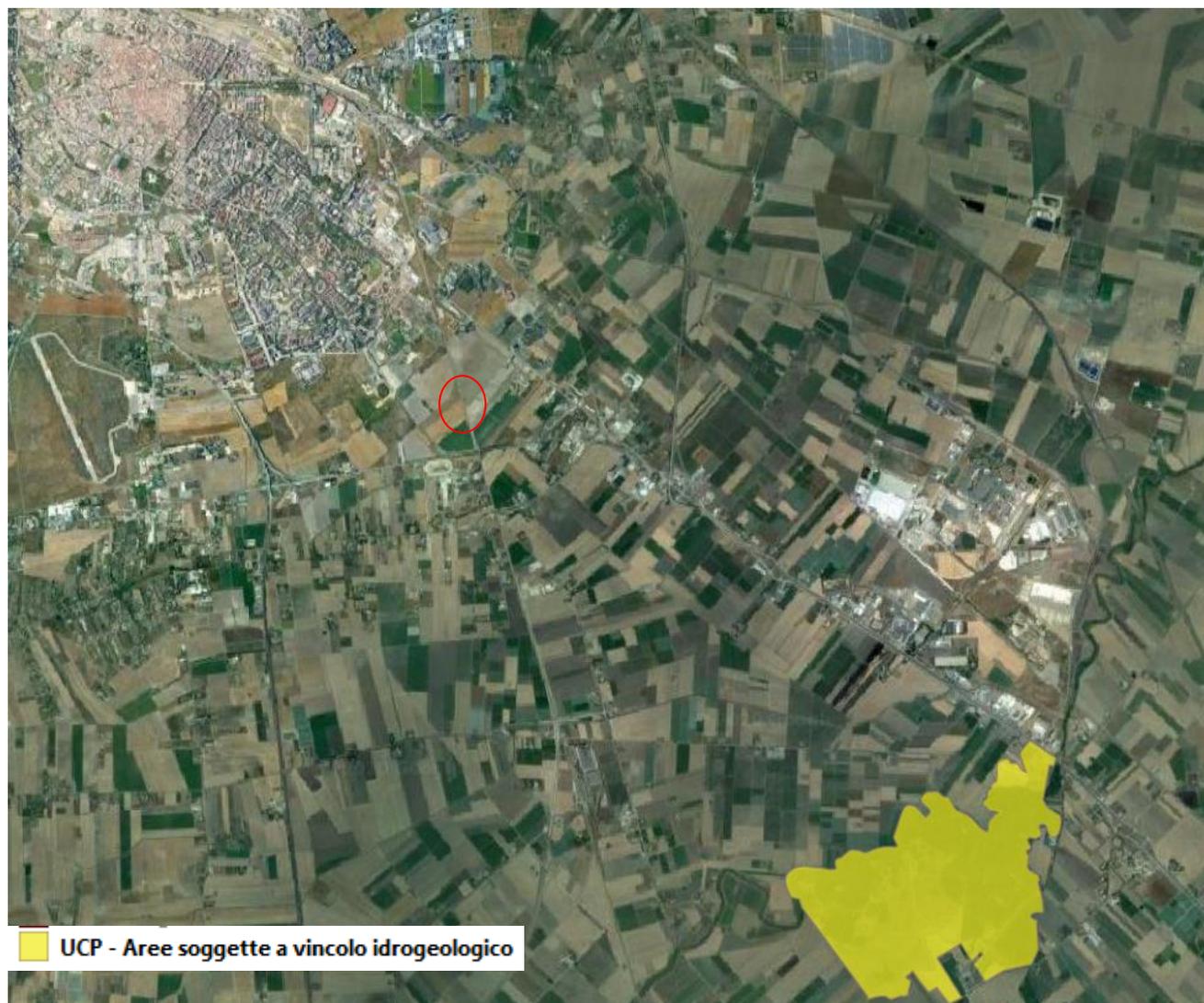


Figura 7 Vincolo idrogeologico

Aree protette e Parchi

Come si evidenzia dallo stralcio cartografico riportato di seguito, nell'area di studio non risultano interferenze dirette e/o indirette con il sistema delle aree naturali protette assoggettate a tutela ambientale ai sensi della L394/1991.

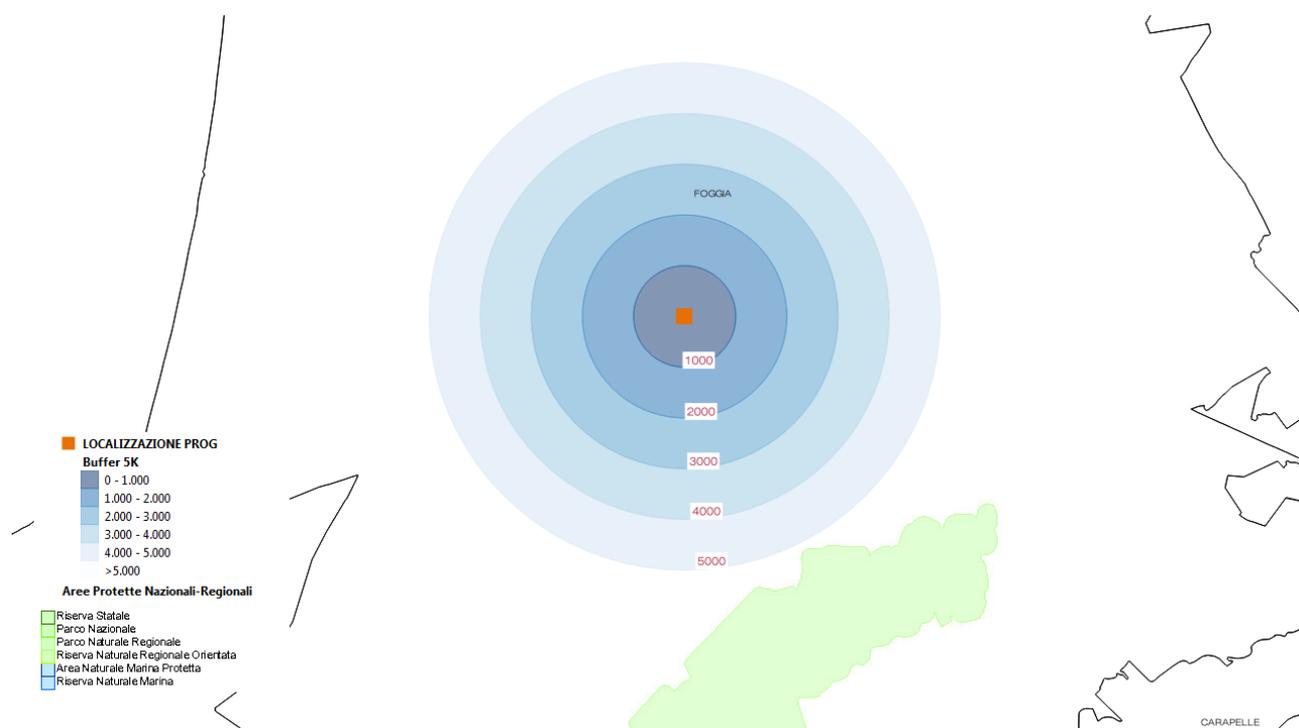


Figura 8 Localizzazione dell'intervento in relazione al sistema delle Aree Naturali Protette

Come si evidenzia dallo stralcio cartografico riportato di seguito, nell'area di studio non risultano interferenze dirette e/o indirette con le aree afferenti il sistema della Rete Natura 2000.

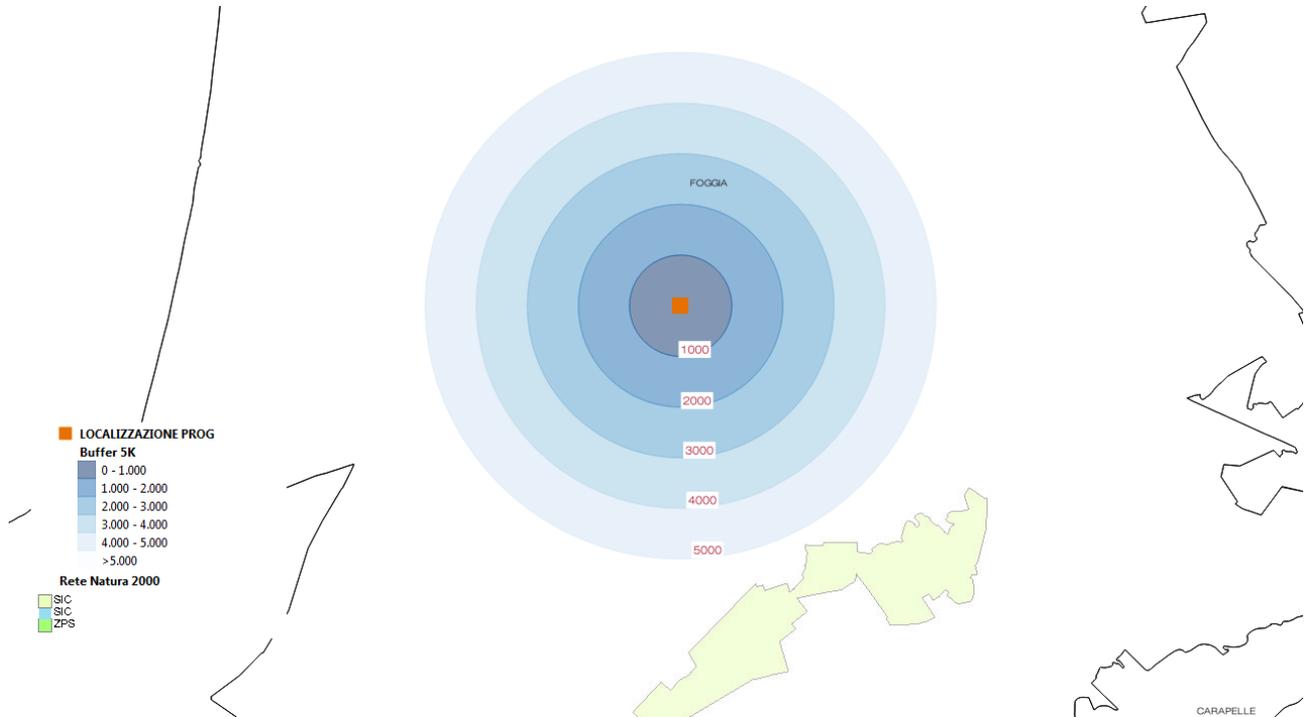


Figura 9 Individuazione delle aree della Rete Natura 2000 rispetto alla localizzazione delle aree di progetto

4. STRUMENTI URBANISTICI

4.1 Pianificazione di livello comunale

Nel seguente paragrafo si riporta l'analisi dello strumento urbanistico vigente, quale il Piano Regolatore Generale del Comune di Foggia vigente e operativo dal 2008.

Al momento l'Amministrazione del Comune di Foggia ha in corso di redazione il PUG. Si evidenzia che alla data della redazione della presente relazione il PRG non risulta essere disponibile sul portale istituzionale.

All'esame degli elaborati di piano nella sua formulazione conseguente la DGR n. 7914 del 11.11.1997 e la successiva DGR approvativa n.1005 del 20.07.2001, in relazione alla zonizzazione di piano, si osserva che l'area oggetto di trasformazione e le opere in esame ricadono in massima parte nell'ambito delle Zone E a destinazione agricola tutelata e, in via residuale, in ambito agricolo semplice.

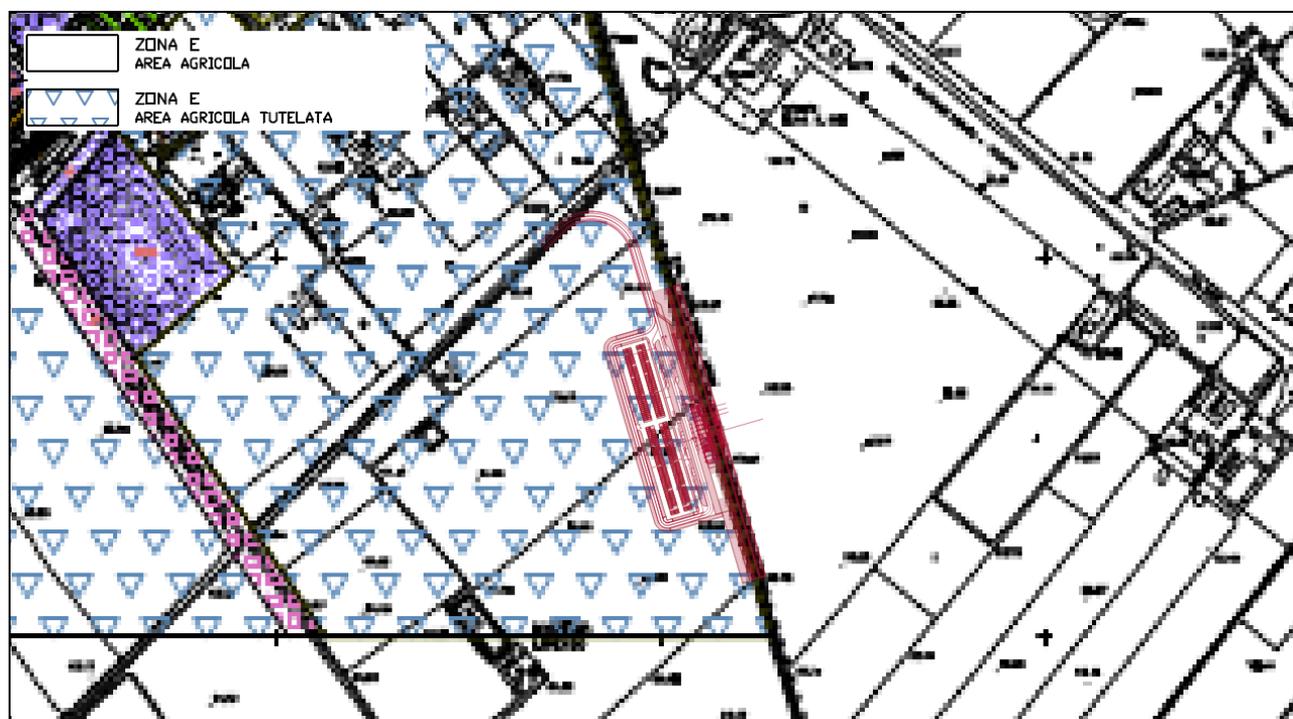


Figura 10 Stralcio del PRG di Foggia - Tav. 6 Centro Urbano Maglie Urbanistiche Configurazione di Fermata

Nell'area oggetto di intervento è in essere una Variante Urbanistica che interferisce in minima parte con l'area est del progetto in esame, come da stralci sotto riportati.

Tale variante urbanistica n.23 riguarda il Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle", approvati con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 Marzo 2010.



Figura 11 Stralcio catastale Variante "Centro Le Perle" n.23 del PRG

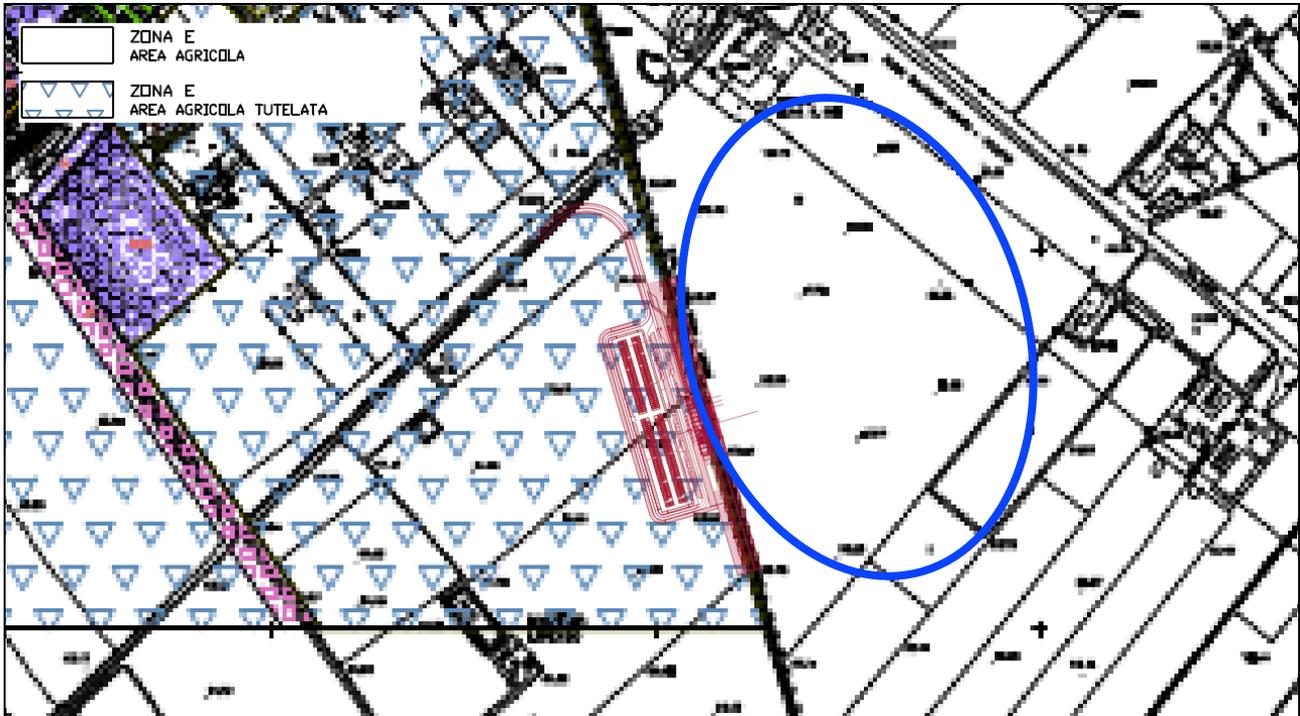


Figura 12 Stralcio PRG con in Blu l'area della Variante "Centro Le Perle" n.23

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. COORDINAMENTO NO CAPTIVE E INGEGNERIA DI SISTEMA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DI 2° FASE

NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

INFRASTRUTTURA

Relazione tecnico descrittiva della linea ferroviaria

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
XXXX	01	R	10	RG	IF0001	001	B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	C. Integra	Agosto 2020	C. Marandola	Agosto 2020	F. Gernone	Agosto 2020	G. Ingresso Settembre 2020
B	Emissione per revisione richiesta	C. Marandola	Settembre 2020	C. Marandola	Settembre 2020	F. Gernone	Settembre 2020	

ITALFERR S.p.A.
 COORDINAMENTO DISCIPLINA
 Dott. Ing. GIULIANO INGROSSO
 Ordine degli Ingegneri di ROMA n. 2082

File: XXXX01R10RGIF0001001B

n. Elab.:

INDICE

1. PREMESSA	2
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	4
3. ELABORATI DI RIFERIMENTO	4
4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	5
4.1 SCENARIO DELL'ATTUALE LINEA	11
4.2 SCENARIO DI PROGETTO.....	11
4.3 SOTTOPASSO CICLOPEDONALE	12
4.4 IDRAULICA	15

1. PREMESSA

Oggetto della presente relazione è il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica relativo alla realizzazione della Nuova fermata AV di Foggia nel quadrante sud-occidentale del territorio comunale.

L'infrastruttura esistente non consente tracce veloci Bari-Napoli/Roma con fermata a Foggia, in quanto si rende necessario l'inversione del banco nella Stazione di Foggia.

I collegamenti veloci tra Bari–Napoli/Roma bypassano la stazione di Foggia attraverso la “bretella di Foggia”.

Il futuro modello di esercizio sulla linea Napoli–Bari non è compatibile con la ribattuta nella stazione di Foggia.

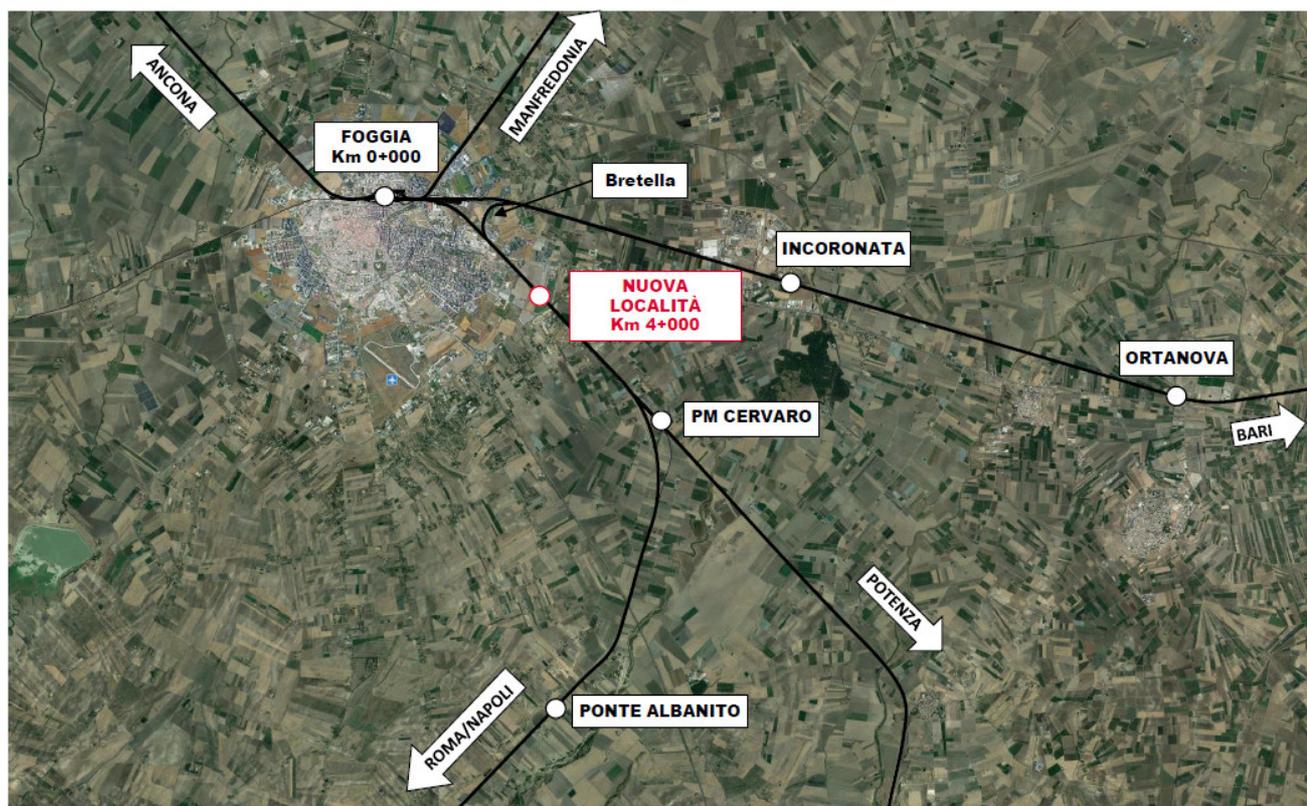


Figura 1 Inquadramento intervento

L'intervento permette di avere una nuova località di servizio a Foggia, ubicata nelle immediate vicinanze della città e a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari e con lo scopo di conciliare diverse necessità come:

- garantire i servizi veloci previsti dal modello di esercizio con servizio viaggiatori

- Garantire il modello di esercizio che deriverà dall'attivazione del raddoppio Napoli-Bari
- eliminare il collo di bottiglia costituito dalla stazione di Foggia
- dare la possibilità alla città di poter accedere ai nuovi collegamenti che si verranno a creare.

Il presente documento ha lo scopo di descrivere gli interventi previsti in corrispondenza del km 4+238 della linea ferroviaria esistente Foggia-Caserta, ovvero la realizzazione dei marciapiedi laterali ai due binari di linea, la realizzazione del fabbricato viaggiatori e del parcheggio antistante.

Lo studio dell'impianto di fermata è stato sviluppato compatibilizzando l'intervento con la futura trasformazione della fermata in stazione, ovvero con la predisposizione di due precedenze a modulo rispettivamente pari a 400 m e 250 m, evitando false spese. Tali precedenze verrebbero a costituire il III e il IV binario, di cui la precedenza del III binario sarà servita dal secondo marciapiede, già realizzato per la fermata come marciapiede laterale, e pertanto ampliato in seconda fase per il successivo utilizzo come marciapiede a isola.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La Normativa presa a riferimento per quello che concerne la progettazione ferroviaria è:

- “Manuale di progettazione d’armamento” (cod. RFI DTCSI M AR 01 001 1 A del 13.09.2019) - parte IV
- “Manuale di progettazione delle opere civili” (cod. RFI DTC SI CS MA IFS 002 D del 20.12.2019) – parte II, redatti da RFI

3. ELABORATI DI RIFERIMENTO

IDROLOGIA E IDRAULICA		
Relazione Idrologica	-	XXXX01R10RIID0001001A
Relazione Idraulica e di compatibilità idraulica	-	XXXX01R10RIID0002001B
Pericolosità idraulica da strumenti normativi	1:10000	XXXX01R10P4ID0002001A
Planimetria idraulica	1:1000	XXXX01R10P7ID0002001B

INFRASTRUTTURA		
Corografia generale	1:25000	XXXX01R10C3IF0001001A
Relazione tecnico descrittiva linea ferroviaria	-	XXXX01R10RGIF0001001B
Plano-Profilo su Cartografia	1:2.000/200	XXXX01R10L6IF0001001B
Plano-Profilo su Ortofoto	1:2.000/200	XXXX01R10L6IF0001002B
Sezioni trasversali vestite caratteristiche di linea	1:200	XXXX01R10W9IF0001001B

SOTTOPASSO DI STAZIONE		
Sottopasso - pianta e sezioni e fasi costruttive	varie	XXXX01R10PZSL0100001B

4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento vede la realizzazione della Fermata AV in un tratto di linea pianeggiante, come riportato nella figura di seguito.

La nuova fermata AV di Foggia è prevista sorgere nel quadrante sud-occidentale del territorio comunale di Foggia, posta ad una distanza dall'area centrale cittadina pari a circa 4 km, come indicato nel PUMS del Comune di Foggia.

La zona individuata, accessibile facilmente dalla viabilità esistente garantisce la possibilità di realizzare parcheggi di interscambio, il collegamento con il sistema TPL urbano e l'inserimento della fermata nel futuro circuito della rete cicloviaria di Foggia.



Figura 2 Inquadramento su foto satellitare dell'area di intervento

Per quanto riguarda il tracciato ferroviario non sono previste modifiche plano-altimetriche alla linea esistente, pertanto resta fermo il tracciato di riferimento della linea Foggia-Caserta.

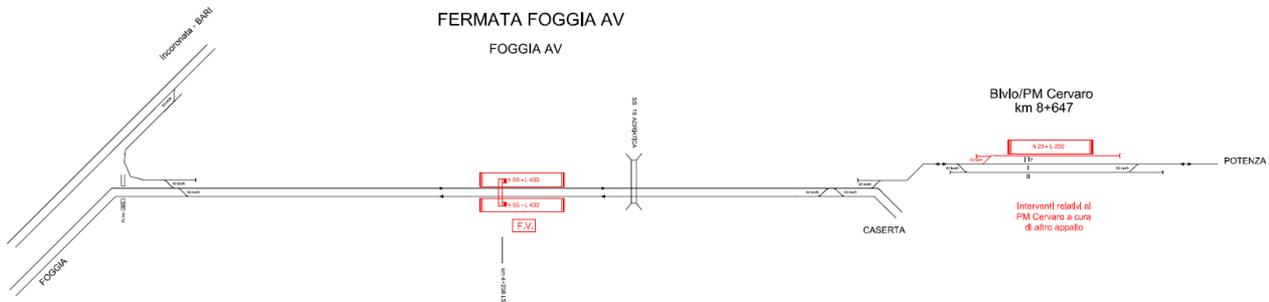


Figura 3 Schema funzionale

L'intervento consiste nella realizzazione di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali (con sviluppo $L=400$ m ed altezza $H=55$ cm), per il Binario Pari e il binario Dispari. Si evidenzia che la banchina lato est, a servizio del binario dispari, ha una larghezza tale da poter essere ampliata in una fase successiva e utilizzata come marciapiede ad isola nell'ipotesi di riconfigurazione dell'impianto come stazione AV.

L'intervento vede la realizzazione di un fabbricato viaggiatori ad ovest della linea ferroviaria con antistante area di parcheggio con 300 posti auto e aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride. Il numero degli stalli e il conseguente dimensionamento dell'area del parcheggio deriva da quanto riportato nel vigente PUMS di Foggia (giugno 2017), sulla base dello studio dei flussi veicolari in ingresso/uscita dalla città (intervallo ore 7:00 – 21:00).

L'accesso dal fabbricato di stazione al marciapiede est (lato BD) è garantito dalla realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale.

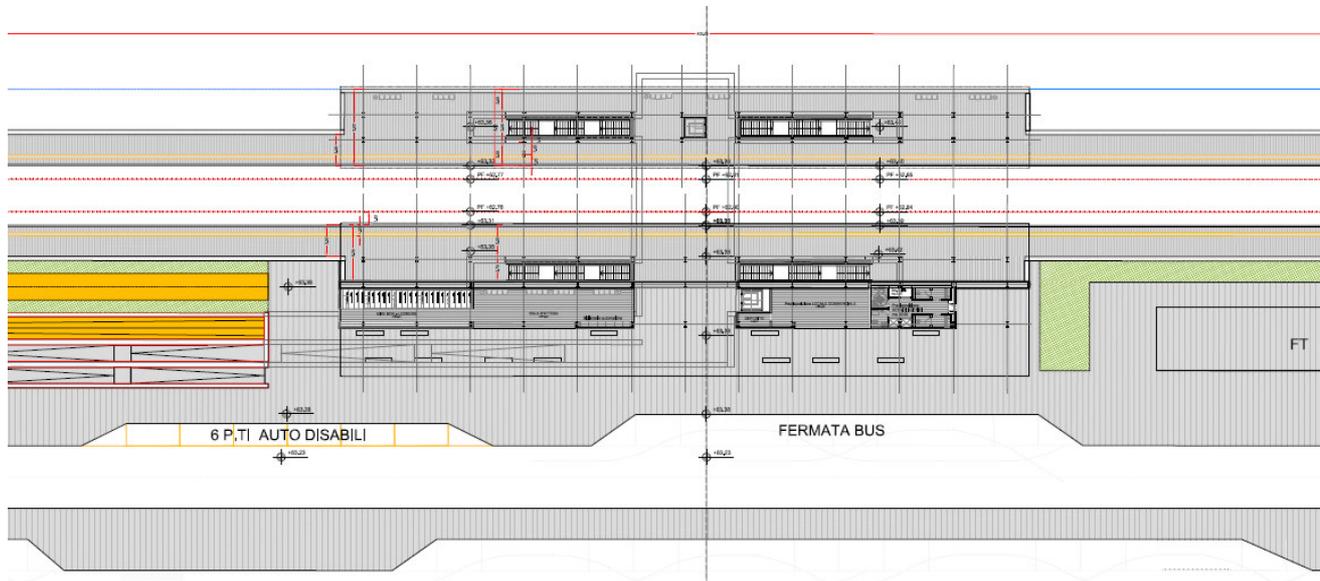


Figura 4. Stralcio planimetrico banchine

Il sottopasso e il marciapiede est, per la porzione occupata dalla pensilina, sono dimensionati in modo tale da evitare false spese e interruzioni dell'esercizio nel caso in cui, in una seconda fase, dovesse essere modificato l'impianto della fermata per la configurazione come stazione. Il marciapiede di conseguenza è già predisposto con una larghezza di 8 m, compatibile con la futura configurazione ad isola di tutto il secondo marciapiede, a servizio del futuro terzo binario di precedenza.

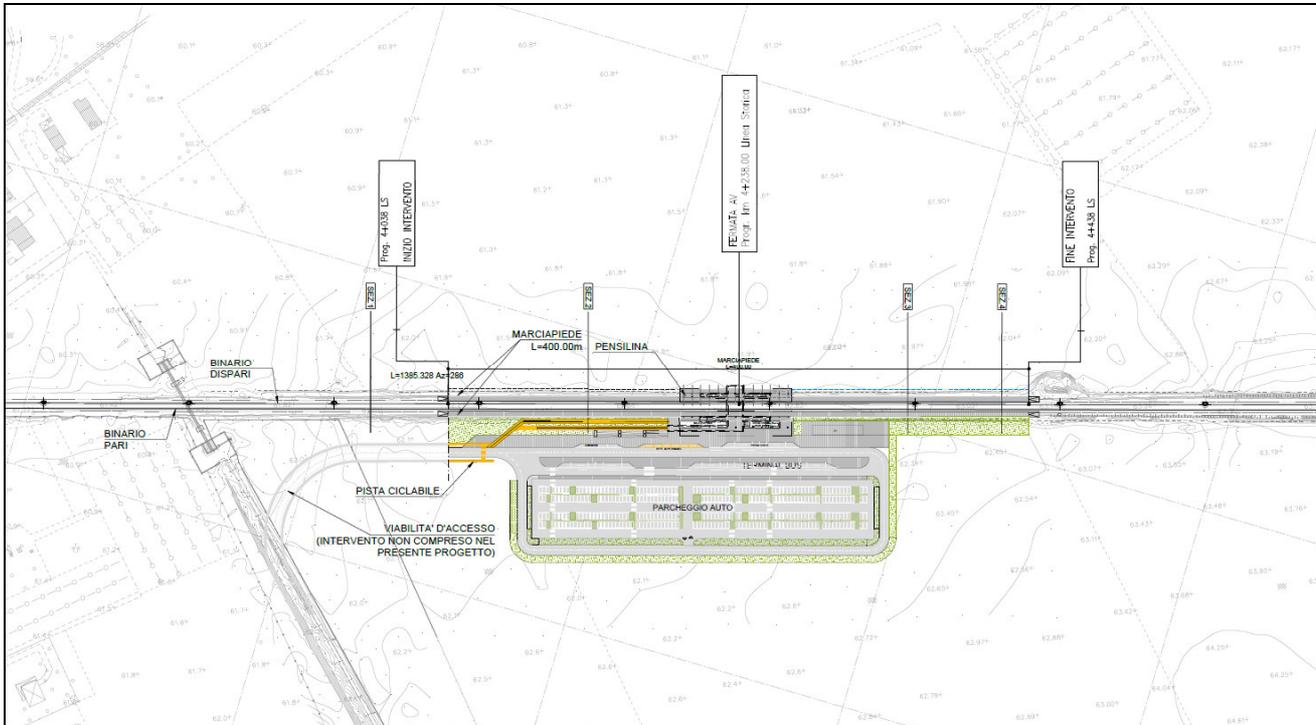


Figura 5 Planimetria di progetto

Il parcheggio e la relativa fermata saranno raggiungibili da Via Giuseppe Parini attraverso una nuova viabilità dedicata realizzata sul sedime di una strada bianca esistente lungo il lotto di intervento. La viabilità di accesso alla nuova fermata non rientra nel presente progetto, poiché in capo agli enti locali.

Infatti, la nuova fermata AV di Foggia è stata inserita dal Comune di Foggia nello scenario del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) redatto nel 2017 e approvato nel 2018, in cui è previsto anche il relativo sistema di adduzione, atto a garantire un adeguato livello di accessibilità alla fermata sia dal centro abitato di Foggia, sia dal bacino territoriale interregionale di riferimento.

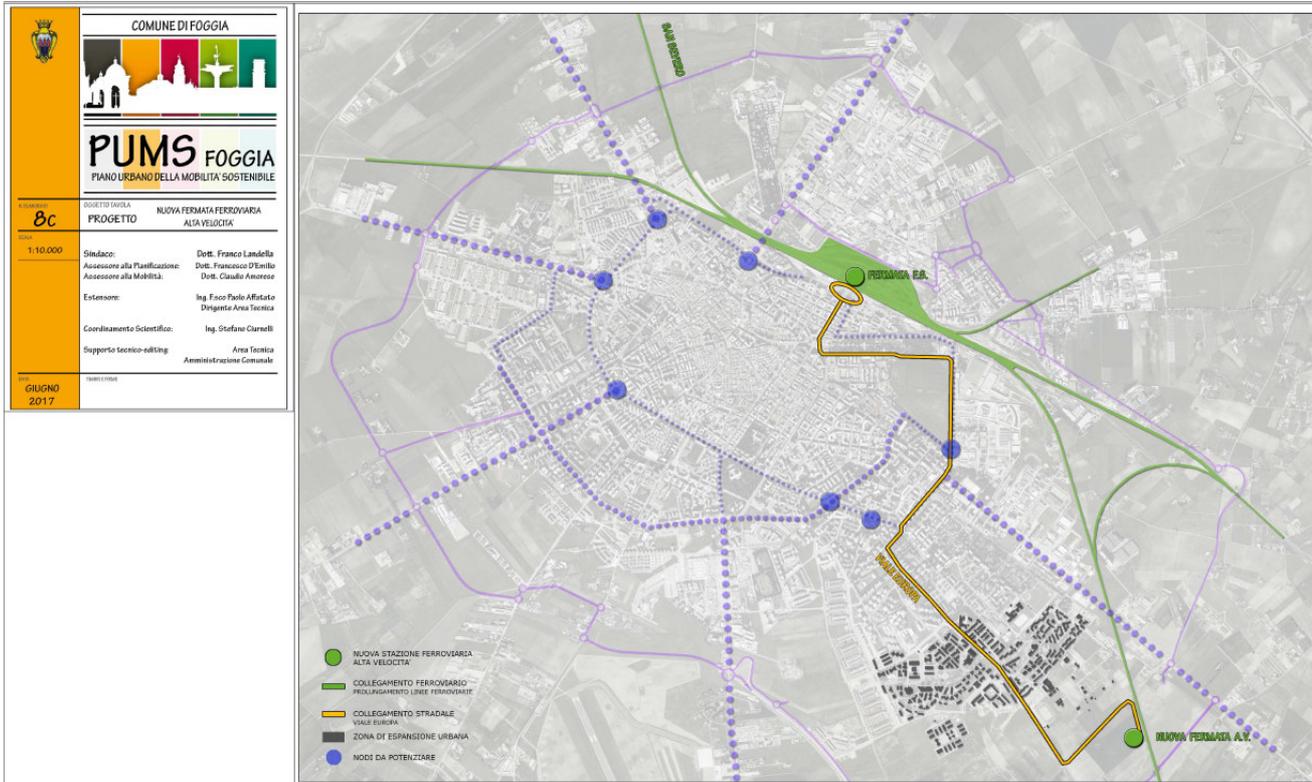


Figura 6 Elaborato 8c del PUMS di Foggia

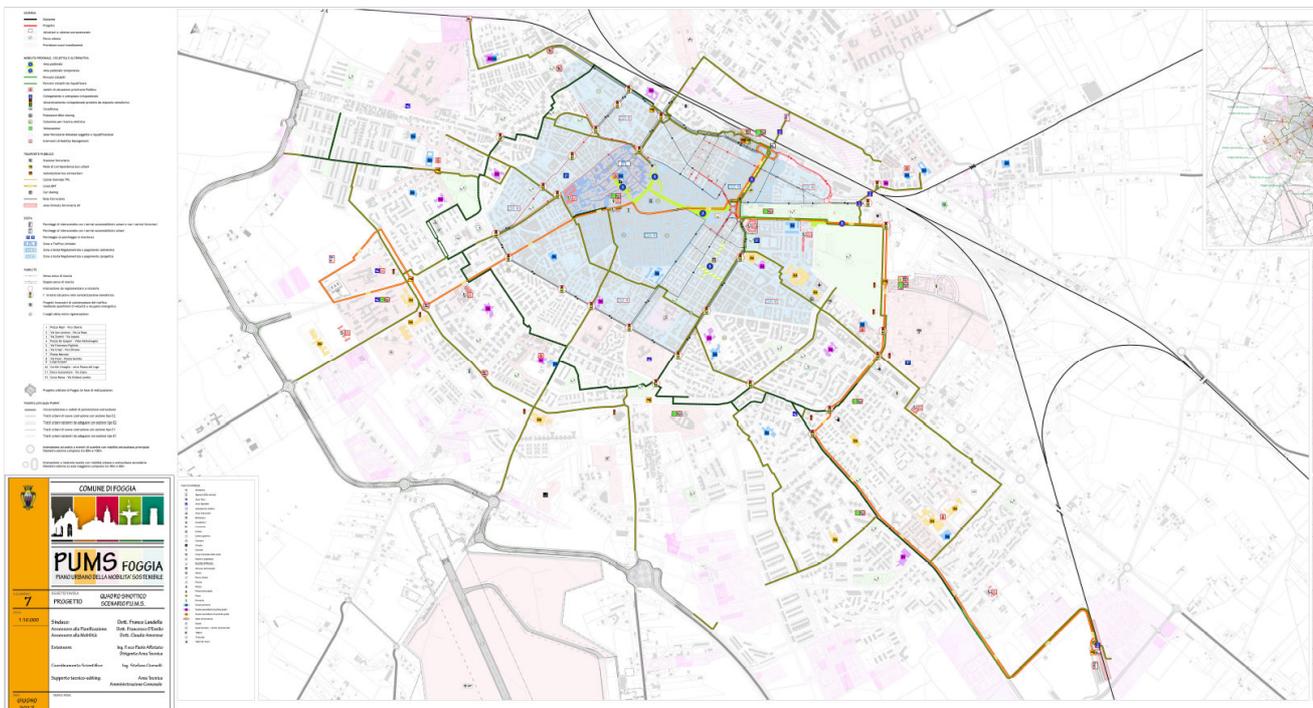


Figura 7 Elaborato 7 del PUMS di Foggia

PUMS di Foggia (Tav. 7 – Giugno 2017)

Il Comune di Foggia contempla la realizzazione della fermata e prende in considerazione i provvedimenti necessari per garantire un adeguato livello di accessibilità alla fermata sia dal centro abitato di Foggia, sia dal bacino territoriale interregionale di riferimento

- 1 **Viabilità di raccordo** con la rete stradale urbana e tangenziale extraurbana di Foggia (l'infrastruttura viaria "Nuova Orbitale")
- 2 **Collegamento con il sistema di TPL urbano** assicurato dalla Linea 1 della "rete portante", linea ipotizzata prevalentemente su sede riservata che mette in collegamento le due stazioni (l'attuale e quella AV) transitando per piazza Cavour e tutta l'area di espansione sud della città attraverso un Bus Rapid Transit (BRT)
- 3 **Integrazione con i servizi ferroviari regionali** verso le principali destinazioni della provincia di Foggia (Lucera, San Severo) e della Basilicata (Melfi, Potenza)
- 4 **Realizzazione di un parcheggio di scambio** costituito da due comparti, ciascuno composto da **300 stalli** realizzabile per fasi

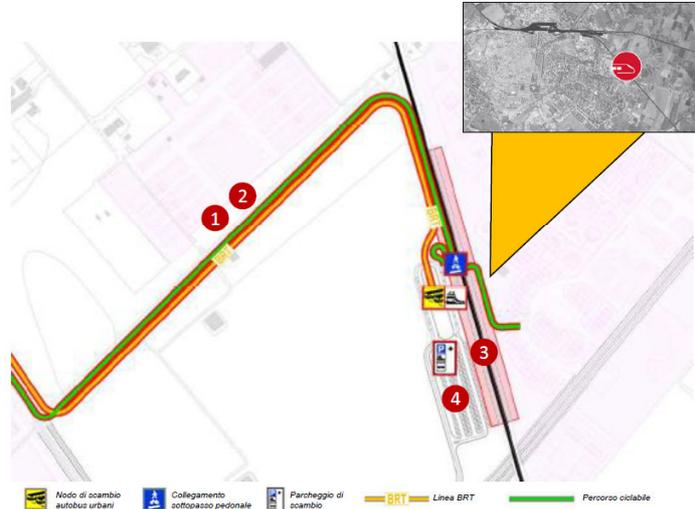


Figura 8 Stralcio del PUMS di Foggia

4.1 Scenario dell'attuale linea

Allo stato attuale la linea è a doppio binario con una velocità $V_a = 140$ Km/h e un interasse di 3,65 metri con un andamento planimetrico che si sviluppa in rettilineo e una pendenza longitudinale media del 2‰.

RANGO A (MIN - MAX):	
140	140
RANGO B (MIN - MAX):	
150	150
RANGO P (MIN - MAX):	
150	150

4.2 Scenario di progetto

Il progetto prevede la costruzione dei due marciapiedi laterali, con uno sviluppo di 400 metri e un'altezza di 55 centimetri, senza intervenire sul tracciato esistente né a livello planimetrico né a livello altimetrico.

I marciapiedi hanno inizio alla progressiva della linea storica Km 4+038 su un tratto planimetrico che si sviluppa in rettilineo con una pendenza longitudinale del 2‰, per uno sviluppo di 400 metri. I marciapiedi terminano alla progressiva della linea storica Km 4+438.

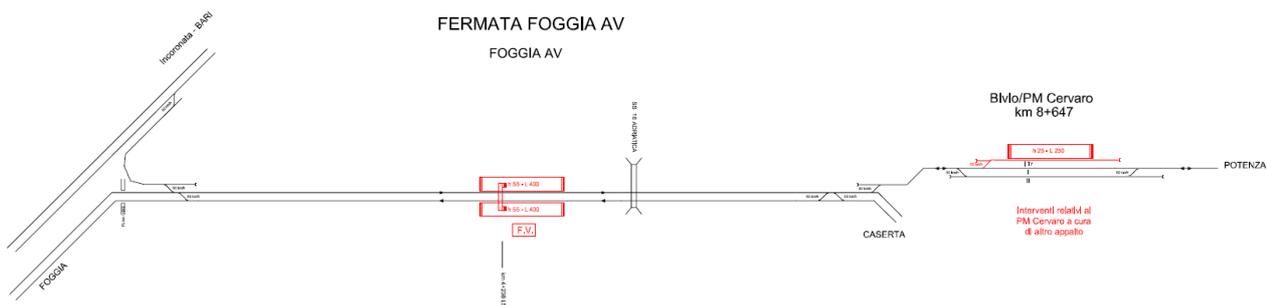


Figura 9 Schema funzionale

4.3 Sottopasso ciclopedonale

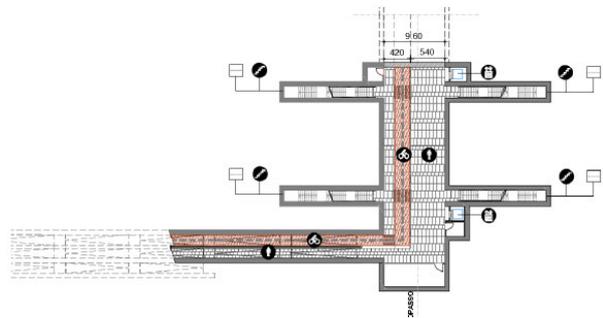
Lo scenario di progetto prevede la realizzazione di un sottopasso costituito da uno scatolare in c.a. di dimensioni interne 3,50 (altezza) x 9,60 (larghezza), al fine di consentire l'uso promiscuo con la pista ciclopedonale, in linea con quanto espressamente indicato nel PUMS del Comune di Foggia.

FOCUS SOTTOPASSO CICLOPEDONALE USO PROMISCUO PREVISTO NEL PUMS

Dimensioni nette: 9,60m x 3,00m

Dotazioni:

- N. 2 scale fisse per ogni banchina ferroviaria, larghezza minima netta 1,60m, con canalina laterale portabici e possibilità di chiusura notturna;
- Ascensori (minimo tipo a2);
- Percorso ciclopedonale larghezza 2,40m;
- Percorso pedonale protetto larghezza 5,40m;
- Rampe di accesso dal piazzale esterno (Percorsi pedonali e ciclabili separati)



Al fine di mantenere l'esercizio durante le fasi realizzative, il sottopasso è previsto realizzato a spinta, mediante il sostegno dei binari attraverso l'utilizzo di travi tipo Bologna, durante le fasi di infissione del monolite.

La camera di varo è prevista ubicata ad Ovest nell'area che sarà successivamente occupata dal fabbricato viaggiatori. Per il sostegno della camera di varo e la spinta del monolite, lungo il lato in adiacenza al binario pari, è prevista la realizzazione di una paratia di micropali. I rimanenti 2 lati della camera di varo non necessitano di essere sostenuti da opere di sostegno e si prevede pertanto lo scavo a cielo aperto.

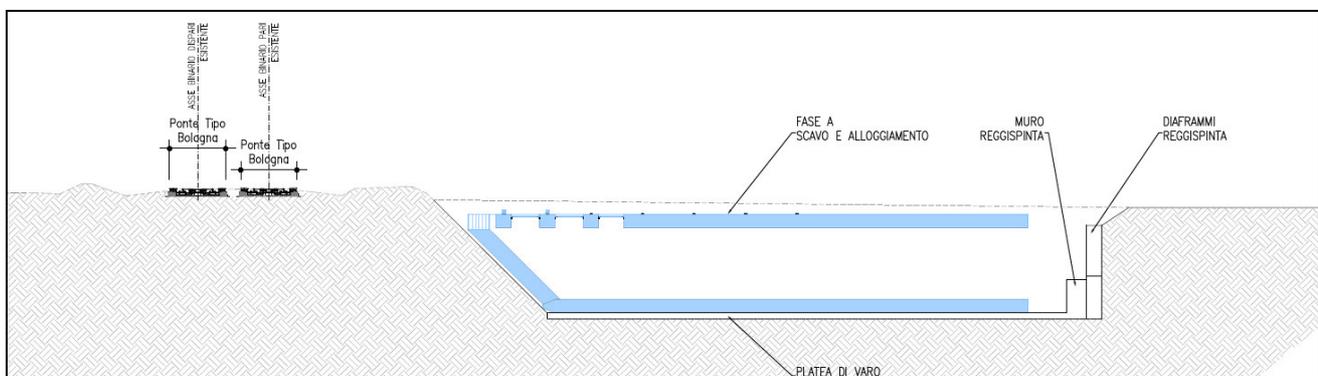


Figura 10 Platea di varo - sezione trasversale ai binari di corsa

La spinta è prevista con scavo in avanzamento: il monolite in calcestruzzo è dotato di un rostro che andrà demolito successivamente alla completa infissione.

Durante tutta la fase costruttiva in cui il ponte con travi tipo Bologna sarà installato e attivo, è da prevedere una limitazione della velocità dei convogli ferroviari.

La valutazione dell'entità di riduzione della velocità durante le fasi di costruzione della platea di varo e del monolite (cioè prima delle operazioni di infissione) dovrà essere approfondita durante la successiva fase progettuale.

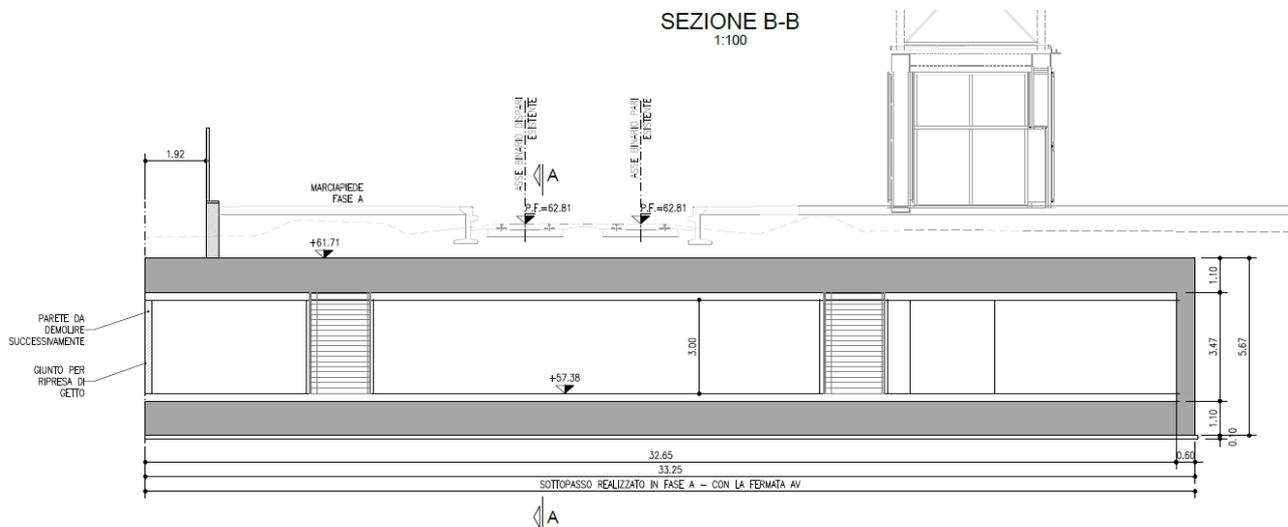


Figura 13- Sezione in corrispondenza del sottopasso

Lo sviluppo del nuovo sottopasso viene esteso per tutta la larghezza del secondo marciapiede, al fine di evitare false spese e soggezioni all'esercizio per il suo futuro prolungamento compatibile con la configurazione di stazione.

4.4 Idraulica

La linea storica è altimetricamente quasi sul piano campagna e non si rilevano opere idrauliche esistenti nel tratto interessato dal progetto; pertanto nell'ambito del progetto di inserimento della Fermata AV sulla linea attuale non si rende necessario alcun innalzamento del piano del ferro.

Le opere idrauliche a servizio della nuova infrastruttura sono compatibili con la livelletta esistente.

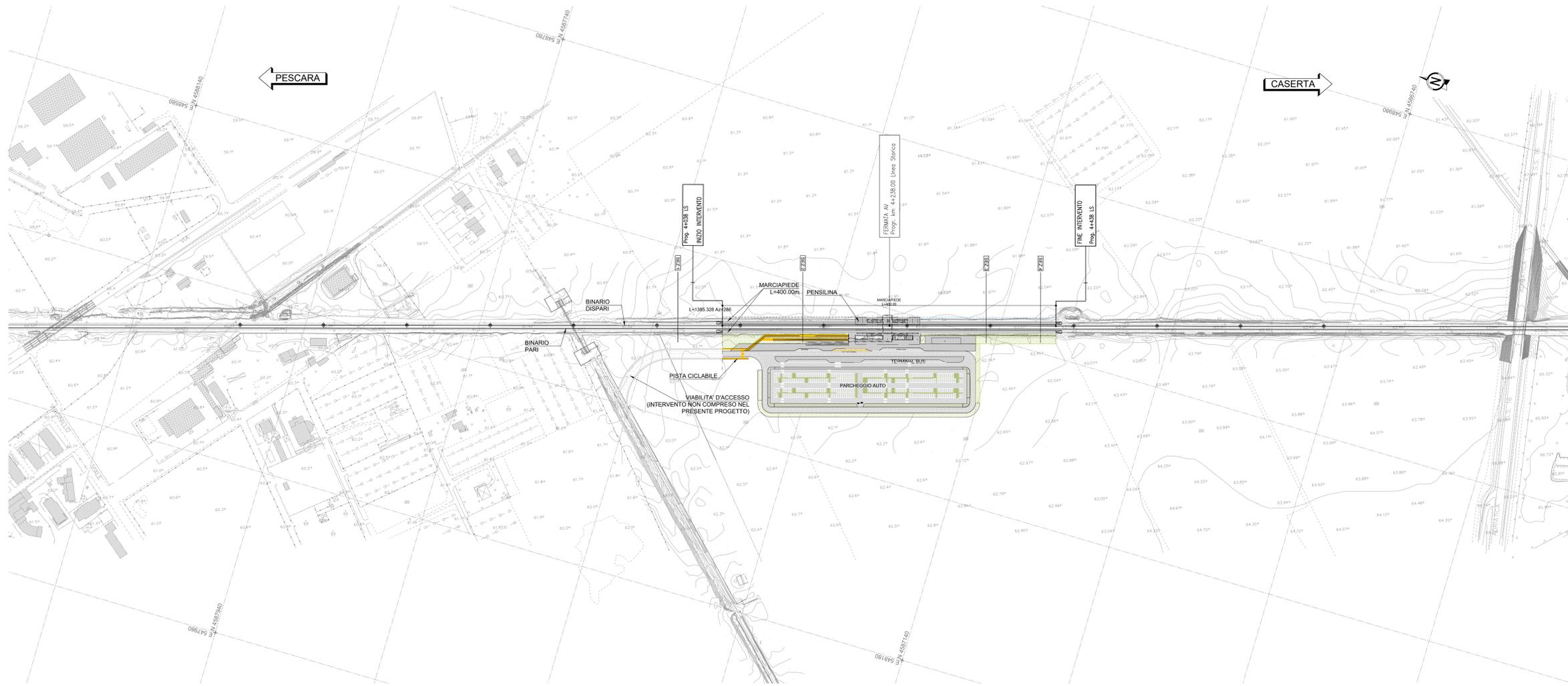
Il sistema di drenaggio previsto per la nuova fermata ferroviaria è costituito da un sistema di raccolta e smaltimento delle acque afferenti la banchina, la sua copertura e la relativa piattaforma ferroviaria che convoglia le acque ad due collettori in PEAD Ø800 che corrono rispettivamente paralleli ai binari dispari e pari con direzione Foggia.

In maniera analoga la viabilità per l'accesso alla fermata, il parcheggio e il suo raccordo, le aree adibite al Kiss & Ride e Terminal Bus sono servite da un sistema di raccolta superficiale (canalette e caditoie grigliate); ogni zona citata è servita da una rete idraulica indipendente costituita da collettori in PEAD Ø630, che convogliano le acque a 2 presidi idraulici per la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia.

Per le superfici inerenti gli stalli dell'area di parcheggio sarà prevista una pavimentazione che favorisce l'infiltrazione delle acque nel terreno a mezzo di masselli autobloccanti con l'aggiunta, per cautela, di pozzetti provvisti di griglie che consentono la raccolta delle acque superficiali di scolo e garantiscono l'allontanamento delle acque in eccesso dalla superficie del piazzale.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla relazione specialistica.

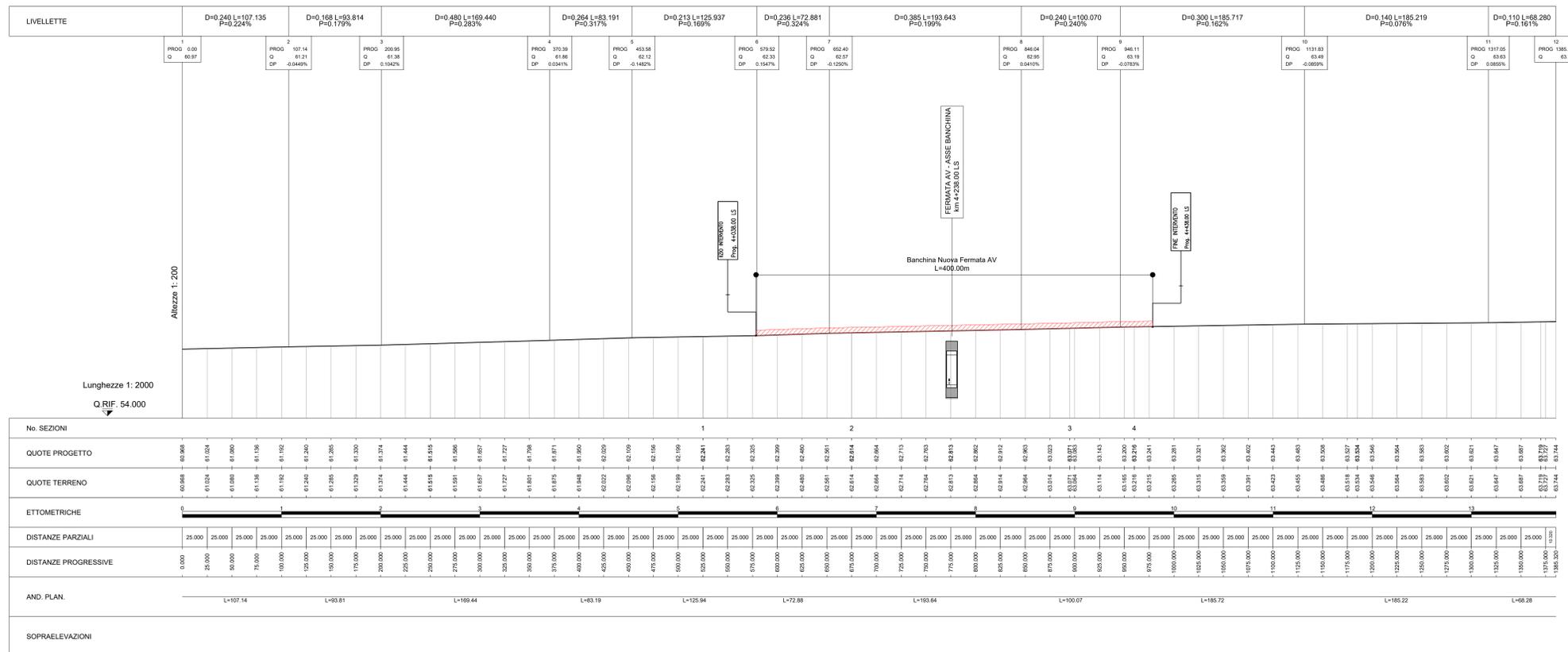
PLANIMETRIA
1:2000

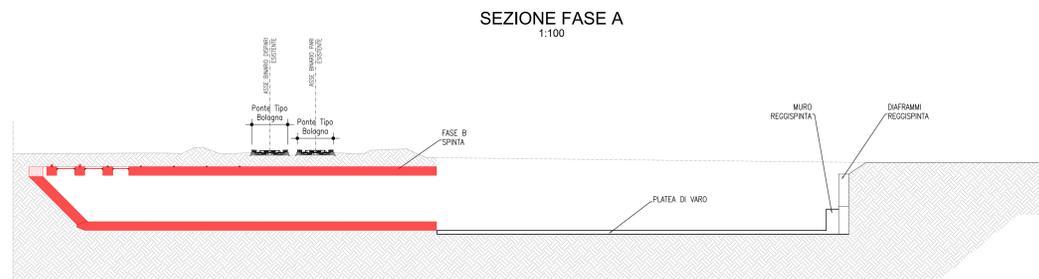
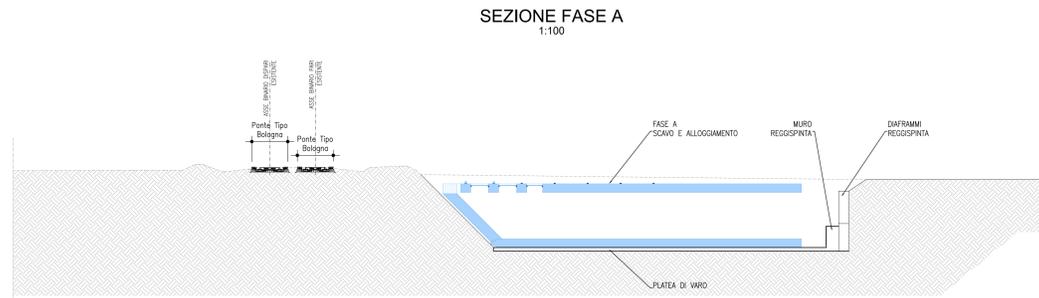
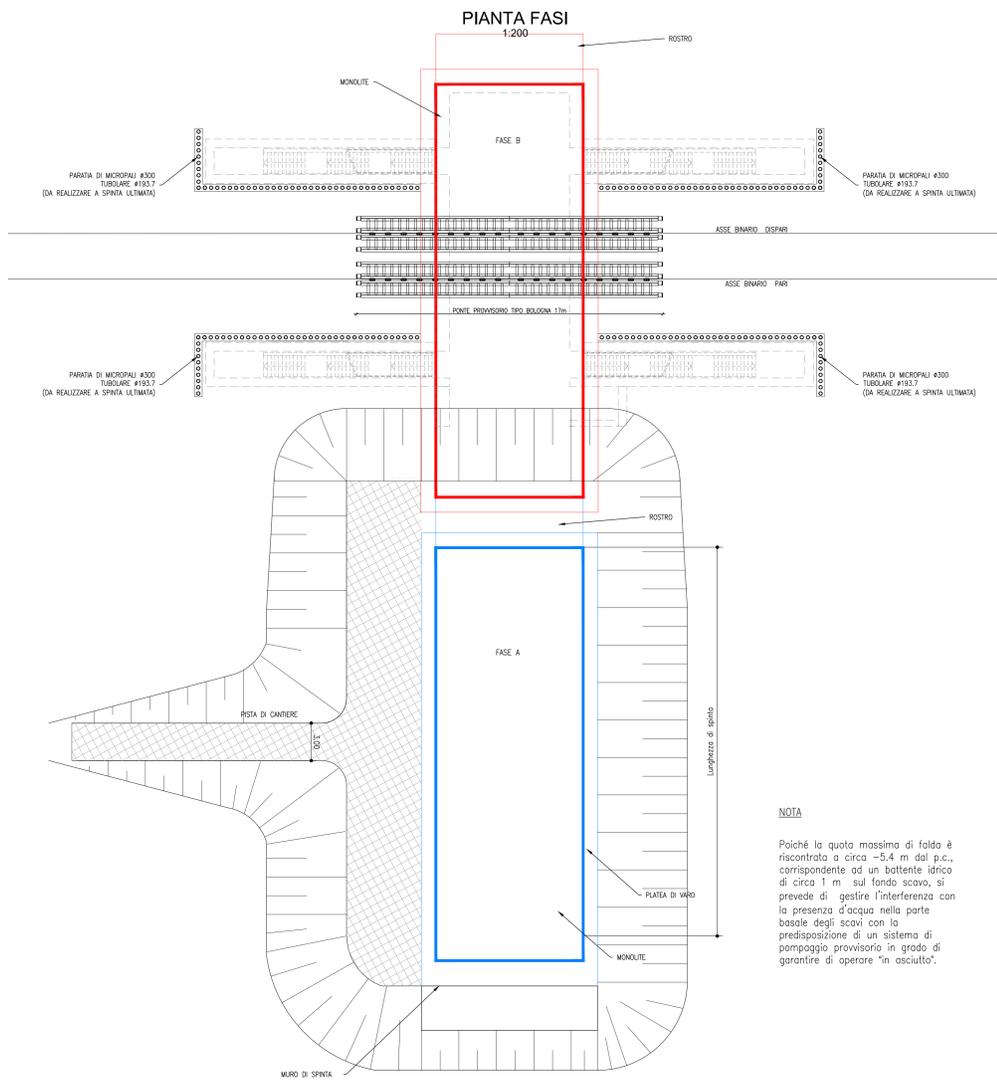
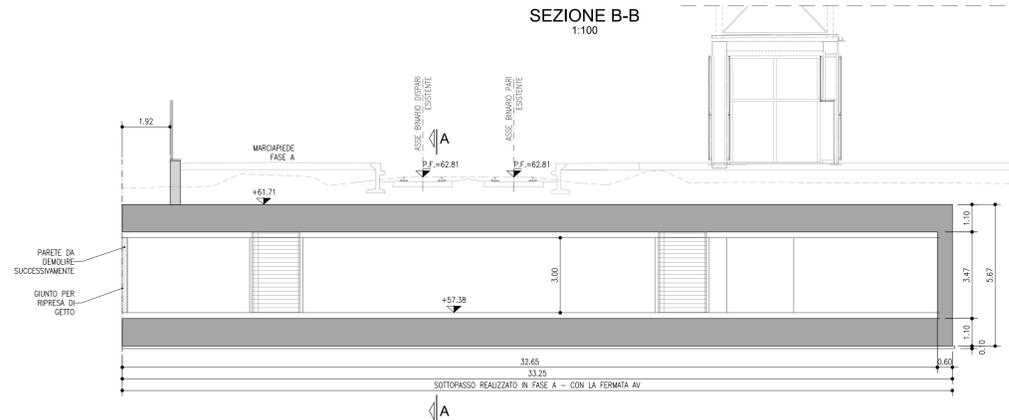
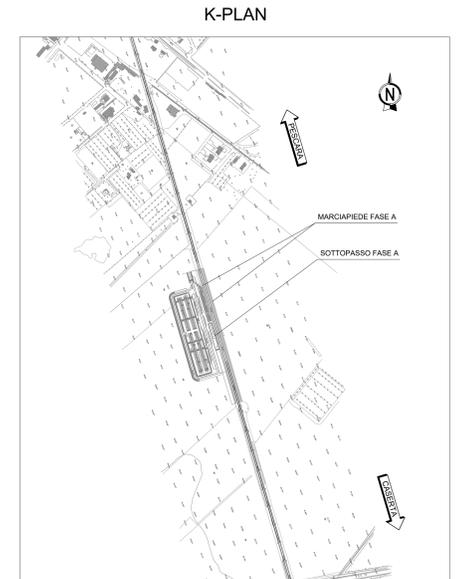
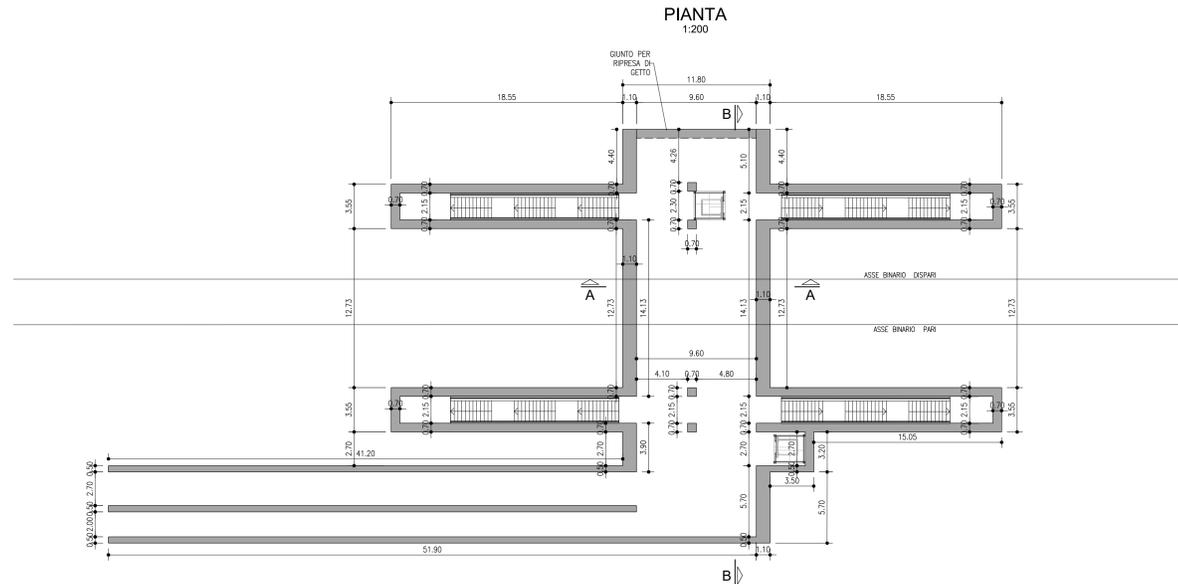
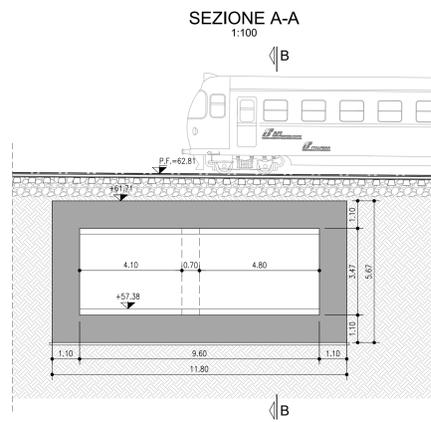


LEGENDA

- PAVIMENTAZIONE
- PAVIMENTAZIONE PISTA CICLABILE
- MARCIAPIEDE
- VERDE
- NORD
- DIREZIONI

PROFILO BINARIO DISPARI LINEA ESISTENTE
1:2000/200





NOTA

Poiché la quota massima di falda è riscontrata a circa -5.4 m dal p.c., corrispondente ad un battente idrico di circa 1 m sul fondo scavo, si prevede di gestire l'interferenza con la presenza d'acqua nella parte basale degli scavi con la predisposizione di un sistema di pompaggio provvisorio in grado di garantire di operare "in asciutto".

COMMITTENTE: **RFI** RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE: **ITALFER** GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

U.O. COORDINAMENTO NO CAPTIVE E INGEGNERIA DI SISTEMA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DI 2° FASE

NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

SOTTOPASSO DI STAZIONE

Sottopasso - Fasi esecutive

SCALA: 1: VARIE

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	C. Ingegno	Agosto 2020	A. Cionelli	Agosto 2020	F. Cionelli	Agosto 2020	L. Serrini Settembre 2020
B	Emissione per revisione r/10	C. Mignone	Settembre 2020	A. Cionelli	Settembre 2020	F. Cionelli	Settembre 2020	

File: xxx0110pxs0100001b.dwg n. Etab: 1