

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

## 1. Titolo del progetto

Ripristino Linea Caltagirone-Gela - Lotto 1 "Caltagirone-Niscemi", concernente gli interventi di adeguamento, di ripristino e di consolidamento delle strutture e delle opere presenti lungo la linea ferroviaria esistente Caltagirone-Niscemi (Lotto 1).

## 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	Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza [...]
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Gli interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale in progetto per il Lotto 1 Caltagirone-Niscemi della linea Caltagirone-Gela, sono finalizzati alla riattivazione della circolazione sulla linea ferroviaria Lentini D. – Gela, a singolo binario e non elettrificata, interrotta nel 2011 per un cedimento strutturale del viadotto situato in contrada "Discesa degli angeli" al km 326+645. Gli interventi di cui sopra permetteranno di ripristinare i collegamenti tra la città di Gela, Caltagirone ed il resto della linea ferroviaria attualmente attiva (tratta Lentini D.-Caltagirone). Il comprensorio direttamente interessato dalla linea è di circa 170 mila abitanti con la presenza di un importante stabilimento industriale nell'area di Gela.

Il progetto di ripristino della linea Caltagirone-Gela rientra nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale siciliana, avente i seguenti obiettivi:

- Incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità;
- Potenziamento del trasporto pubblico locale e regionale;
- Sviluppo dei collegamenti a basso impatto ambientale tra Gela, la città di Caltagirone e la dorsale jonica;
- Miglioramento capacità e competitività del trasporto ferroviario e intermodalità ferro – gomma.

## 4. Localizzazione del progetto

La linea sottoposta ad analisi si sviluppa per poco più di 45 km, presenta un andamento quasi sempre in discesa da Caltagirone verso Gela, ed è caratterizzata da una successione di gallerie e di opere sotto binario (tombini, ponti, viadotti), intervallate da tratti in rilevato e trincea.

Gli interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale in progetto per il Lotto 1 Caltagirone-Niscemi si localizzano lungo la linea ferroviaria esistente, interessando i territori comunali di Caltagirone (CT) e Niscemi (CL).

L'analisi dei vincoli e delle aree protette è riportata nell'elaborato "Analisi territoriale e vincolistica"

## 5. Caratteristiche del progetto

Il tracciato è stato studiato tenendo conto dei dati di base ad oggi disponibili, in modo da definire una geometria il più possibile coerente con lo stato attuale del binario ed al fine di ripristinare le medesime prestazioni di esercizio offerte dalla linea prima della sua chiusura al traffico. Si riporta di seguito una descrizione sintetica degli interventi in progetto per il Lotto 1 Caltagirone-Niscemi.

- La nuova Stazione di Niscemi, che svolge servizio viaggiatori, prevede i seguenti interventi: ingresso a semplice binario in stazione, con un solo marciapiede viaggiatori e binario tronco; velocizzazione in deviata a 60km/h; realizzazione di un secondo binario di circolazione tronco; e realizzazione di un tronchino di indipendenza sul binario in deviata. Si prevedono interventi di adeguamento delle banchine della Stazione di Niscemi secondo le vigenti normative STI PRM.
- Demolizione del binario di precedenza e scambi, ripristino del binario principale e realizzazione di un Posto in Movimento (PM) presso la stazione di Piano Carbone. Realizzazione di un piazzale in cui sorgeranno i nuovi fabbricati destinati alla gestione delle manovre del segnalamento ferroviario, che sarà utilizzato anche per gestire le emergenze della adiacente galleria San Nicola Noce. La viabilità in progetto, inquadrata come strada a destinazione particolare, servirà il suddetto piazzale realizzando il collegamento funzionale con il reticolo viario locale esistente.
- Adeguamento delle n.16 gallerie esistenti alle vigenti normative sulla sicurezza tramite un intervento tipologico da applicare a ciascuna galleria della tratta. Gli interventi in progetto includono la realizzazione di un contro-anello di spessore 0,2m in calcestruzzo armato, il rifacimento del sistema di impermeabilizzazione e drenaggio, la realizzazione di un marciapiede di esodo e il rifacimento dell'armamento.
- Opportuni interventi di manutenzione straordinaria di ciascun imbocco delle gallerie che consentano la sistemazione delle scarpate con la rimozione della vegetazione incolta, la pulizia e lo svuotamento di tutti i fossi di guardia e delle canalette di raccolta delle acque. Per gli imbocchi che evidenziano l'assenza di muri d'ala longitudinali a protezione delle scarpate laterali, e in presenza di morfologie acclivi che possono comportare un significativo rischio di trasporto di materiale sulla sede, si prevedono diverse alternative progettuali: realizzazione di una galleria artificiale all'imbocco, realizzazione di un muro d'ala, sistemazione dei versanti (profilatura, inerbimento, ecc.), o realizzazione di un nuovo portale.
- Verifica strutturale, eventuale ripristino e consolidamento delle opere d'arte minori sotto binario, inclusi sottovia, ponti, ponticelli e tombini.
- Interventi di ripristino degli standard di sicurezza per i tratti in rilevato e per le opere di sostegno di sottoscarpa e controripa, definiti in base alle analisi/indagini svolte e all'altezza del rilevato o dell'opera di sostegno da trattare.
- Armamento dell'intera tratta adottando una sezione tipologica che prevede l'impiego di armamento tradizionale su ballast, scartamento fissato a 1435mm in rettilineo e nelle curve con raggio  $R \geq 275m$  e le traverse completamente ammorsate nella massicciata formata con pietrisco di specifica natura e pezzatura.
- Adeguamento e sistemazioni tecnologiche degli impianti LFM, di Segnalamento e di Telecomunicazione.

Sono previste le seguenti tipologie di cantieri:

- 1 cantiere base (CB) che fungerà da supporto logistico per tutte le attività relative alla costruzione delle opere in progetto.
- 3 cantieri operativi (CO) che fungeranno da supporto logistico.

- 2 cantieri (AR) funzionali alle attività relative all'armamento, all'elettrificazione e agli impianti tecnologici, destinati principalmente allo stoccaggio del materiale di armamento (pietrisco, traverse).
- 19 aree di stoccaggio (AS) per lo stoccaggio provvisorio del materiale utile alla realizzazione e alla sistemazione delle opere in progetto.
- 37 aree tecniche (AT) che fungeranno da supporto a tutte le lavorazioni.

Il Programma Lavori del progetto in questione prevede un periodo di 90 giorni (gnc) per tutte le attività propedeutiche quali subappalti, allestimento cantieri, qualifica impianti, BOE, risoluzione interferenze ecc.. Seguono le attività di costruzione e consolidamento della durata di 690 giorni (gnc), che comprendono le principali lavorazioni in galleria, le opere sotto binario, il consolidamento del rilevato ferroviario ed i muri di sostegno, gli interventi sulle stazioni, fabbricati, viabilità e piazzali oltre che le attività per la sovrastruttura ferroviaria ed attrezzaggio tecnologico. La durata dei lavori è quantificata in 720 gnc ed avrà termine con la disponibilità per le verifiche degli organi di ispezione e vigilanza (CVT e ANSF).

Considerando che il progetto si sviluppa sul tracciato ferroviario tra la stazione di Caltagirone e la stazione di Niscemi e che la linea non risulta in esercizio, l'esecuzione dei lavori non richiede attività in IPO.

Per una descrizione più dettagliata delle varie fasi costruttive e di esercizio si rimanda alla "Relazione Generale" **RS4N01R05RGMD000001A** 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	<i>Le opere lungo la linea sottoposta ad analisi sono state realizzate a partire dal 1950 ed aperte all'esercizio ferroviario nel 1979.</i>
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica preventiva interesse archeologico	<input type="checkbox"/> _____

4

(Art. 25 D.Lgs. n. 50/2016)	<input type="checkbox"/>	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Screening di Incidenza Ambientale (D.P.R. 357/1997)	<input type="checkbox"/>	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica semplificata (D.P.R. 31/2017)		
<input checked="" type="checkbox"/> Vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267/1923)		

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi non interferiscono con zone umide di importanza internazionale – Ramsar (quella più prossima è “Biviere di Gela” e dista circa 15 km dall’area di progetto). Tuttavia, il tracciato ferroviario interessato dal progetto di ripristino interferisce con il vincolo di cui all’art. 142, comma 1, lett. c) del D.lgs. 42/2004 “Fiumi, torrenti e corsi d’acqua e relative sponde per una fascia di 150m”, nello specifico in corrispondenza dell’attraversamento dei fiumi Saracena, Terrana e Rancasile nel territorio comunale di Caltagirone.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario oggetto di ripristino è prossimo e in taluni casi interferente con il vincolo di cui all’art. 142, comma 1, lett. g) del D.lgs. 42/04 “Territori ricoperti da boschi o sottoposti a vincolo di rimboschimento”.
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario esistente, interessato dal progetto di ripristino, è prossimo e già interferente, in maniera limitata, con:  - il vincolo di cui all’art. 142, comma 1, lettera f) del D.lgs. 42/04 “Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché territori di protezione esterna dei parchi”;  - la ZSC ITA050007 “Sughereta di Niscemi” afferente alla Rete Natura 2000;  - il sito protetto EUAP1131 “Riserva naturale orientata Sughereta di Niscemi”.

<sup>1</sup> 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.

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

5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario oggetto di ripristino è prossimo e in taluni casi interferente con un'area tutelata ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera c) "Ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'articolo 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156" del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario oggetto di intervento ricade in un'estesa area sottoposta a vincolo idrogeologico, in riferimento alla porzione di linea ubicata entro il territorio comunale di Caltagirone.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico - Bacino idrografico Acate Dirillo, per tutte le aree in esame, non evidenzia alcun fenomeno di dissesto.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 2, secondo quanto definito con Deliberazione di Giunta Regionale n. 408 del 19/12/2003.
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"/>	Gli interventi in progetto lungo il tracciato oggetto di ripristino ricadono in area ferroviaria.

<sup>3</sup> 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><b>Descrizione:</b> Il progetto di ripristino della tratta Caltagirone-Gela - Lotto 1 Caltagirone-Niscemi prevede i seguenti affinamenti progettuali e allineamenti normativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adeguamento a STI PMR stazione di Niscemi;</li> <li>- Adeguamento strutturale delle gallerie, comprese viabilità e aree di sicurezza imbocchi;</li> <li>- Verifica strutturale, eventuale ripristino e consolidamento delle opere d'arte minori sotto binario (compresi i tombini);</li> <li>- Interventi di ripristino degli standard di sicurezza per i tratti in rilevato e per le opere di sostegno di sottoscarpa e controripa;</li> <li>- Armamento: Piano del ferro del binario di corsa unico e Adeguamento a PRG delle stazioni di Piano Carbone e Niscemi;</li> <li>- Tecnologie: Impianti IS; Impianti GSMR; Impianti TLC; Impianti LFM.</li> </ul>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale del Lotto 1 Caltagirone-Niscemi della linea Caltagirone-Gela, sono finalizzati alla riattivazione della circolazione sulla linea ferroviaria esistente Lentini D. – Gela, a singolo binario e non elettrificata, interrotta nel 2011 per il cedimento strutturale del viadotto situato in contrada "Discesa degli angeli" al km 326+645. Gli interventi di adeguamento e ripristino delle stazioni di Niscemi e Piano Carbone, delle gallerie e relativi imbocchi/aree di sicurezza, delle opere d'arte minori sotto binario e delle opere di sostegno di sottoscarpa e controripa sono finalizzati al ripristino, previa messa in sicurezza, della tratta ferroviaria esistente ed interessano elementi afferenti al sedime ferroviario e già caratterizzanti il territorio di interesse. La viabilità in progetto servirà a collegare il piazzale della stazione Piano Carbone, utile alla gestione delle manovre del segnalamento ferroviario e delle emergenze relative alla adiacente galleria San Nicola Noce, con il reticolo viario locale esistente. Come gli interventi di adeguamento e ripristino, anche l'armamento e l'adeguamento tecnico degli impianti tecnologici avverranno in corrispondenza del sedime ferroviario già esistente e pertanto non comporteranno alcuna modifica all'ambiente circostante.  Sulla base delle considerazioni sopra riportate, non si prevede che gli interventi in progetto comportino effetti significativi né particolari modifiche fisiche sull'ambiente.</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	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Il progetto prevede, in fase di cantiere, l'utilizzo di risorse</p>		<p><b>Perché:</b> Dal punto di vista quantitativo e di flussi di cantiere, i principali</p>	

7

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
disponibili?	<p>naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici che saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p> <p>L'esercizio del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>	<p>materiali coinvolti nella realizzazione delle opere civili oggetto dell'appalto sono rappresentati da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calcestruzzo e inerti in ingresso al cantiere;</li> <li>- Terre da scavo e materiali provenienti dalle demolizioni in uscita dal cantiere;</li> <li>- Materiali di armamento (principalmente traverse e pietrisco) in ingresso/uscita dal cantiere.</li> </ul> <p>In particolare, si prevede il riutilizzo dei materiali provenienti dalle lavorazioni di scavo e demolizione, previa esecuzione delle attività di caratterizzazione ambientale secondo quanto previsto dalla normativa vigente. L'unica risorsa naturale che sarà utilizzata è l'acqua, limitatamente ai consumi idropotabili e per lavorazioni legate alle attività di cantiere.</p> <p>Relativamente al consumo di suolo si sottolinea che tutte le aree temporaneamente destinate alla cantierizzazione verranno ripristinate al termine delle lavorazioni, quindi restituite allo stato ante-operam.</p> <p>Durante l'esercizio dell'infrastruttura ripristinata non sarà necessario l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</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?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Il progetto, nella sola fase di cantiere, prevede la movimentazione e il trasporto di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Non si prevede che gli interventi di ripristino della linea ferroviaria esistente Caltagirone-Gela – Lotto 1 Caltagirone-Niscemi producano alcun effetto significativo per la salute umana e l'ambiente. In ogni caso, dopo aver esaminato e valutato tutte le criticità derivanti da ciascuna singola lavorazione ed attività prevista, nonché i rischi che queste potrebbero comportare, si procederà alla redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC). Il PSC definirà le misure di sicurezza da</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?	
			adottare in fase di cantiere, tra cui la bagnatura delle aree di cantiere per ridurre la diffusione di polveri connessa alla movimentazione e al trasporto di materiali. Le norme per la sicurezza che verranno adottate garantiscono la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale.	
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
	<p><b>Descrizione:</b> La realizzazione degli interventi di ripristino della linea esistente Caltagirone-Gela Lotto 1 Caltagirone-Niscemi, nella sola fase realizzativa, comporterà la produzione complessiva di circa 210.772 mc di materiali, di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 151.296 mc di materiale prodotto dagli scavi di rilevati e trincee;</li> <li>- 14.623 mc di materiale prodotto dalle demolizioni;</li> <li>- 44.800 mc di pietrisco ferroviario (ballast).</li> </ul> <p>I volumi sopra riportati verranno meglio dettagliati nelle successive fasi di progettazione, in coerenza con il grado di approfondimento progettuale richiesto.</p>		<p><b>Perché:</b> Il progetto in questione non produce alcun effetto significativo sulla componente rifiuti in quanto tutti i materiali prodotti saranno o riutilizzati o gestiti in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente (parte IV D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.) con recapito a discarica inerti non pericolosi e impianti di recupero. Nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 62.770 mc di materiali provenienti da attività di scavo verranno riutilizzati in sito, in esclusione dal regime rifiuti ai sensi dell'art.24 del D.P.R. 120/2017 e art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;</li> <li>- 147.952 mc di materiali provenienti da attività di scavo e demolizione e ballast, e saranno gestiti nel regime rifiuti, ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i..</li> </ul>	
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><b>Descrizione:</b> Nel caso delle infrastrutture ferroviarie, le azioni di progetto responsabili dell'emissione di inquinanti in atmosfera sono unicamente riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere. L'emissione di polveri e di gas di scarico in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere sarà dovuta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approvvigionamento e movimentazione dei materiali (allestimento cantiere, scotico, scavo, ecc.);</li> </ul>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi in progetto riguardano una linea ferroviaria esistente da ripristinare e non produrranno effetti significativi negativi in termini di emissioni in atmosfera, in quanto queste saranno relative unicamente alla fase di cantiere, che sarà temporanea, e si annulleranno a fine lavori. Si sottolinea infatti che le emissioni prodotte dalle macchine e attrezzature utilizzate all'interno delle aree operative sono caratterizzate da livelli emissivi limitati in termini di quantità. Inoltre, tali emissioni hanno un raggio di diffusione contenuto e perimetrabile ad una fascia di pertinenza concentrata nell'intorno</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?	
	- emissione dai motori a combustione interna delle macchine operatrici (betoniera, escavatore, camion, ecc.) e dai mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione.		all'area operativa. Per quanto concerne l'emissione di polveri, a titolo cautelativo, si prevede di mettere in atto interventi di prevenzione/mitigazione quali l'umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato, il trattamento delle superfici tramite bagnatura con acqua, il lavaggio delle ruote degli automezzi, la pavimentazione delle piste ove possibile, ecc.. In fase di realizzazione del progetto non saranno comunque trascurati gli aspetti legati alle emissioni e, nell'eventualità in cui si dovessero riscontrare dei superamenti valutabili come "emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera", si adotteranno tutte le appropriate misure di mitigazione.	
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
	<p><i>Descrizione:</i> Le azioni di progetto responsabili dell'emissione di rumore e vibrazioni sono riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera, legata alle lavorazioni e all'uso di macchine operatrici. Durante la fase di esercizio, invece, tali emissioni saranno riconducibili al rumore generato dal traffico ferroviario.</p> <p>Non si produrranno emissioni elettromagnetiche, termiche e luminose, né durante la fase di costruzione, né durante la fase di esercizio.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi in progetto non produrranno effetti ambientali significativi, in quanto le emissioni di rumore e vibrazioni relative alla fase di cantiere saranno temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori. Relativamente alla fase di esercizio, si sottolinea che la mitigazione del rumore rientra nel piano nazionale del risanamento acustico.</p>	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le uniche azioni potenzialmente responsabili della contaminazione della matrice terreno corrispondono alla movimentazione di terre necessaria per la realizzazione degli interventi in progetto. In generale, non sono previsti né scarichi in ambiente né l'impiego di particolari sostanze pericolose per le quali si potrebbe verificare uno sversamento accidentale. Inoltre, gli interventi in progetto</p>		<p><i>Perché:</i> Al fine di ridurre al minimo il rischio di impatti significativi sulle matrici ambientali, durante le attività di cantiere si applicheranno adeguate procedure operative per ottimizzare la gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti, oltre che per prevenire lo sversamento potenziale di olii ed idrocarburi e, in generale, il rilascio di inquinanti al suolo e nelle acque superficiali e sotterranee.</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?	
	sono distanti dalla linea di costa e dal mare.		Considerando che saranno adottati tutti i dispositivi e le misure gestionali atte alla protezione delle matrici ambientali potenzialmente interferite, è lecito affermare che la realizzazione delle opere in progetto non comporterà rischi di contaminazione dell'ambiente. Inoltre, si evidenzia che, vista la tipologia degli interventi in progetto e considerato che la profondità del livello di falda indagato è risultato essere generalmente superiore 12m da p.c., non sono previste interferenze con le acque sotterranee.	
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><i>Descrizione:</i> Tutti gli interventi in progetto saranno realizzati in conformità alle norme di sicurezza di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e alla 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><i>Perché:</i> L'adozione di apposite norme garantirà la sicurezza e la tutela della salute umana e dell'ambiente durante le attività di allestimento e smantellamento delle aree di cantiere, gli interventi di costruzione/demolizione delle opere e l'esercizio.</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><i>Descrizione:</i> Il tracciato ferroviario esistente, interessato dal progetto di ripristino, interferisce con i seguenti vincoli paesaggistici (D.lgs. 42/04):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m", art. 142, comma 1, lett. c);</li> <li>- "Territori ricoperti da boschi o sottoposti a vincolo di rimboschimento", art. 142, comma 1, lettera g);</li> <li>- "Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché territori di protezione esterna dei parchi", art. 142, comma 1, lettera f);</li> <li>- "Ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a</li> </ul>		<p><i>Perché:</i> Tenuto conto del fatto che gli interventi in progetto sono finalizzati a ripristinare un tracciato ferroviario esistente e consistono essenzialmente in interventi di verifica strutturale e adeguamento delle opere già presenti lungo la linea ferroviaria, non ci si aspetta che gli stessi producano effetti ambientali significativi dal punto di vista paesaggistico. In ogni caso, una valutazione dettagliata sarà effettuata in sede di Autorizzazione paesaggistica semplificata, che verrà redatta nella successiva fase progettuale, ai sensi dell'art. 146, co. 3 del D. Lgs. 42/04 e s.m.i..</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?	
	termini dell'articolo 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156" art. 134, comma 1, lettera c). Inoltre, il tracciato ferroviario esistente, interessato dal progetto di ripristino, è prossimo e già interferente, in maniera limitata, con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la ZSC ITA050007 "Sughereta di Niscemi" afferente alla Rete Natura 2000;</li> <li>- il sito protetto EUAP1131 "Riserva naturale orientata Sughereta di Niscemi".</li> </ul>		Relativamente alla limitata interferenza del tracciato esistente interessato dalle opere di ripristino con la ZSC e l'EUAP citate, è verosimile assumere che l'ingombro dell'opera e degli spazi preposti alle lavorazioni non comportino sottrazione diretta di habitat di interesse comunitario in quanto le lavorazioni sono localizzate nei limiti del sedime ferroviario già esistente. In ogni caso, nella successiva fase progettuale si provvederà alla redazione dello screening di Incidenza Ambientale ai sensi del D.P.R. 357/1997, al fine di accertare la significatività dell'incidenza che gli interventi in progetto possono avere su tali siti. Gli interventi in progetto non risultano interferire con elementi di valenza storico-culturale.	
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> 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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area interessata dal sedime della tratta ferroviaria da ripristinare ricade interamente nella parte occidentale del Bacino idrografico del Fiume Acate Dirillo. Il reticolo interferito nel territorio comunale di Caltagirone, da monte verso valle, comprende il Vallone Biffaro, il Fosso della Noce e relativi affluenti in destra, e il torrente Pileri. Nel territorio comunale di Niscemi, le opere interferiscono con il reticolo in destra idraulica del Vallone Pisciotto (vallone Vallata del Pisciotto e Torrente Arce).  Tra gli interventi di ripristino in		<i>Perché:</i> Le soluzioni prescelte per il rifacimento delle opere di attraversamento esistenti seguono gli indirizzi indicati nelle norme nazionali, nonché le norme di attuazione del PAI. Lo studio di compatibilità idraulica condotto ha confermato che, in corrispondenza dei 6 attraversamenti, si evidenziano franchi idraulici sufficientemente cautelativi e che perciò le opere in progetto non modificano significativamente i livelli idrici rispetto alla configurazione ante-operam. Pertanto, ne consegue che gli interventi non comporteranno	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	progetto, si prevede il rifacimento delle 6 opere di attraversamento esistenti lungo la tratta Caltagirone-Niscemi, attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la regolarizzazione delle sezioni di deflusso a valle di 2 scatolari, con risagomatura del fondo e rivestimento alveo con materasso tipo "Reno" e canale in gabbioni;</li> <li>- la realizzazione di tombini circolari CLS DN 1500, canali di imbocco lato monte e canali di restituzione lato valle in corrispondenza dei 4 tombini esistenti.</li> </ul>		effetti significativi sull'ambiente interessato.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il tracciato della linea storica, nel tratto Caltagirone – Niscemi, non si sviluppa in adiacenza ad una viabilità principale. Le aree di lavoro per il progetto di ripristino della tratta Caltagirone – Niscemi risultano accessibili tramite l'impiego di viabilità secondarie o locali che a loro volta si collegano con la viabilità principale (SP39i). Localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente (eventualmente con piazzole di incrocio mezzi) per consentire l'accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria.		<i>Perché:</i> La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità: <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità principali;</li> <li>- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale;</li> <li>- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;</li> <li>- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.</li> </ul> Pertanto, non si prevede che il progetto comporti effetti ambientali significativi in tal senso.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il tratto ferroviario Caltagirone–Niscemi esistente, oggetto del progetto di ripristino, si inserisce in un contesto prevalentemente agricolo, di bassa fruizione pubblica.		<i>Perché:</i> Gli interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale in progetto sono finalizzati alla riattivazione della linea Caltagirone-Gela Lotto 1 "Caltagirone-Niscemi" e si concentrano principalmente nell'area del sedime ferroviario, in corrispondenza di opere già presenti lungo la linea storica (opere d'arte sotto binario, opere di sostegno, gallerie, stazioni,	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			ecc.). Si sottolinea anche che gran parte delle lavorazioni previste sarà condotta in sotterraneo, in corrispondenza dei tratti in galleria esistenti. Pertanto, non si prevede che gli interventi in progetto comportino particolari variazioni percettive dell'area di intervento. In sede di Autorizzazione paesaggistica semplificata si procederà comunque agli approfondimenti necessari.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi di ammodernamento e adeguamento della linea si svolgono quasi interamente nella proprietà ferroviaria. Gli unici interventi che ricadono al di fuori della proprietà ferroviaria sono la realizzazione della viabilità di accesso ad una porzione di area ferroviaria destinata ad ospitare i piazzali con i fabbricati tecnici e gli impianti connessi con la sicurezza delle gallerie (in località Stazione di Piano Carbone), nonché la realizzazione di un piazzale dove allocare un fabbricato tecnologico PT02, entrambi ricadenti in area a verde agricolo nel Comune di Caltagirone.		<i>Perché:</i> Relativamente alla realizzazione della viabilità di accesso e del piazzale ricadenti al di fuori della zona di proprietà ferroviaria, considerato che tali opere si sviluppano a piano campagna e per lo più in corrispondenza della ferrovia, non si prevede una perdita di suolo non antropizzato tale da produrre effetti significativi sull'ambiente interessato.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le opere in progetto esterne alle aree di pertinenza ferroviaria si localizzano in aree a verde agricolo nel comune di Caltagirone. Per tali interventi si richiama quanto riportato dall'art.58 delle NTA del PRG vigente del comune di Caltagirone "Deroghe per opere pubbliche".		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le opere in progetto si ubicano quasi interamente in aree di pertinenza ferroviaria. Il tracciato del Lotto 1 "Caltagirone-Niscemi", interessato dal presente progetto di ripristino, attraversa prevalentemente aree a verde		<i>Perché:</i> Il progetto di ripristino della tratta esistente Caltagirone-Niscemi è funzionale alla riattivazione della circolazione sull'intera linea ferroviaria Lentini D.–Gela, interrotta nel 2011 per il cedimento strutturale di un viadotto. Gli	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	agricolo ma interessa anche i centri abitati di Caltagirone e, limitatamente, di Niscemi.		interventi proposti permetteranno quindi di ripristinare i collegamenti tra la città di Gela, Caltagirone ed il resto della linea ferroviaria attualmente attiva (tratta Lentini D.-Caltagirone). Il comprensorio direttamente interessato dalla linea è di circa 170 mila abitanti con la presenza di un importante stabilimento industriale nell'area di Gela. Pertanto, non si evidenziano effetti ambientali significativi che possano interessare la popolazione abitante le aree limitrofe a quelle di progetto, ad eccezione del disturbo associato alle lavorazioni durante la fase di cantiere che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle sole aree operative.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le opere in progetto si ubicano quasi interamente in aree di pertinenza ferroviaria. Il tracciato del Lotto 1 "Caltagirone-Niscemi", interessato dal presente progetto di ripristino, attraversa prevalentemente aree a verde agricolo ma interessa anche i centri abitati di Caltagirone e, limitatamente, di Niscemi. La linea oggetto di ripristino si colloca nelle vicinanze di alcuni ricettori sensibili, quali ad esempio scuole, strutture ricreative e luoghi di culto, principalmente in corrispondenza del centro abitato di Niscemi.		<i>Perché:</i> Scopo del progetto proposto è proprio quello di servire la popolazione stessa che gravita sul territorio, riattivando la circolazione sulla linea ferroviaria storica Caltagirone-Gela, quindi comportando una miglioria nei servizi a disposizione del cittadino. Considerando che la linea ferroviaria in analisi ha prestato esercizio tra il 1979 e 2011, si prevede che la riattivazione della stessa non causi effetti ambientali significativi che possano interessare i ricettori sensibili ubicati nelle vicinanze del tracciato. L'unico potenziale disturbo va associato alle lavorazioni durante la fase di cantiere, che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle aree operative.	
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
	<i>Descrizione:</i> Le opere in progetto si ubicano quasi interamente in aree di pertinenza ferroviaria a meno di un intervento relativo alla realizzazione di una viabilità di accesso e di un piazzale per la		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	gestione delle emergenze nella galleria S. Nicola Noce, i quali ricadono in area agricola.			
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<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. Pertanto, il progetto non produce effetti ambientali significativi.	
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	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Con riferimento alle criticità geomorfologiche, le aree a ridosso del tracciato sono caratterizzate da un assetto stabile ed appaiono poco interessate da elementi idrografici superficiali. Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico - Bacino idrografico Acate Dirillo, per tutte le aree in esame, non evidenzia alcun fenomeno di dissesto.  Le indagini geognostiche condotte sul campione di opere sotto binario della linea in oggetto hanno messo in luce la suscettibilità di alcuni terreni di fondazione a fenomeni di liquefazione a seguito di evento sismico.		<i>Perché:</i> Gli interventi in progetto sono finalizzati all'adeguamento/rifacimento di elementi/opere già presenti lungo la linea oggetto di studio, nell'ottica di riattivare la circolazione sulla linea ferroviaria di interesse, che risulta interrotta dal 2011. La definizione degli interventi di ripristino in progetto è stata dunque preceduta dall'esecuzione di calcoli di verifica strutturale e/o funzionale delle strutture e delle opere presenti lungo la linea. Si prevedono opportuni interventi di manutenzione straordinaria di ciascun imbocco delle gallerie, nonché attività di ripristino e consolidamento delle opere d'arte minori sotto binario, dei tratti in rilevato e delle opere di sostegno di sottoscarpa e controripa.  Il progetto include anche il rifacimento di 6 opere di attraversamento idraulico (4 tombini e 2 scatolari) che, secondo quanto risultato dallo studio di compatibilità idraulica, non modificano significativamente i livelli idrici rispetto alla configurazione ante-operam, garantendo franchi idraulici sufficientemente cautelativi. Infatti,	

## 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>il dimensionamento dei manufatti di attraversamento è stato svolto in accordo con la definizione di sicurezza idraulica riportata nelle norme nazionali e nelle norme tecniche di attuazione del PAI.</p> <p>Relativamente alla possibilità di fenomeni di liquefazione, lo studio geotecnico elaborato ha definito gli schemi in termini di profili stratigrafici semplificati e parametri geotecnici di progetto (modelli geotecnici) da adottarsi per le verifiche di sicurezza e funzionalità delle opere. Dalle analisi svolte si ritiene che non sussistano possibilità d'insorgenza di fenomeni di liquefazione per la maggior parte dei siti esaminati. Nei casi di suscettibilità dei terreni alla liquefazione si prevede un intervento di mitigazione mediante l'utilizzo della tecnica del compaction grouting.</p> <p>Considerato quanto sopra riportato, si prevede che gli interventi in progetto non comportino effetti ambientali significativi.</p>	
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
	<p><b>Descrizione:</b> Gli interventi di ripristino in progetto interessano il tracciato ferroviario esistente Caltagirone-Gela, Lotto 1 "Caltagirone-Niscemi". Tale tratta ferroviaria risulta essere interessata anche dai progetti "Ricostruzione viadotto crollato al km 326+645" e "Adeguamento sismico viadotti della tratta Caltagirone-Niscemi (5 viadotti)", entrambi già esitati ad art. 6 comma 9 ai sensi del D.lgs.152/2006.</p>		<p><b>Perché:</b> I progetti citati sono da considerarsi tra loro funzionali ed entrambi indispensabili alla riattivazione della circolazione lungo la tratta ferroviaria Caltagirone-Niscemi. In considerazione della tipologia di interventi previsti e delle caratteristiche del territorio, non si ritiene che si possano verificare effetti ambientali significativi.</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><b>Descrizione:</b> La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.</p>		<p><b>Perché:</b> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.</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	-	ALL.1_Analisi_territoriale.pdf
2	Relazione descrittiva generale	-	ALL.2_Relazione_generale.pdf
3	Corografia generale	1:25.000	ALL.3_Corografia_generale.pdf
4	P.M. di Piano Carbone - Planimetria di Progetto	1:1.000	ALL.4_Stazione_Piano_Carbone.pdf
5	Stazione di Niscemi - Planimetria di Progetto	1:1.000	ALL.5_Stazione_Niscemi.pdf
6	Planimetria interventi rilevati e trincee - TAV 1/4	1:5.000	ALL.6_Rilevati_trincee_1.pdf
7	Planimetria interventi rilevati e trincee - TAV 2/4	1:5.000	ALL.7_Rilevati_trincee_2.pdf
8	Planimetria interventi rilevati e trincee - TAV 3/4	1:5.000	ALL.8_Rilevati_trincee_3.pdf
9	Planimetria interventi rilevati e trincee - TAV 4/4	1:5.000	ALL.9_Rilevati_trincee_4.pdf
10	Tipologici di intervento rilevati ferroviari 1/2	Varie	ALL.10_Rilevati_tipologico_1.pdf
11	Tipologici di intervento rilevati ferroviari 2/2	Varie	ALL.11_Rilevati_tipologico_2.pdf
12	Tipologici di intervento muri di sottoscarpa	Varie	ALL.12_Muri_sottoscarpa_tipologico.pdf
13	Tipologici di intervento muri di controripa	Varie	ALL.13_Muri_controripa_tipologico.pdf
14	Corografia su ortofoto di viabilità e piazzali a servizio dei PM e della sicurezza in galleria San Nicola Noce	1:5.000	ALL.14_Viabilità_piazzali_corografia.pdf

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.