

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMA INVESTIMENTI DIRETTRICE SUD

PROGETTAZIONE:



**CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO PER LA REALIZZAZIONE
DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA NAPOLI-BARI- LECCE-TARANTO**

U.O. PROGETTAZIONE INTEGRATA SUD

PROGETTO ESECUTIVO

LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO

**SOTTOPROGETTO 2: ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO,
SOPPRESSIONE PL E CONSOLIDAMENTO SEDE**

LOTTO 2 – RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E

CONSOLIDAMENTO SEDE

ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I A 4 M 0 0 E 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.chiuchiolo <i>Schiuchiolo</i>	03/2022	G.Dajelli <i>Dajelli</i>	03/2022	L. Diaferia <i>Diaferia</i>	03/2022	CE Colani <i>Colani</i> 03/2022

File: IA4M00E22RGIM000X001A.doc

n. Elab.:

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	4
3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	5
4	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	14
5	VINCOLI E AREE PROTETTE	22
6	CONCLUSIONI.....	49

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA IA4M	LOTTO 0M	CODIFICA E 22	DOCUMENTO RG IM 000X001	REV. A	PAG. 2/12

1 PREMESSA

Il Progetto Definitivo (nel seguito per brevità “PD/SIA”) “*Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza - Sottoprogetto 2: “Elettrificazione, Rettifiche di tracciato, Soppressione P.L. e Consolidamento sede”*” è stato favorevolmente assentito nel procedimento di V.I.A., che si è concluso con la dichiarazione di compatibilità ambientale delle opere in progetto, di cui al DM n.299 del 28/10/2016, prorogata con DM n. 25 del 19.01.2022.

Nell’ambito dell’intervenuto sviluppo progettuale (a seconda dei lotti, progetto esecutivo ovvero progetto definitivo per appalto di progettazione e realizzazione), ai fini dell’appaltabilità delle opere, è scaturita la necessità di apportare delle modifiche al PD per effetto del recepimento di prescrizioni da parte di Enti Terzi, di una intervenuta ottimizzazione del rispettivo progetto, del fisiologico approfondimento correlato al maggior grado di affinamento del successivo livello progettuale, e dell’adeguamento dovuto all’intervenuta introduzione di nuove disposizioni normative cogenti.

L’oggetto di analisi riguardano gli affinamenti progettuali che hanno comportato una lieve variazione degli interventi previsti nel PE del Lotto 2, rispetto al PD assentito con DM n.299 del 28/10/2016 e prorogata con DM n. 25 del 19.01.2022.

Si precisa che l’analisi dei vincoli è stata terminata a Marzo 2022.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in cui ricade la linea storica Foggia-Potenza interessa due Regioni, Puglia e Basilicata, e due Province, rispettivamente Foggia e Potenza.

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Foggia	Foggia
		Ordona
		Ascoli Satriano
		Candela
		Rocchetta Sant'Antonio
Basilicata	Potenza	Melfi
		Rapolla
		Barile
		Rionero in Vulture
		Ripacandida
		Atella
		Filiano
		Avigliano
		Potenza

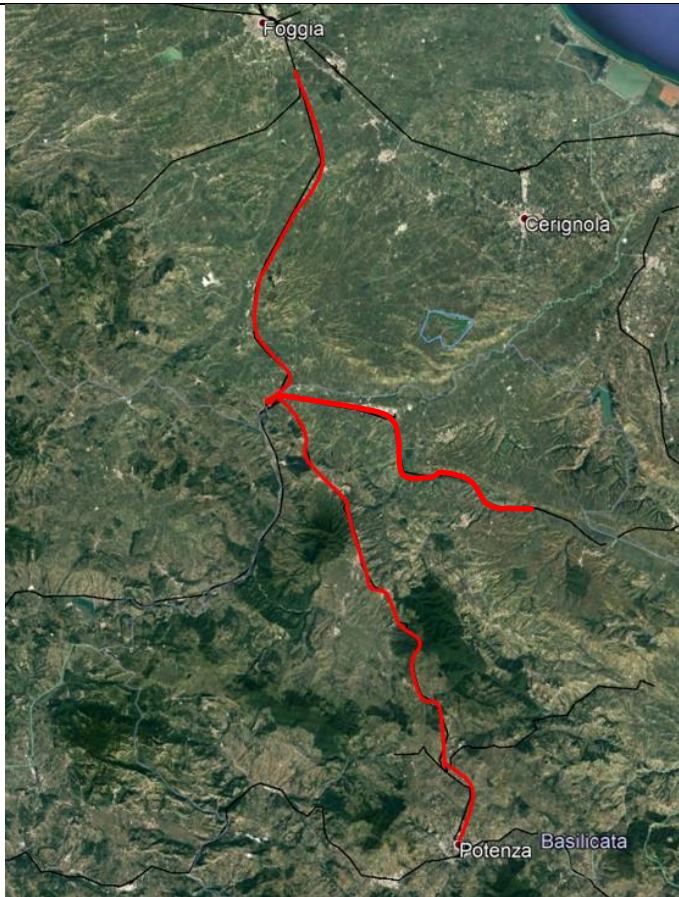


Figura 1. Immagine generale dell'area di progetto

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Progetto di “Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia” risponde all’esigenza di adeguare la linea agli ultimi standard in vigore.

Il Progetto Esecutivo del Lotto 2, allo scopo di ottimizzare alcune delle opere già previste nel Progetto Definitivo, già favorevolmente assentito con procedimento di VIA con DM n.299 del 28/10/2016 e prorogato con DM n. 25 del 19.01.2022, nonché di incrementarne la rispettiva funzionalità, prevede per una modesta quantità di interventi dei lievi affinamenti progettuali.

Di seguito si riportano gli interventi del PE del Lotto 2 oggetto degli affinamenti progettuali ripetuto al PD assentito.

1. VIABILITÀ

NV01 (opera sostitutiva del PL alla pk 11+764)

La soluzione definitivamente adottata nel PE per il cavalca ferrovia di progetto NV01 risulta lievemente contratta, quanto a sviluppo planimetrico complessivo, rispetto a quella del PD/SIA, presentando, altresì, per l’impalcato di scavalco della ferrovia esistente e della viabilità esistente, una posizione maggiormente baricentrica rispetto ad esse.

Inoltre, il già previsto Ramo B di raccordo con la viabilità esistente risulta essere, rispetto all’originaria soluzione del PD-SIA, planimetricamente più discostato dalla rampa ovest del cavalca ferrovia, al fine di conseguire un raggio di curvatura più ampio e, quindi, una migliore inscrivibilità delle traiettorie dei veicoli nella curva di innesto con il ramo A principale.

È stato necessario prevedere anche l’inserimento di una deviazione provvisoria, denominata “Ramo C”, della viabilità esistente, in modo da consentire la realizzazione dell’opera di scavalco con una minimizzazione del periodo di fuori servizio della stessa viabilità esistente; detta viabilità provvisoria verrà dismessa in concomitanza con la messa in servizio del cavalca ferrovia NV01, ripristinando lo stato originario dei luoghi.

In aggiunta, è stato ottimizzato l’accesso ad una vasca esistente di raccolta acqua, inserendo anche una vasca di trattamento delle acque di prima pioggia, che vengono raccolte dalla rampa est dell’opera NV01. Analoga altra vasca di trattamento è stata prevista, con relativo accesso utile ai soli fini manutentivi, immediatamente a monte della rampa ovest.

Ulteriore una deviazione provvisoria denominata “NV01 Ramo B2” è stata prevista al fine di agevolare la realizzazione della sistemazione idraulica NI01 e rispetti tombini.

NV02 (opera sostitutiva dei PL alla pk 14+254 pk 14+942)

La soluzione definitivamente adottata nel progetto esecutivo per il cavalca ferrovia di progetto NV02 risulta sostanzialmente in linea con la soluzione del PD-SIA, come integrata nel corso della CdS, presentando solo lievi adattamenti connessi essenzialmente al maggior livello di dettaglio della cartografia del progetto esecutivo, nonché con conseguenti adeguamenti delle annesse sistemazioni idrauliche. Gli innesti delle viabilità esistenti con quelle in progetto, già presenti nel PD-SIA, sono stati ottimizzati mediante inserimento di opportuni raggi di raccordo e di piazzole per consentire l’incrocio dei mezzi in transito. Ciò ha consentito di ridurre la larghezza

della carreggiata dai 6 metri originari a 4 metri.

NV06 (opera sostitutiva dei PL alle pk 37+697, 38+203, 38+966 e 39+074)

L'asse principale (ramo A) del previsto cavalca ferrovia NV06 resta sostanzialmente invariato, così come le viabilità di ricucitura denominate NV06-ramoB, ramoC1, ramoC2 e ramoD, salvo perfezionamenti minimali delle annesse sistemazioni idrauliche, l'inserimento delle vasche di trattamento delle acque relative al ramo A e degli innesti delle viabilità esistenti con quelle in progetto ora corredate di opportuni raggi di raccordo e piazzole per l'incrocio dei mezzi.

E' risultato necessario inserire un fornice lungo lo sviluppo della struttura scatolare della "Rampa Est", al fine di garantire una permeabilità dell'opera tale da consentire l'accessibilità ad un fondo che, diversamente, sarebbe risultato intercluso.

Inoltre, è stata prevista una idonea vasca di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia con relativi accessi/stradelli utili ai soli fini manutentivi

NV07/NV17 (opere sostitutive dei PL alle pk 44+443, 44+764 e 45+124)

Al fine di ottimizzare le condizioni di visibilità per i veicoli in transito sulla presente viabilità di progetto, a garanzia di maggiori condizioni di sicurezza stradale, la prevista intersezione tra la viabilità NV17 e l'opera di scavalco NV07, entrambe già di progetto, è stata marginalmente traslata, rispetto a quanto originariamente previsto nel PD-SIA, in direzione sud-ovest, di circa 40 metri più in prossimità del tratto della linea storica da dismettere. Tale spostamento planimetrico, andando ad incidere su un tratto a maggior quota dell'opera NV07, ha comportato anche un lieve adeguamento della livelletta della viabilità secondaria NV17. Al fine di minimizzare l'ingombro di quest'ultima opera e i conseguenti espropri, sono stati inseriti dei muri ad "U", che risultano più funzionali allo scopo rispetto alla soluzione in rilevato.

Infine, come richiesto in sede di sopralluogo congiunto effettuato, in data 29.10.2015 nell'ambito della procedura di VIA, con la CTVA, ISPRA, Mibact-ex DGBEAP e Soprintendenze di settore e in coerenza con quanto successivamente riportato nella Relazione Generale di Approfondimento Tecnico (redatta da Italferr e trasmessa con nota prot. AGCC.BLFP.0031260.U del 5/05/2016), oggetto di rispettiva presa d'atto da parte del Mibact nell'ambito del parere reso in sede di procedura di VIA (vedasi rispettiva nota prot. 4501 del 27/06/2016 pag. 13/26), si è proceduto a ridefinire la geometria degli scatolari di approccio all'opera di scavalco NV07 rendendoli "più trasparenti", senza alterarne lo sviluppo planimetrico.

NV16 (opera sostitutiva dei pl alle pk 21+731 E PK 22+905) NV18 (opera sostitutiva del pl alla pk 104+736)

Gli assi delle viabilità NV16 e NV18 restano pressoché invariati salvo perfezionamenti minimali connessi al maggior dettaglio del rilievo, alla definizione delle annesse sistemazioni idrauliche e all'inserimento di innesti con le viabilità esistenti, ora collegate con quelle in progetto mediante opportuni raggi di raccordo e piazzole per l'incrocio dei mezzi.

2. MURI DI PROTEZIONE ANTI SVIO E PER CHIUSURA PASSAGGI A LIVELLO

Tra gli interventi previsti nel PD/SIA del Sottoprogetto 2 - Lotto 2 dell'intervento di ammodernamento della linea ferroviaria in esame, alcuni di essi (varianti di tracciato n.1 e n. 2 e consolidamenti localizzati della sede ferroviaria e delle opere sotto binario) risultano funzionali a realizzare alcune condizioni necessarie per un potenziamento della linea esistente che, in alcuni tratti, potrà comportare potenziali incrementi localizzati di velocità di percorrenza dei treni, nonché potenziali incrementi di categoria del peso assiale del materiale rotabile transitabile.

Tali interventi, che potranno consentire la futura modifica di alcuni parametri di linea, potrebbero, parimenti, incidere sul rischio al quale sono esposti i cavalca ferrovia (CVF) esistenti, situati nelle immediate adiacenze dell'infrastruttura ferroviaria.

Atteso che l'urto su di una pila/spalla esistente potrebbe comportare la caduta dell'impalcato da essa sorretto sulla sottostante linea, con una amplificazione degli effetti dell'azione eccezionale, nel progetto esecutivo si è ritenuto opportuno prevedere l'inserimento di specifiche opere di protezione dall'urto ferroviario delle sottostrutture (pile e spalle) di alcuni cavalca ferrovia esistenti, al fine di proteggerle rispetto al potenziale urto dei convogli in transito nelle nuove condizioni di marcia.

➤ *Muri a protezione delle SPALLE*

pk 20+250 linea Foggia-Potenza (CVF esistente)

pk 32+450 linea Foggia-Potenza (CVF esistente)

pk 39+650 linea Foggia-Potenza (CVF esistente)

pk 5+593 linea Rocchetta-S.N. di Melfi (CVF esistente)

➤ *Muri di protezione delle PILE*

pk 42+700 linea Foggia-Potenza (CVF esistente)

pk 49+500 linea Foggia-Potenza (CVF esistente)

pk 5+593 linea Rocchetta-S.N. di Melfi (CVF esistente)

I muri di protezione in argomento sono costituiti, essenzialmente, da muri in c.a. di altezza di circa 3,5m, che insistono, per la maggior parte del loro sviluppo, in contesti già caratterizzati dalle pile dell'impalcato e/o contermini alle spalle del rispettivo cavalca ferrovia esistente da proteggere, risultando, quindi, in continuità con le opere preesistenti.

3. SISTEMAZIONI IDRAULICHE

Il PE ha previsto delle ottimizzazioni apportate alle sistemazioni idrauliche del PD/SIA sulla base di ulteriori studi di dettaglio e dei più aggiornati quadri conoscitivi dei diversi siti oggetto di intervento emersi nel corso del progetto esecutivo.

Le sistemazioni idrauliche previste nell'ambito del presente intervento (Lotto 2) traggono origine dalla necessità di ricostruire le opere idrauliche esistenti per accertata insufficienza strutturale (e contestuale inadeguatezza idraulica) rispetto alle maggiori azioni/sollecitazioni, che deriverebbero da una potenziale futura velocizzazione a tratti della linea ferroviaria, nonché da una potenziale riclassificazione della categoria di peso assiale ammissibile.

Sistemazioni idrauliche (riferimento pk L.S.)	Intervento PD Lotto 2	Intervento PE Lotto 2	
Sistemazione idraulica NI01 dalla pk 12+010 circa alla pk 13+326 circa	Sistemazione idraulica con n. 4 tombini ferroviari oggetto d'intervento	La sistemazione idraulica NI01 risulta pressoché invariata, rispetto a quella del PD, a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive, funzionali a migliorare il funzionamento idraulico, in esito agli sviluppi del progetto esecutivo; in aggiunta ai tombini IN01, IN02, IN03 e IN04 è risultato necessario introdurre gli ulteriori tombini IN27, IN28 e IN29 e una deviazione provvisoria denominata NV01 ramo b2.	Sistemazione idraulica con n. 7 tombini ferroviari oggetto d'intervento
Sistemazione pk 23+208	Realizzazione di 1 nuovo tombino stradale (con completamento della sistemazione idraulica da realizzarsi nel Lotto 3)	Il tombino stradale (provvisorio) di PE con annessa riprofilatura del terreno è stato allineato all'effettivo percorso della NV16 tracciato in esito ai rilievi di dettaglio del progetto esecutivo (la realizzazione della sistemazione idraulica finale è demandata al Lotto 3)	Realizzazione di 1 tombino stradale provvisorio di trasparenza con riprofilatura terreno (la realizzazione della

			sistemazione idraulica finale è demandata al Lotto 3)
Sistemazione idraulica NI02 pk 23+842	Sistemazione idraulica con 1 tombino ferroviario ed un tombino stradale	La sistemazione idraulica NI02, che comprende il tombino IN05, risulta pressoché invariata, rispetto a quella del PD, a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive, funzionali a migliorare il funzionamento idraulico, in esito agli sviluppi del progetto esecutivo che in quel punto hanno visto anche i maggiori dettagli della NV16	intervento di PD con lievi adattamenti
Sistemazione pk 24+294	Realizzazione di 4 nuovo tombini stradali (con completamento della sistemazione idraulica ferroviaria da realizzarsi nel Lotto 3)	Viene progettato un unico tombino stradale in corrispondenza di quello ferroviario esistente alla citata progressiva. La nuova sistemazione idraulica include anche la riprofilatura del canale a valle sino al torrente Carapelle, il tutto in modo da recapitare la massima portata drenata dal tombino ferroviario esistente (la realizzazione della sistemazione idraulica finale è demandata al Lotto 3)	Realizzazione di 1 tombino stradale provvisorio di trasparenza con riprofilatura terreno (la realizzazione della sistemazione idraulica finale è demandata al Lotto 3)
Sistemazione idraulica NI03 presso NV06 ramo C1-	Nessun intervento previsto	Al fine di garantire la trasparenza idraulica rispetto ad un fosso esistente, costituita da un tombino stradale di dimensioni 3mx1,5m e lunghezza 8 m circa, unitamente alla riprofilatura del fosso in terra con adeguata sezione trapezia e all'inserimento di gabbioni e materassi tipo Reno, limitatamente ad una lunghezza di circa 7 m, a ridosso del tombino	Sistemazione idraulica con realizzazione di 1 nuovo tombino stradale
Sistemazione idraulica NI04 prevista nella zona delle pk 39+111 - 39+157	Sistemazione idraulica con 2 tombini stradali	La sistemazione idraulica NI04 risulta pressoché invariata a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive in esito agli sviluppi del progetto esecutivo.	intervento di PD con lievi adattamenti
Sistemazione idraulica NI05 prevista nella zona delle pk 39+239 - 39+281	Realizzazione di 1 nuovo tombino stradale (con completamento della sistemazione idraulica ferroviaria da realizzarsi nel Lotto 3)	La sistemazione idraulica NI05 risulta lievemente ottimizzata sia al fine di tener conto dei maggiori dettagli dell'ulteriore rilievo (con completamento della sistemazione idraulica ferroviaria da realizzarsi nel Lotto 3)	Realizzazione di 1 nuovo tombino stradale con affinamento di interventi provvisori (con completamento della sistemazione idraulica ferroviaria da realizzarsi nel Lotto 3)
Sistemazione idraulica NI06 prevista nella zona delle pk 39+462 e pk 39+503	Sistemazione idraulica con 2 tombini stradali e 1 tombino ferroviario	La sistemazione idraulica NI06 a, che comprende anche il tombino IN06, risulta pressoché invariata a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive in esito agli sviluppi del progetto esecutivo	intervento di PD con lievi adattamenti
Sistemazione idraulica NI08 pk 40+848	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	A seguito dell'effettuazione del rilievo celerimetrico coerente con il livello di accuratezza di un progetto esecutivo, è emerso che l'effettivo profilo del terreno (sub-orizzontale) non consente un efficace smaltimento delle acque secondo l'originaria configurazione del PD-SIA, che prevedeva l'inalveazione delle acque provenienti dal nuovo tombino (previsto in rifacimento di quello esistente) da realizzare sotto la ferrovia nel prospiciente tombino esistente sotto la strada SS 655 che, in quel tratto, corre parallelamente alla ferrovia. Analogamente si registra anche per gli ulteriori tombini ferroviari esistenti in successione a quello in argomento (pk 41+019, 41+258 e 41+526) fino alla pk 41+645, sede di un'incisione naturale, che rappresenta già oggi il recapito finale di tali acque. Tale conformazione implica che la fascia interclusa tra la ferrovia e la strada è oggi interessata da fenomeni di ristagni/allagamenti. Al fine di risolvere tale criticità idraulica, nel progetto esecutivo la già prevista sistemazione è stata ottimizzata inserendo, nella sopra citata fascia interclusa, un canale di raccolta delle acque dal tombino oggetto di rifacimento alla pk 40+848, sino alla pk 41+645 della suddetta incisione, costituente recapito naturale.	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario che interessa 3 ulteriori tombini ferroviari non oggetto di intervento
sistemazione idraulica NI09 pk 41+829	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	La sistemazione idraulica NI09, che comprende anche il tombino IN08, risulta pressoché invariata a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive in esito agli sviluppi del progetto esecutivo	intervento di PD con lievi adattamenti

Sistemazione idraulica NI11, che comprende il tombino IN09 le pk 42+169	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	L'ottimizzazione del progetto esecutivo prevede, nella zona interclusa tra la ferrovia e la strada statale SS655 (ad oggi interessata da fenomeni di ristagni/allagamenti), la realizzazione di un canale di raccolta, il cui recapito è costituito dall'incisione naturale esistente alla pk 42+111. Tale soluzione progettuale, che risolve la suddetta criticità, comporta anche la realizzazione di un nuovo tombino stradale al di sotto della strada statale SS655 e annessa poderale.	Sistemazione idraulica con rifacimento di 2 tombini ferroviari alle pk 42+169 e 42+443. La sistemazione si estende fino all'incisione alla pk 42+111. Anticipo tombino stradale Lotto 3 e tombino poderale poco prima della pk 42+111 e interventi provvisori.
Sistemazione idraulica NI11, che comprende il tombino IN10 presso 42+443	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario		
Sistemazione idraulica NI12, in corrispondenza delle pk 43+112 e 43+122	Sistemazione idraulica con rifacimento di 2 tombini ferroviari alle pk 43+112 e pk 43+122 in sostituzione del tombino esistente alla pk 43+117 (in demolizione)	Il maggior dettaglio dei rilievi effettuati ai fini del progetto esecutivo ha evidenziato la possibilità di ottimizzare l'intervento, posizionando un'unica nuova opera idraulica alla pk 43+170.95	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario alla pk 43+170 in sostituzione del tombino esistente alla pk 43+117 (in demolizione)
Sistemazione idraulica NI13 prevista nella zona dei tombini IN12, IN13, IN14 e IN 15 (pk 45+776 - 45+861 - 45+895 - 45+951)	Sistemazione idraulica con rifacimento di 4 tombini ferroviari	La sistemazione idraulica NI13 risulta pressoché invariata a meno di lievi adattamenti connessi al nuovo rilievo e alla definizione delle dimensioni effettive in esito agli sviluppi del progetto esecutivo	intervento di PD con affinamento dell'andamento planimetrico del canale di recapito
Sistemazione idraulica alla pk 47+590 (comprensiva del tombino IN16)	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	I rilievi effettuati ai fini del progetto esecutivo hanno consentito di rivalutare l'efficacia di una significativa sistemazione già esistente tesa a stabilizzare il versante. Si è ritenuto quindi opportuno non intervenire ulteriormente rispetto alla sistemazione esistente, stralciando, rispetto alla soluzione prevista nel PD-SIA, i prima previsti salti idraulici e i rivestimenti in gabbioni/materassi tipo "Reno" a monte e a valle del tombino in rifacimento, limitando l'intervento al già previsto fosso di guardia parallelo alla ferrovia e alla realizzazione del nuovo tombino idraulico, connessi tra loro, nonché all'esistente sistemazione di monte, attraverso un pozzetto di raccolta. Più precisamente, il fosso di guardia previsto in progetto esecutivo avrà una sezione trapezia 0.5m x 0.5m (B=1.5m), in luogo della sezione trapezia di PD-SIA pari a 1m x 0.6m (B=2.2m). Inoltre, il tombino di PE avrà dimensioni 2m x 1.5m, in luogo dell'analogo tombino di PD-SIA che aveva dimensioni 1.5m x 1.5m.	Rifacimento di 1 tombino ferroviario e parziale stralcio della sistemazione prevista in PD
Sistemazione pk 104+860	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino stradale (Ø1200)	Risulta lievemente perfezionata sia in esito alle ulteriori evidenze del nuovo rilievo, sia a seguito della necessità di ridefinire le dimensioni e le caratteristiche necessarie a migliorare ulteriormente il funzionamento idraulico in esito ai maggiori approfondimenti del progetto esecutivo	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino stradale (Ø1500) ed una lieve maggiore estensione
Sistemazione pk 1+831 (Rocchetta-Gioia del Colle)	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	Sono state acquisite nel dettaglio le dimensioni dell'opera posta a valle del tombino ferroviario sotto la viabilità che in quel tratto corre parallelamente; quest'ultima non è in grado di far transitare la portata con 200 anni di tempo di ritorno in sicurezza, pertanto è stato necessario prevedere un canale, nell'area interclusa tra la ferrovia e la viabilità comunale, utile a deviare tale portata verso l'incisione esistente alla pk 1+958, avendo verificato che essa è tale da consentire lo smaltimento in sicurezza anche del contributo derivante dalla sistemazione alla pk 1+83	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario e l'integrazione con un canale di recapito sino alla pk 1+958
Sistemazione pk 3+052 (Rocchetta-Gioia del Colle)	Sistemazione idraulica con rifacimento di 1 tombino ferroviario	Nella fase progettuale esecutiva sono state acquisite nel dettaglio le dimensioni dell'opera stradale posta a valle del tombino ferroviario. Il conseguente aggiornamento della modellazione idraulica ha consentito di valutare - in considerazione della vicinanza delle opere e al fine di garantire un deflusso secondo i criteri progettuali dettati dal Manuale di Progettazione ferroviario - la necessità di intervenire anche sul tombino stradale esistente (SP48), adeguandone le rispettive dimensioni	Sistemazione idraulica con una lieve maggiore estensione e rifacimento di 1 tombino ferroviario e di 1 tombino stradale.
Sistemazione c/o Variante Ferroviaria n.1	Sistemazione idraulica connessa al tracciato ferroviario della Variante n.1	In esito al maggior livello di approfondimento del progetto esecutivo, le sistemazioni sono rimaste nel complesso analoghe, a meno solo di piccoli adattamenti dimensionali ed integrazioni funzionali a garantire un miglior funzionamento idraulico	Sistemazione idraulica analoga a quella di PD con lievi adattamenti e demolizione di un ex locale

			tecnico
Sistemazione c/o Variante Ferroviaria n.2	Sistemazione idraulica connessa al tracciato ferroviario della Variante n.2	In esito al maggior livello di approfondimento del progetto esecutivo, le sistemazioni sono rimaste nel complesso analoghe, a meno solo di piccoli adattamenti dimensionali ed integrazioni funzionali a garantire un miglior funzionamento idraulico	Sistemazione idraulica analoga a quella di PD con lievi adattamenti

4. FONDAZIONI

In esito agli sviluppi progettuali, nonché agli aggiornamenti normativi, di seguito si riporta una tabella riepilogativa con le principali variazioni indicative connesse alle maggiori fondazioni presenti in progetto.

	PD		PE	
	SPALLA A	SPALLA B	SPALLA A	SPALLA B
IV01	27m	27m	26m	22m
IV02	32m	32m	36m	41m
IV06	27m	27m	37m	34m
IV07	25m	20m	39m	39m
Muri anti-svio Pile	non previsti in PD		9m	9m

A queste si aggiungono i nuovi tipologici delle fondazioni TE, da installare lungo la linea ferroviaria al fine di compatibilizzare l'intervento del presente progetto con quello del lotto 1.1, il cui blocco poggia su micropali lunghi mediamente circa 7,5 metri, per una profondità complessiva dell'ordine di circa 10 m (per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati specialistici). Mentre, nella fase esecutiva di dettaglio saranno definite le marginali fondazioni superficiali degli ulteriori apparati tecnologici in funzione dell'effettivo posizionamento in fase operativa.

CANTIERI

Le variazioni apportate alla cantierizzazione mirano a garantire una realizzabilità in sicurezza di tutte le opere di cui alla configurazione finale del progetto esecutivo, accludendo, pertanto, sia tutti i perfezionamenti connessi al nuovo rilievo, sia le modificazioni introdotte per i recepimenti delle prescrizioni e degli aggiornamenti normativi.

In particolare, le variazioni della cantierizzazione, di seguito riportata, sono essenzialmente connesse all'inserimento dell'uso di ulteriori poderali e viabilità esistenti oltre all'aggiunta di alcune aree tecniche e di piccoli tratti di pista.

Area da PD	Area da PE	Descrizione	Comune	Superficie (mq)	Descrizione
-	AT2-58	Area Tecnica di stazione	Foggia	inseriti 3600	Cervaro - da ripristinare deviatoio - utilizzo n.1 tronchino esistente

AT2-1	AT2-1	Area Tecnica per opera	Foggia	1.000	ponete sul torrente Cervaro al km 10+654 e tombini km 9+032 e km 10+009
AT2-2	AT2-2	Area Tecnica per opera	Foggia	2.000	NV01 Cavalcaferrovia km 11+783 e tombino km 12+005
AT2-3	AT2-3	Area Tecnica per opera	Foggia	1.000	Sistemazione idraulica NI01
-	AT2-3.1	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN01
-	AT2-3.2	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN27
-	AT2-3.3	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN02
-	AT2-3.4	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN28
-	AT2-3.5	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN03
-	AT2-3.6	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN29
-	AT2-3.7	Area Tecnica per opera	Foggia	inseriti 1200	Tombino a spinta IN04
AT2-4	AT2-4	Area Tecnica per opera	Foggia	1.000	Tombino km 13+607
AT2-5	AT2-5	Area Tecnica per opera	Foggia	2.000	NV02 Cavalcaferrovia km 14+942 e tomb.ni da km 15+450 a km 15+855
CO2-1	CO2-1	Cantiere Operativo	Foggia	aumenta da 13000 a 16000	Adiacente a NV02
AT2-6	AT2-6	Area Tecnica per opera	Ortona	2.000	ponete sul torrente Carapelle km 16+712
AT2-7	AT2-7	Stralcio Area Tecnica per opera NV03		eliminata	
AT2-8	AT2-8	Area Tecnica per opera	Ortona	1.000	Tombini da km 18+776 a km 19+687
AT2-9	AT2-9	Stralcio Area tecnica		eliminata	
AT2-10	AT2-10	Area Tecnica per opera	Ortona	1.000	Tombini da km 20+743 a km 21+601
AT2-11	AT2-11	Area Tecnica per opera	Ortona	1.000	Tombino km 23+208
AT2-12	AT2-12	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombini da km 23+842 a km 24+290 e opere idrauliche
AT2-13	AT2-13	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombini da km 23+842 a km 24+290 e opere idrauliche
AT2-14	AT2-14	Stralcio Area tecnica		eliminata	
AT2-15	AT2-15	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombini km 25+430 e km 25+452
AT2-16	AT2-16	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombino km 26+976
AT2-17	AT2-17	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombino km 29+025
AT2-18	AT2-18	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombino km 29+427
AT2-19	AT2-19	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	2.000	presso Stazione Ascoli Satriano
CB2-1	CB2-1	Cantiere Base	Ascoli Satriano	ridotta da 25000 a 24000	presso Stazione Ascoli Satriano
CO2-2	CO2-2	Cantiere Operativo	Ascoli Satriano	ridotta da 15000 a 13000	presso Stazione Ascoli Satriano
AT2-20	AT2-20	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	1.000	Tombino km 30+941
AT2-21	AT2-21	Area Tecnica per opera	Ascoli Satriano	2.000	Tombino km 31+507 e tombini da km 32+146 a km 34+213
AT2-22	AT2-22	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombino km 36+253 e tombini da km 32+146 a km 34+213
AT2-23	AT2-23	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombino km 37+655 e variante I

AT2-24	AT2-24	Area Tecnica per opera	Candela	<i>ampliata da 1000 a 2100</i>	NV06 Cavalcaferrovia km 38+085
-	AT2-59	Area Tecnica di stazione	Candela	<i>inseriti 1000</i>	Candela - area lungo binario di linea per carico/scarico in ICE
AT2-25	AT2-25	Area Tecnica per opera	Candela	2.000	tombini da km 38+803 a km 39+281 e opere idrauliche
AT2-26	AT2-26	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Sistemazione idraulica NI06
AT2-27	AT2-27	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini da km 39+818 a km 40+848 e opere idrauliche
-	AT2-27.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 1200</i>	Tombino a spinta IN07
AT2-28	AT2-28	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini da km 41+019 a km 41+645 e opere idrauliche
AT2-29	AT2-29	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini da km 41+829 a km 41+991 e opere idrauliche
-	AT2-29.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 1500</i>	Tombino a spinta IN08
AT2-30	AT2-30	Area Tecnica per opera	Candela	2.000	Tombini da km 42+111 a km 42+169
-	AT2-30.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 800</i>	Tombino a spinta IN09
AT2-31	AT2-31	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombino km 42+443
-	AT2-31.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 1000</i>	Tombino a spinta IN10
AT2-32	AT2-32	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini da km 42+883 a km 43+117
AT2-33	AT2-33	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini da km 43+281 a km 43+348
AT2-33	AT2-34	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini Variante2
CO2-3	CO2-3	Area Tecnica per opera	Candela	15.000	NV07 km 44+443 e variante2
AT2-37	AT2-37	AREA ELIMINATA		<i>eliminata</i>	
AT2-38	AT2-38	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	Tombini Variante2
-	AT2-38.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 1800</i>	Tombino a spinta IN24
-	AT2-38.2	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 1100</i>	Tombino a spinta IN22
AT2-39	AT2-39	Area Tecnica per opera	Candela	1.400	Tombino a spinta IN25
AT2-40	AT2-40	Area Tecnica per opera	Candela	2.000	Sistemazione idraulica NI13
-	AT2-40.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 900</i>	Tombino a spinta IN12
AT2-41	AT2-41	Area Tecnica per opera	Candela	2.000	Tombini a spinta IN15
-	AT2-41.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 3800</i>	Tombini a spinta IN13, IN14, IN15
AT2-42	AT2-42	Area Tecnica per opera	Candela	1.000	viadotto Olivastro km 46+471
AT2-43	AT2-43	Area Tecnica per opera	Rocchetta SA	1.000	Tombini da km 46+747 a km 47+537
-	AT2-43.1	Area Tecnica per opera	Candela	<i>inseriti 3100</i>	Tombino a spinta IN16
AT2-44	AT2-44	Area Tecnica per opera	Rocchetta SA	1.000	viadotto della Noce km 47+824
AT2-45	AT2-45	Area Tecnica per opera	Rocchetta SA	1.000	Tombini da km 48+012 a km 49+173
-	AT2-60	Area Tecnica di stazione	Rocchetta SA	<i>inseriti 3600</i>	Rocchetta - area oltre il FV accessibile da passaggio a raso - utilizzo Binario 8
AT2-46	AT2-46	Area Tecnica per opera	Melfi	2.000	viadotto fiume Ofanto km 0+389
AT2-47	AT2-47	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	tombino km 0+648
AT2-48	AT2-48	Area Tecnica per opera	Melfi	2.500	tombini da km 0+914 a km 1+690
AT2-49	AT2-49	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	Sistemazione idraulica NI15
-	AT2-49.1	Area Tecnica per opera	Melfi	<i>inseriti 1300</i>	Tombino a spinta IN17

AT2-50	AT2-50	Area Tecnica per opera	Melfi	3.000	L'area presenta un accesso difficoltoso da predisporre una pista dal profilo variabile (circa 10m) eventualmente con opere di sostegno in sottoscarpa
AT2-51	AT2-51	Area Tecnica per opera	Melfi	2.000	Tombino a spinta IN18 e tombino km 3+346
-	AT2-51.1	Area Tecnica per opera	Melfi	inseriti 1700	Tombino a spinta IN18 e nuovo tombino SP48
AT2-52	AT2-52	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	Tombini da km 3+682 a km 4+801
CO2-4	CO2-4	Cantiere Operativo	Melfi	5.000	Tombini da km 5+364 a km 7+461
AT2-53	AT2-53	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	viadotto Camarda Nuova km 7+969
AT2-54	AT2-54	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	Tombino al km 9+003 e al km 9+455
AT2-55	AT2-55	Area Tecnica per opera	Melfi	1.500	viadotto Camarda Vecchia km 9+573
AT2-56	AT2-56	Area Tecnica per opera	Melfi	1.000	Viadotto Catapane km 11+850 e tombino al km 10+813
CB2-2	CB2-2	Cantiere Base	Melfi	12.000	Dislocato rispetto alle aree di intervento, collegato comunque con strade di scorrimento a SN di Melfi (SS658 e SP Melfi-Sata a circa 13 km da SN di Melfi)
-	AT2-57	Area Tecnica per opera	Potenza	inseriti 2000	NV18 - viabilità di ricucitura nei pressi della stazione di Avigliano Lucania (occupazione temporanea di parte del parcheggio del Palabasento)

Per la descrizione generale delle differenze delle opere in progetto rispetto alle soluzioni del PD, già favorevolmente assentito nel procedimento di V.I.A. con DM n.299 del 28/10/2016 e prorogato con DM n. 25 del 19.01.2022 si rimanda alla RELAZIONE DESCRITTIVA RELATIVA ALLE DIFFERENZE TRA PROGETTO ESECUTIVO E PRECEDENTE PROGETTO DEFINITIVO GIÀ FAVOREVOLMENTE ASSENTITO IN AMBITO CdS 2018 E V.I.A. 2016

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

4 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

3.1 REGIONE PUGLIA

3.1.1 Pianificazione Regionale

3.1.1.1 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Puglia

Il Piano Paesaggistico Territoriale regionale – PPTR della regione Puglia, approvato dalla Giunta Regionale con delibera n.176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n.39 del 23.03.2015, con ultimo aggiornamento DGR n. 1103 del 7 luglio 2021, è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale, nonché alla promozione e realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.).

Il PPTR ha condotto, ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) la ricognizione sistematica delle aree sottoposte a tutela paesaggistica, nonché l'individuazione, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, di ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica.

Le aree sottoposte a tutele dal PPTR si dividono pertanto in:

- beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del D.Lgs 42/04
- ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del del D.Lgs 42/04.

Per l'analisi delle interferenze degli interventi oggetto della presente relazione con i beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici si rimanda al capitolo 4.

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- Struttura idro – geo - morfologica:
 - componenti geomorfologiche;
 - componenti idrologiche.
- Struttura ecosistemica e ambientale:
 - componenti botanico vegetazionali;
 - componenti delle aree protette e dei siti naturalistici.
- Struttura antropica e storico culturale:
 - componenti culturali e insediative;
 - componenti dei valori percettivi.

Il territorio regionale risulta articolato in undici Ambiti paesaggistici.

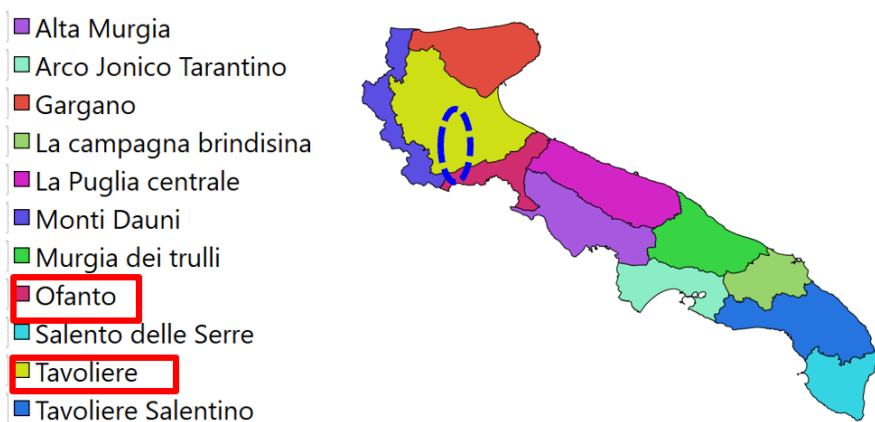


Figura 1 Gli 11 Ambiti di paesaggio della Regione Puglia

L'intervento interessa l'ambito di paesaggio 3. Tavoliere e 4. Ofanto.

Ogni ambito di paesaggio è articolato in figure territoriali e paesaggistiche che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione, nello specifico gli interventi oggetto della presente relazione interessano la piana foggiana 3.1, le Marane di Ascoli Satriano 3.6 e la media valle dell'Ofanto 4.2.




Figura 2 Figure territoriali e paesaggistiche degli Ambiti di paesaggio 3.Tavoliere e 4.Ofanto

Ad ogni Ambito di paesaggio corrisponde la relativa scheda nella quale, ai sensi dell'art. 135, commi 2, 3 e 4, del D.Lgs 42/04, il PPTR individua le caratteristiche paesaggistiche dell'ambito di riferimento, gli obiettivi di qualità paesaggistica, in coerenza con gli obiettivi generali e specifici dello scenario strategico di cui al Titolo IV (Elaborato 4.1 del PPTR) e le specifiche normative d'uso riportate nell'Elaborato 5 – Sezione C2 del PPTR, con i quali, ai sensi dell'art.28 delle NTA, gli interventi devono essere coerenti.

Gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale, riportati nella Sezione C2 di ciascun ambito, sono articolati secondo le seguenti strutture:

- A.1 Struttura e componenti idro-geo-morfologiche
- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali
- A.3 Struttura e componenti Antropiche e Storico – Culturali
 - A.3.1 Componenti dei Paesaggi Rurali

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA IA4M	LOTTO 0M	CODIFICA E 22	DOCUMENTO RG IM 000X001	REV. A	PAG. 2/12

A.3.2 Componenti dei Paesaggi Urbani

A.3.3 Componenti visivo percettive

3.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia è stato approvato con Delibera di C.P. n.84 del 21 dicembre 2009.

Il PTCP, nell'assicurare lo sviluppo coordinato della comunità provinciale di Foggia, persegue le seguenti finalità:

- a) la tutela e la valorizzazione del territorio rurale, delle risorse naturali, del paesaggio e del sistema insediativo d'antica e consolidata formazione;
- b) il contrasto al consumo di suolo;
- c) la difesa del suolo con riferimento agli aspetti idraulici e a quelli relativi alla stabilità dei versanti;
- d) la promozione delle attività economiche nel rispetto delle componenti territoriali storiche e morfologiche del territorio;
- e) il potenziamento e l'interconnessione funzionale della rete dei servizi e delle infrastrutture di rilievo sovracomunale e del sistema della mobilità;
- f) il coordinamento e l'indirizzo degli strumenti urbanistici comunali.

Il PTCP individua 16 Ambiti Paesaggistici in ragione della esistenza di un insieme correlato ed interagente di caratteri distintivi fisiografici, naturalistici, agronomici e insediativi, caratterizzati da specifiche identità paesaggistiche aventi omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione.

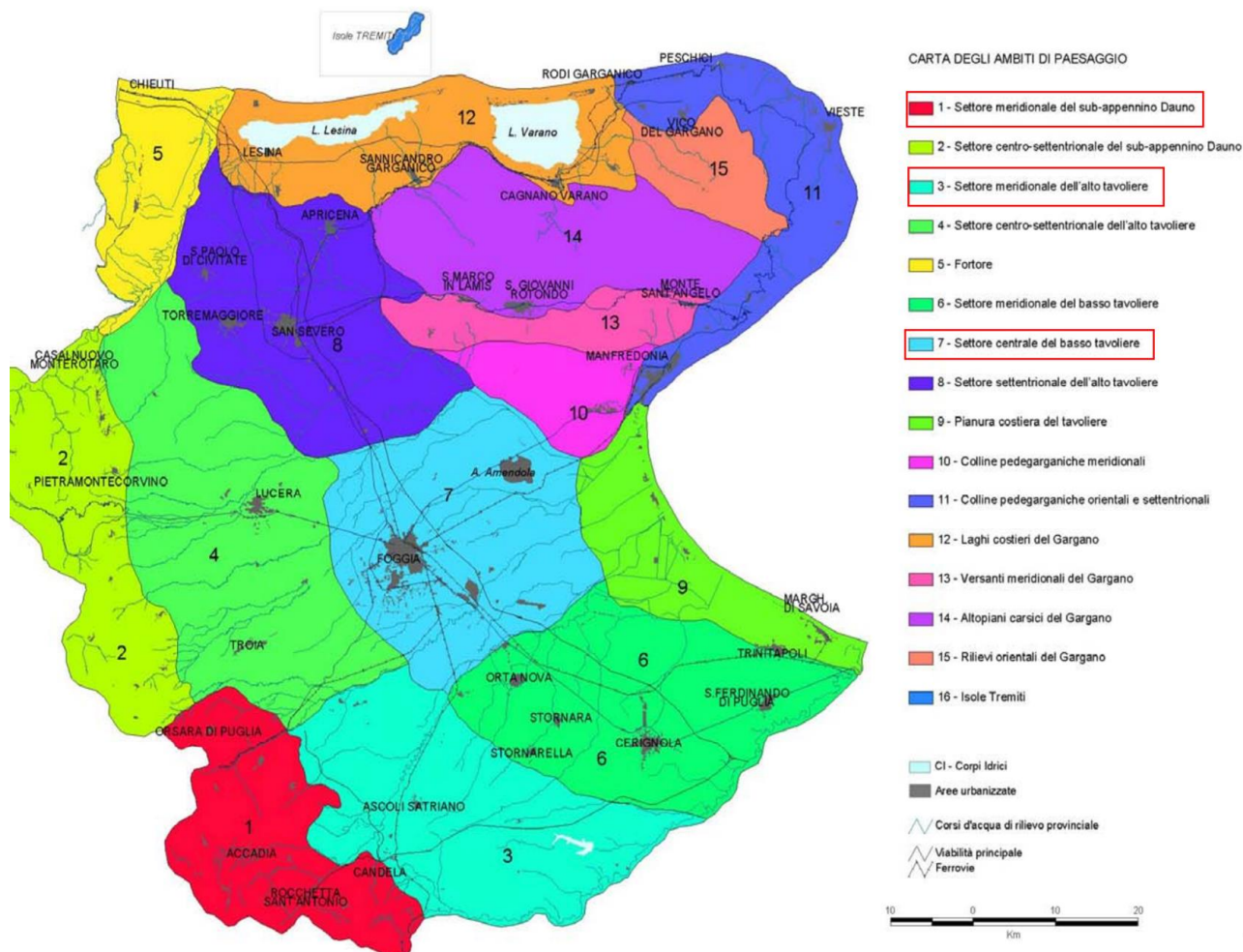


Figura 3 Ambiti di paesaggio del PTCP Provincia di Foggia

Gli interventi oggetto di analisi ricadono nell'ambito 7. Settore centrale del basso Tavoliere, 3. Settore meridionale dell'Alto Tavoliere e 1. Settore meridionale del sub-appennino Dauno.

Di seguito si riportano gli stralci della Tavola B1- Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice naturale¹ e della Tavola B2- Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice antropica, disciplinati rispettivamente dal Titolo III e IV delle NTA del PTCP Foggia.

¹ <https://sportellotelematico.provincia.foggia.it/gfmaplet/>

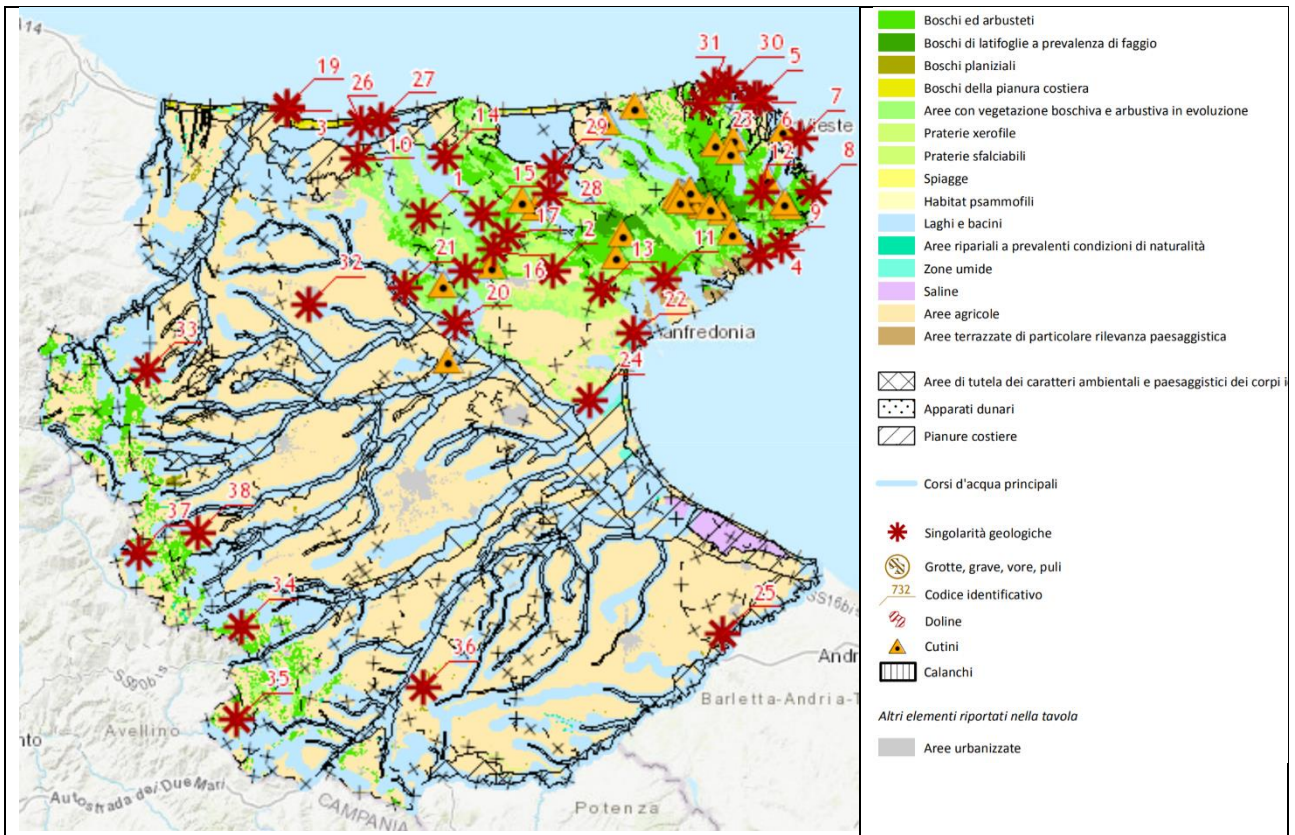
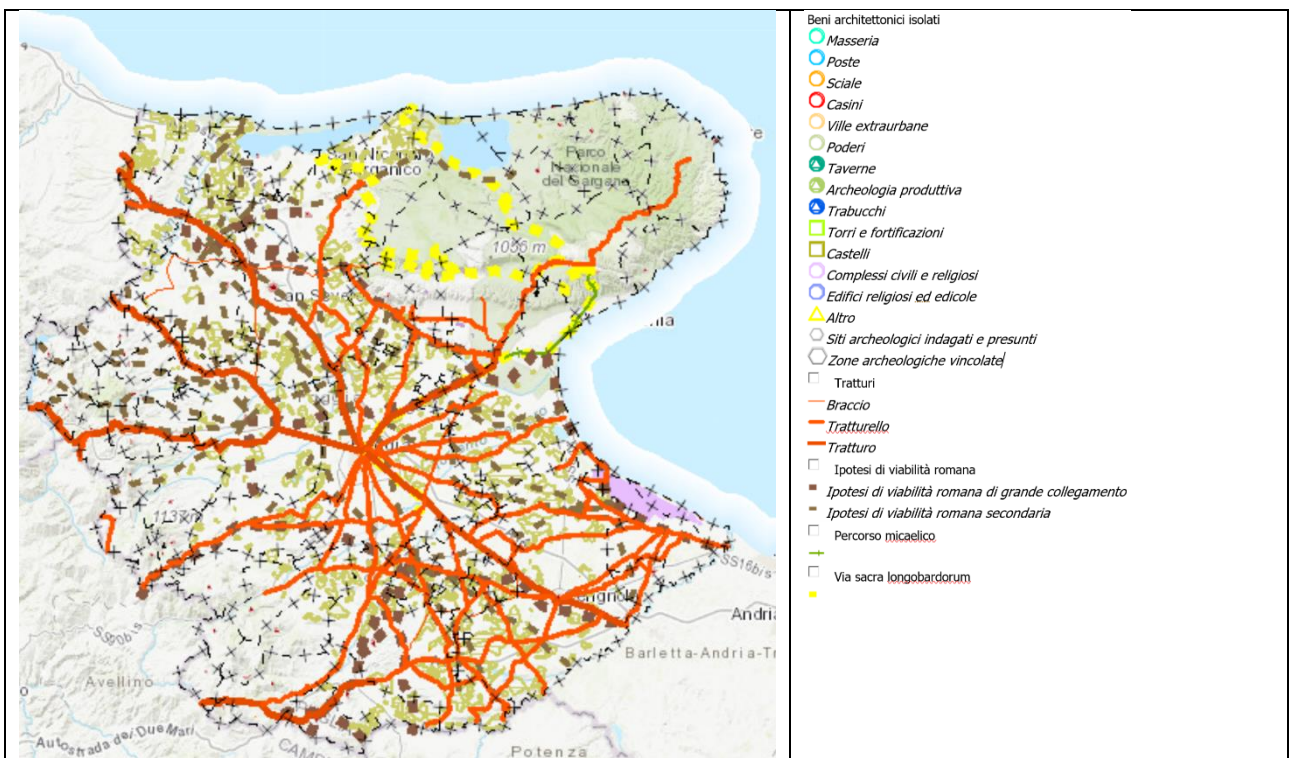



Figura 4 Stralcio della Tavola B1- Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice naturale del PTCP di Foggia



	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO				
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE				
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA IA4M	LOTTO 0M	CODIFICA E 22	DOCUMENTO RG IM 000X001	REV. PAG. A 2/12

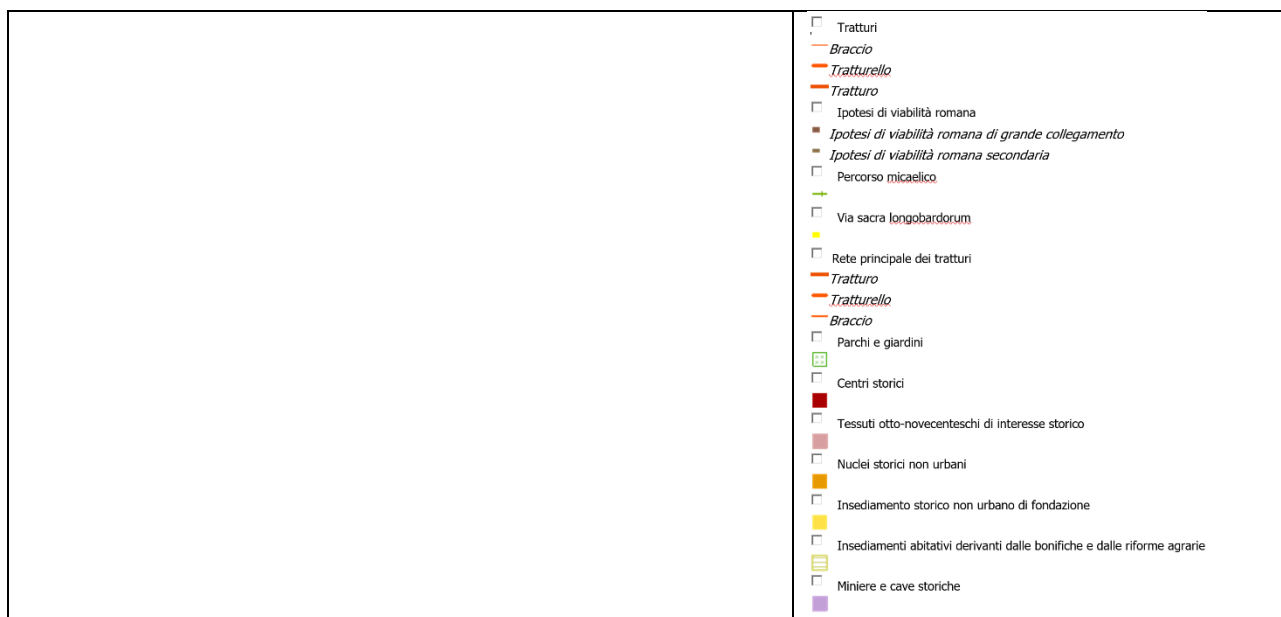


Figura 5 Stralcio della Tavola B2- Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice antropica del PTCP di Foggia

Per l'analisi delle interferenze degli interventi oggetto della presente relazione con i beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici si rimanda al capitolo 4.

3.1.3 Pianificazione di livello comunale

3.1.3.1 Comune di Foggia - Piano Regolatore Generale

Il Comune di Foggia è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con delibera di Giunta regionale n. 1005 del 20 luglio 2001, pubblicata sul BURP n. 138 del 10 settembre 2001.

3.1.3.2 Comune di Ortona - Piano di Fabbricazione e Regolamento Edilizio

Il Comune di Ortona è dotato di Piano di Fabbricazione e Regolamento Edilizio approvato con DPGR n.374 del 4/3/1980.

3.1.3.4 Comune di Ascoli Satriano - Piano Urbanistico Generale

Il Comune di Ascoli Satriano è dotato di Piano Urbanistico Generale approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.33 del 29/05/2008, ma come espresso nella Relazione del PUG, per quanto concerne la strumentazione urbanistica, è vigente il Programma di Fabbricazione, approvato con Decreto PGR n. 1028 del 20.04.1974.

3.1.3.5 Comune di Candela - Programma di Fabbricazione

Il Comune di Candela non ha, ad oggi, adottato un Piano Regolatore Generale ma è dotato di un Programma di Fabbricazione del 1973, la cui zonizzazione interessa solo il centro abitato e la restante parte del territorio comunale è classificata come zona agricola.

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

3.1.3.6 Comune di Rocchetta Sant'Antonio - Variante Generale al PRG

Nel Comune di Rocchetta Sant'Antonio è in vigore la Variante Generale al PRG e regolamento edilizio. Del. C.C. n. 51 del 30/03/1988 e Del. C.C. n. 4 del 19/01/1989.

3.2 REGIONE BASILICATA

3.2.1 Piano Paesaggistico della Basilicata

Il Piano Paesaggistico della Basilicata è in fase di redazione. La normativa in vigore è costituita da un insieme di leggi, tra cui si segnala la L.R. 20/1990 relativa ai Piani regionali paesistici di area vasta.

La Regione Basilicata ed il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo attraverso un Comitato Tecnico, appositamente istituito secondo le modalità disciplinate dal Protocollo d'intesa, sottoscritto il 14/9/2011 e dal suo Disciplinare di attuazione siglato in data 11 aprile 2017, hanno effettuato la ricognizione e la delimitazione dei beni paesaggistici e i beni culturali.

La ricognizione e delimitazione dei beni è stata condotta sulla base di specifici criteri condivisi in sede di Comitato tecnico e sono stati approvati con DGR n 319/2017 e DGR n 867/2017. Pertanto, sono dati certificati e costituiscono riferimento per le valutazioni sottese al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche.

Per l'analisi delle interferenze con i beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici si rimanda al capitolo 5.

3.2.2 Piano Strutturale Provinciale (PSP) Potenza

Il Piano Strutturale Provinciale (PSP) è stato approvato con D.C.P. n. 56 del 27 Novembre 2013.

Il PSP contiene le disposizioni, gli indirizzi e le raccomandazioni per:

- La tutela dell'integrità fisica del territorio e dell'ambiente;
- La tutela e valorizzazione delle risorse naturali, paesaggistiche e culturali
- La valorizzazione e sviluppo del sistema insediativo e del territorio rurale;
- L'adeguamento e potenziamento del sistema relazionale e delle infrastrutture per la mobilità e per la comunicazione.

In base all'analisi della struttura del territorio, delle relazioni fra comuni (polarità, pendolarismo, gravitazioni) e degli ambiti di paesaggio recepiti dagli Ambiti di paesaggio individuati dalla Regione Basilicata ai sensi della DGR 208/2013, il PSP individua i seguenti Ambiti Strategici:

- a. Ambito Strategico Vulture – Alto Bradano;
- b. Ambito Strategico del Potentino e del Sistema urbano di Potenza;
- c. Ambito Strategico Val d'Agri;
- d. Ambito Strategico Lagonegrese – Pollino



Gli interventi oggetto d'esame ricadono nell'Ambito strategico Vulture-Alto Bradano.

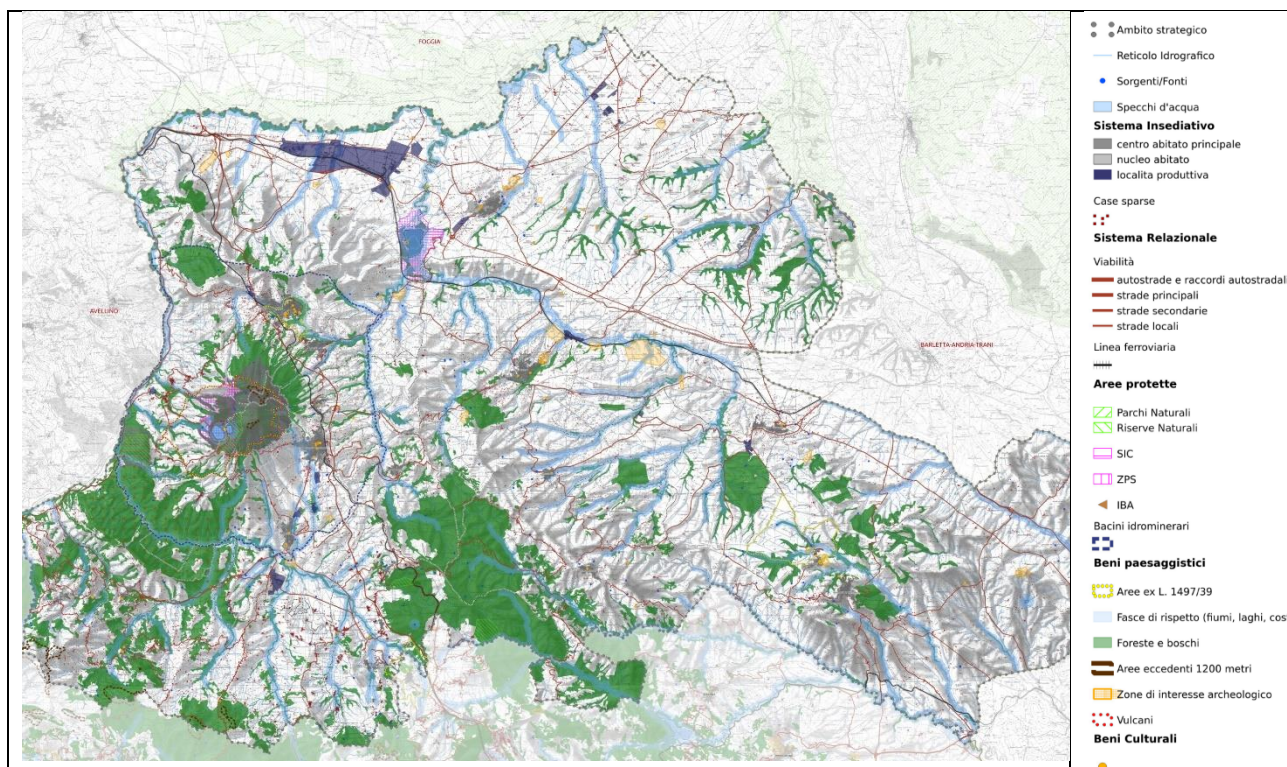


Figura 6 Stralcio della Tavola 32 Ambito strategico Vulture-Alto Bradano – Sistema delle aree protette e dei vincoli territoriali

4.3.3 Pianificazione di livello comunale

4.3.3.1 Comune di Melfi - Piano Regolatore Generale

Il Comune di Melfi è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.P.G.R. n.113/92.

4.3.3.2 Comune di Potenza – Regolamento Urbanistico

Il Comune di Potenza è dotato di Regolamento Urbanistico approvato in consiglio comunale con Delibera n. 13 del 31/03/2009.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA IA4M	LOTTO 0M	CODIFICA E 22	DOCUMENTO RG IM 000X001	REV. A	PAG. 2/12

5 VINCOLI E AREE PROTETTE

Nel seguente paragrafo si riportano gli stralci cartografici, per gli interventi oggetto di analisi, per la Puglia del Piano Paesaggistico approvato nel 2015 e aggiornato nel 2021²; mentre per la Basilicata si è fatto riferimento agli shapefile dei beni paesaggistici e i beni culturali presenti sul portale Regione Basilicata, approvati con DGR n 319/2017 e DGR n 867/2017, i quali in assenza di un Piano Paesaggistico in vigore costituiscono riferimento per le valutazioni sottese al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche³.

5.1 VIABILITÀ

5.1.1 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04)

Le viabilità oggetto di analisi interessano la sola Regione Puglia.
Nessuna viabilità di progetto ricade in area vincolata.

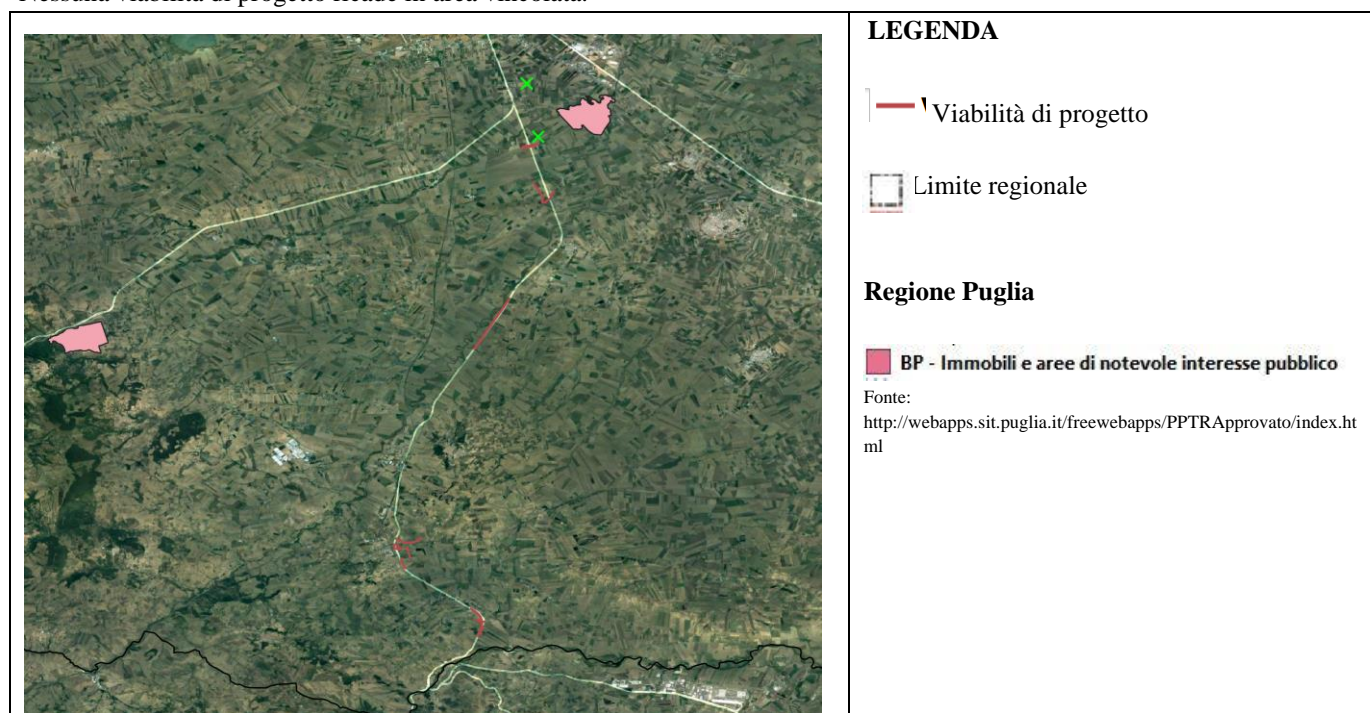


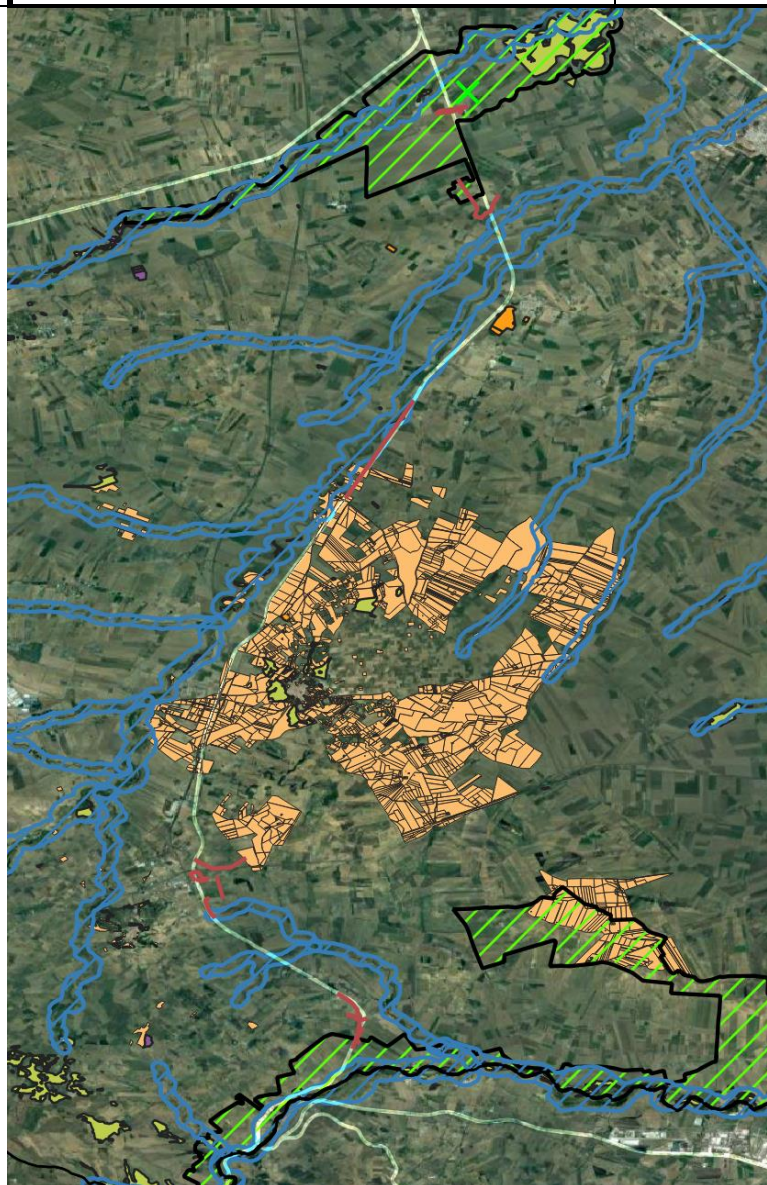
Figura 7 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04) – PPTR Puglia, PPTR Basilicata

5.1.2 Beni paesaggistici (art. 142 D.Lgs 42/04)


Le viabilità oggetto di analisi interessano la sola Regione Puglia.


² http://sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Download









³ <http://rsdi.regione.basilicata.it/viewGis/?project=5FCEE499-0BEB-FA86-7561-43913D3D1B65>



LEGENDA

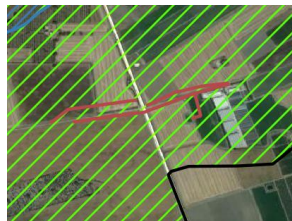
 Viabilità di progetto

 Limite regionale

-  142_A
-  142_B
-  142_C
-  142_F
-  142_G
-  142_H
-  142_I
-  142_M

Fonte: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRApprovato/index.html>

NV01 + Viabilità provvisoria + viabilità di accesso alla vasca – Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata EUAP1188



NV02 Ramo B- Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata EUAP1188



NV16 – Interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle e Calaggio, lett. g Bosco, lett. h Usi civici



NV06 Ramo C2 Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso



NV07/17 - Ramo B- Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto EUAP1195





5.1.3 Beni culturali









Le viabilità oggetto di analisi interessano la sola Regione Puglia.



LEGENDA

 Viabilità di progetto

 Limite regionale

-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_rete tratturi
-  6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_rete tratturi
-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_siti storico culturali
-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_zone interesse archeologico
-  6.3.1 CULTURALI UCP_ree_a_rischio archeologico
-  6.3.1 CULTURALI UCP_citta consolidata
-  6.3.1 CULTURALI UCP_paesaggi rurali
-  6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_siti storico culturali

Fonte: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRAApprovato/index.html>

NV01 – Interferente con Paesaggi rurali e rete tratturi



NV02 Interferente con Paesaggi rurali e rete tratturi



NV16 – Non Interferente ma limitrofo alla fascia di rispetto Sito storico Masseria sedia d'orlando



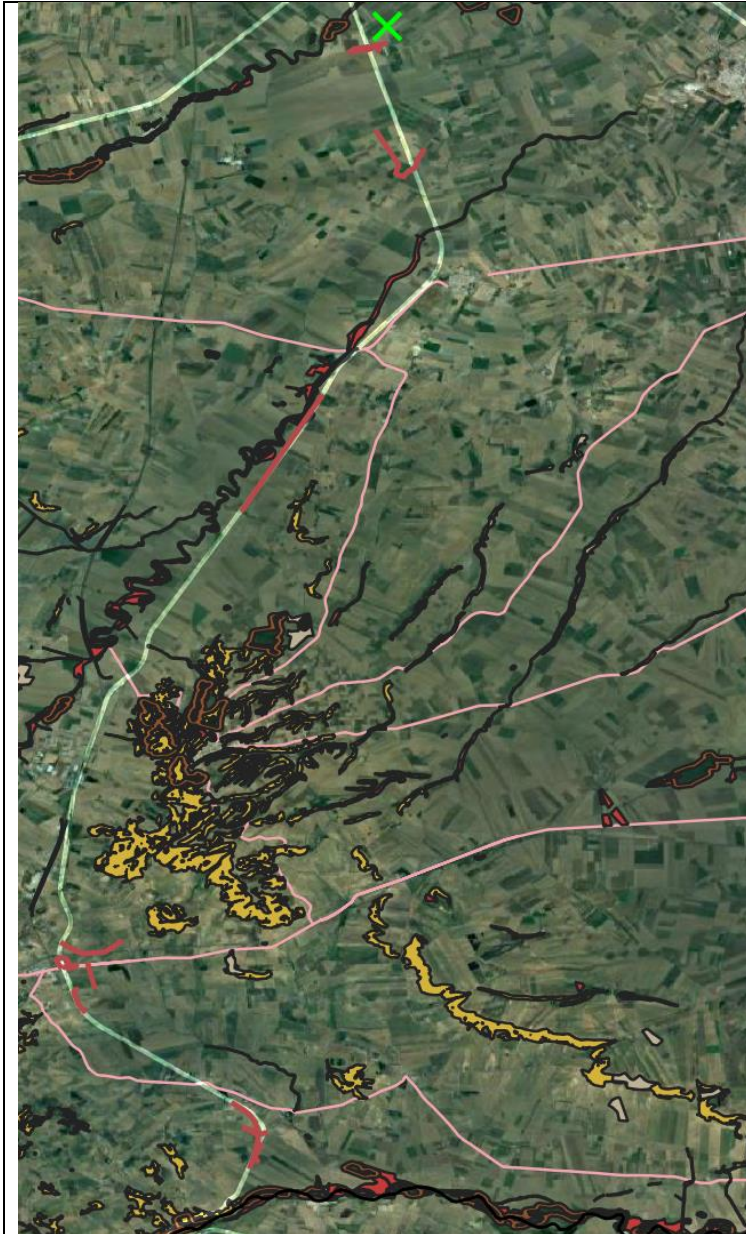
NV06 Interferente con rete tratturi




NV07/17 – Nessuna interferenza
























5.1.4 UCP PPTR Puglia



LEGENDA

 Viabilità di progetto

 Limite regionale

-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_rispetto boschi
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Aree Umide
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Formazioni arbustive
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Pascoli_naturali
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Cordoni Dunari
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Doline
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Grotte_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Inghiottoi_50m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Lame gravine
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_geositi_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_versanti_pendenza20%
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_coni visuali
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici_pol
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche_pol
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche_pol
- 6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica
- 6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica_pol

Fonte: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRAapprovato/index.html>

NV01 – Nessuna interferenza



NV02 Nessuna interferenza



NV16 – Interferisce con UCP versanti e UCP fascia rispetto boschi



NV06 Interferente con UCP strada panoramica



NV07/17 – Nessuna interferenza



5.1.5 Vincolo idrogeologico

Rappresenta la perimetrazione delle aree della Regione sottoposte a vincolo idrogeologico 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.

Le viabilità oggetto di analisi interessano la sola Regione Puglia.

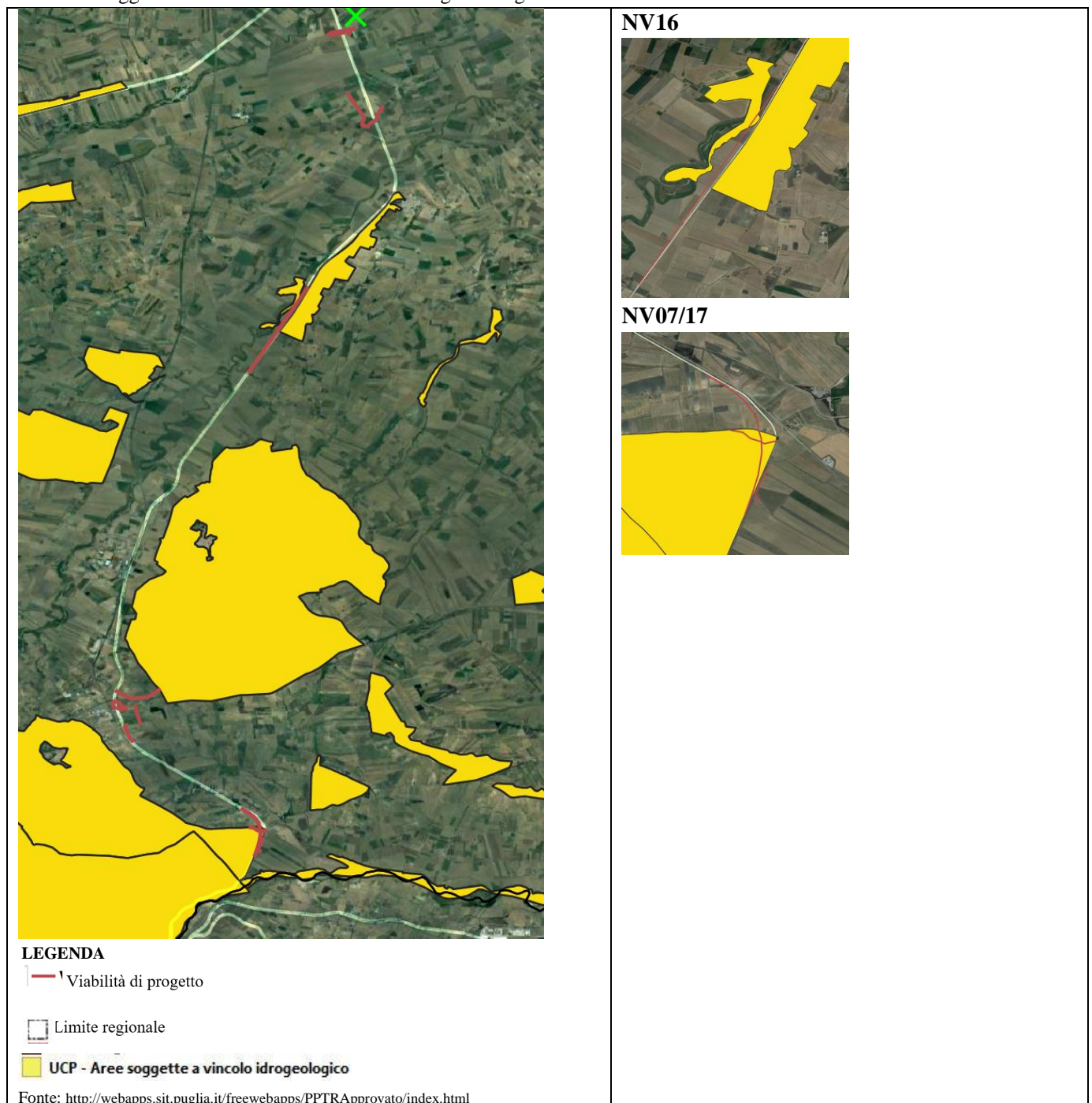


Figura 9 Vincolo idrogeologico – Regione Puglia, Regione Basilicata

5.1.6 Siti Rete Natura 2000

Le viabilità oggetto di analisi interessano la sola Regione Puglia.

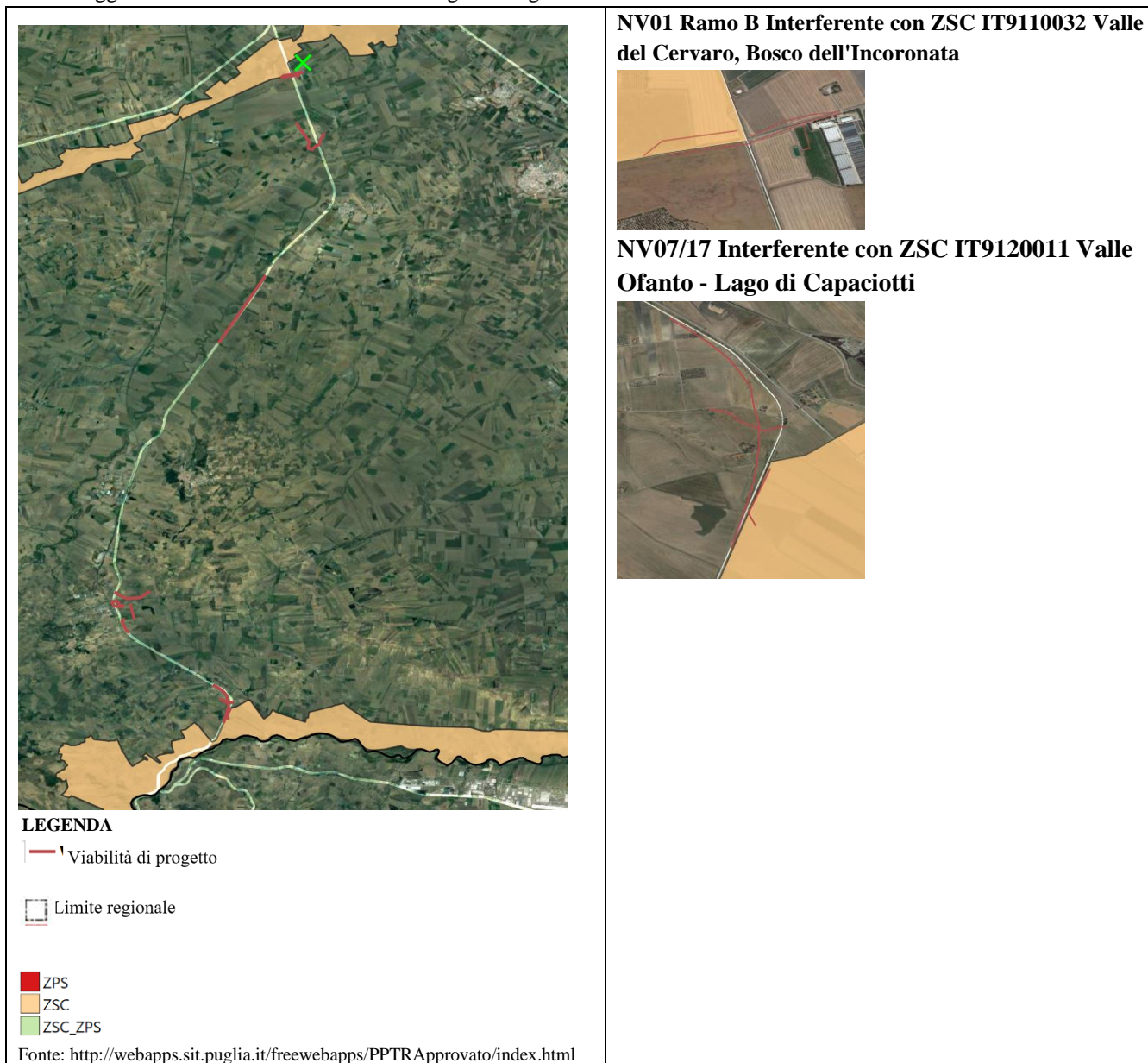


Figura 11 Aree protette e Parchi (SIC_ZSC-ZPS -EUAP)

	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

5.2 MURI DI PROTEZIONE ANTI SVIO E PER CHIUSURA PASSAGGI A LIVELLO

5.2.1 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04)

Nessuna opera di progetto ricade in area vincolata

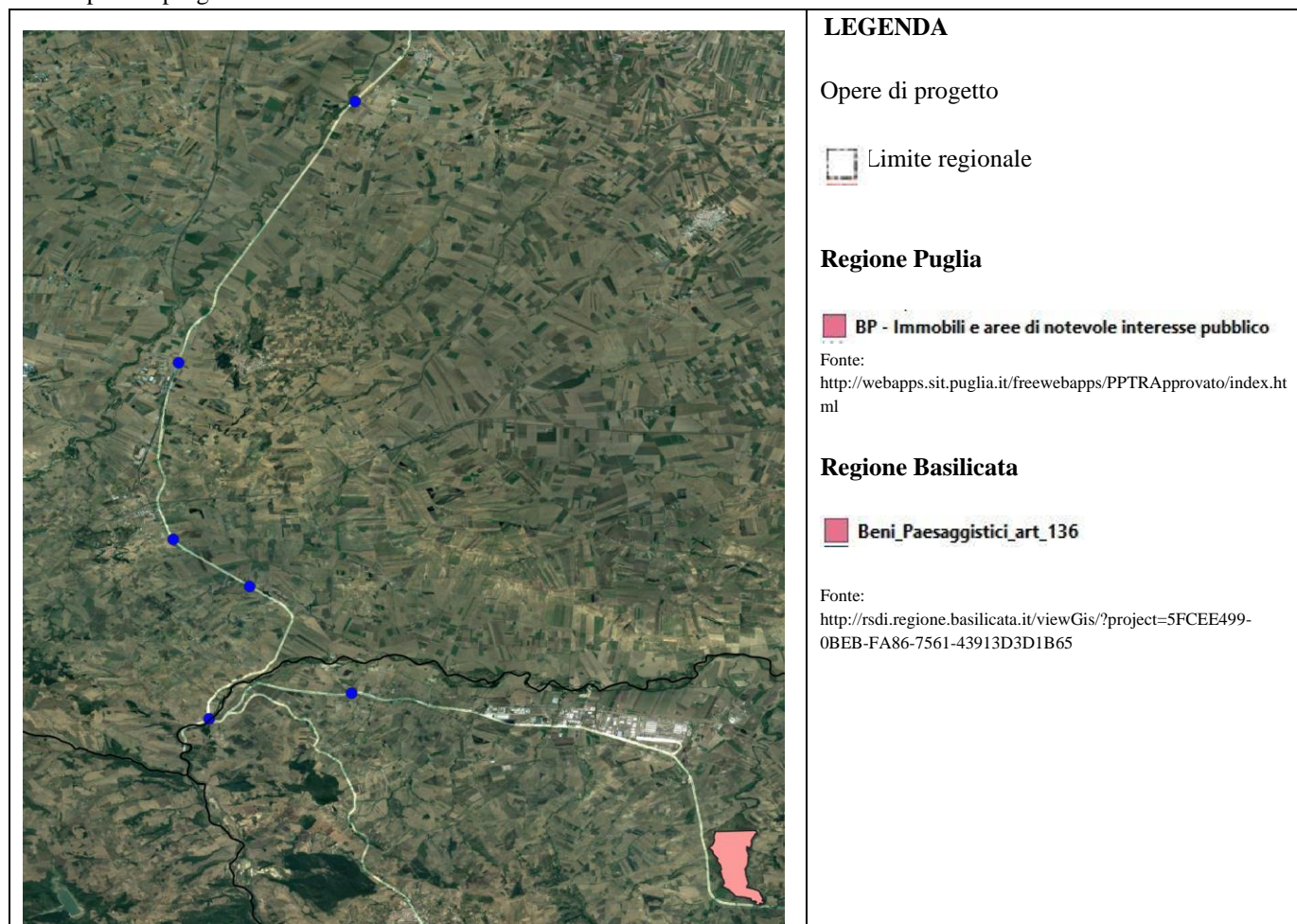
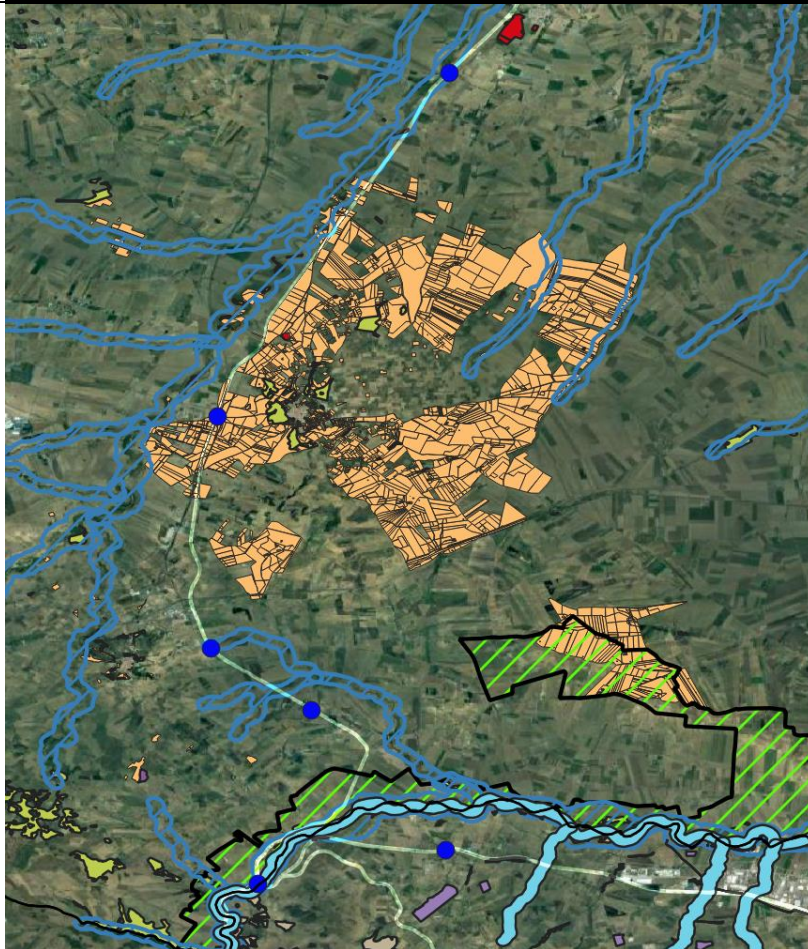



Figura 10 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04) – PPTR Puglia, PPTR Basilicata


5.2.2 Beni paesaggistici (art. 142 D.Lgs 42/04)

I muri di protezione in argomento sono costituiti, essenzialmente, da muri in c.a. di altezza di circa 3,5m, che insistono, per la maggior parte del loro sviluppo, in contesti già caratterizzati dalle pile dell'impalcato e/o contermini alle spalle del rispettivo cavalca ferrovia esistente da proteggere, risultando, quindi, in continuità con le opere preesistenti.











LEGENDA









 Viabilità di progetto

 Limite regionale

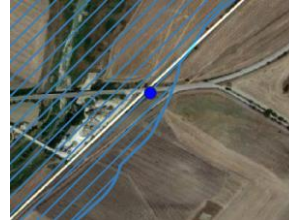
Regione Puglia

-  142_A
-  142_B
-  142_C
-  142_F
-  142_G
-  142_H
-  142_I
-  142_M

Regione Basilicata

-  Beni_Paesaggistici_art_136
-  beni_paesaggistici_art142b_laghi_ed_invasi_artificiali_buffer
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-c-Fiumi-torrenti-e-corsi-d-acqua-Buffer-150-m
-  beni_paesaggistici_art142d_montagne
-  beni_paesaggistici_art142f_parchi_riserve
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-g-del-DLgs-42-2004-Foreste-e-boschi
-  Beni_Paesaggistici_art142i
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-l-del-DLgs-42-2004-Vulcani
-  Beni-Paesaggistici-art-142-let-m-ope-legis
-  Beni-Paesaggistici-art-142-let-m-nuova-istituzione

MURO SPALLA 20+250 Interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle e Calaggio



MURO SPALLA 32+450 Interferente con art. 142 Lett. H Usi civici



MURO SPALLA 39+650 Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso

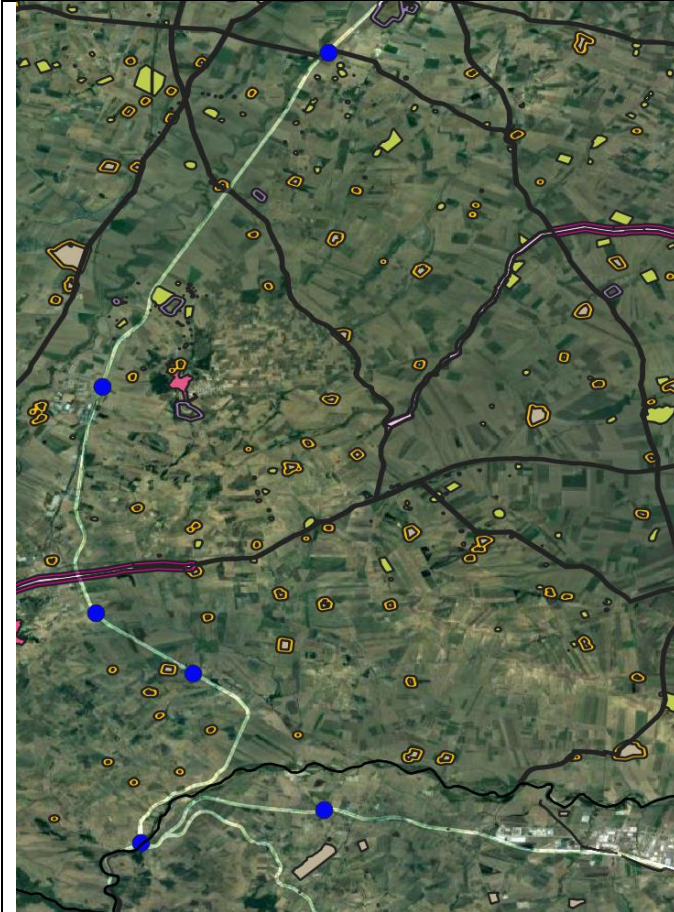


MURO PILE 49+500 Interferente con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto





Figura 11 Stralcio dei Beni Paesaggistici (art. 142 D.Lgs 42/04) – PPTR Puglia, PPTR Basilicata

5.2.3 Beni culturali







LEGENDA




 Viabilità di progetto

 Limite regionale

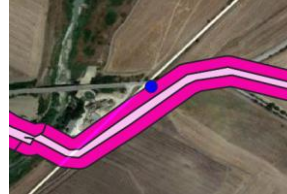
Regione Puglia

-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_rete tratturi
-  6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_rete tratturi
-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_siti storico culturali
-  6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_zone interesse archeologico
-  6.3.1 CULTURALI UCP aree_a_rischio archeologico
-  6.3.1 CULTURALI UCP_citta consolidata
-  6.3.1 CULTURALI UCP_paesaggi rurali
-  6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_siti storico culturali

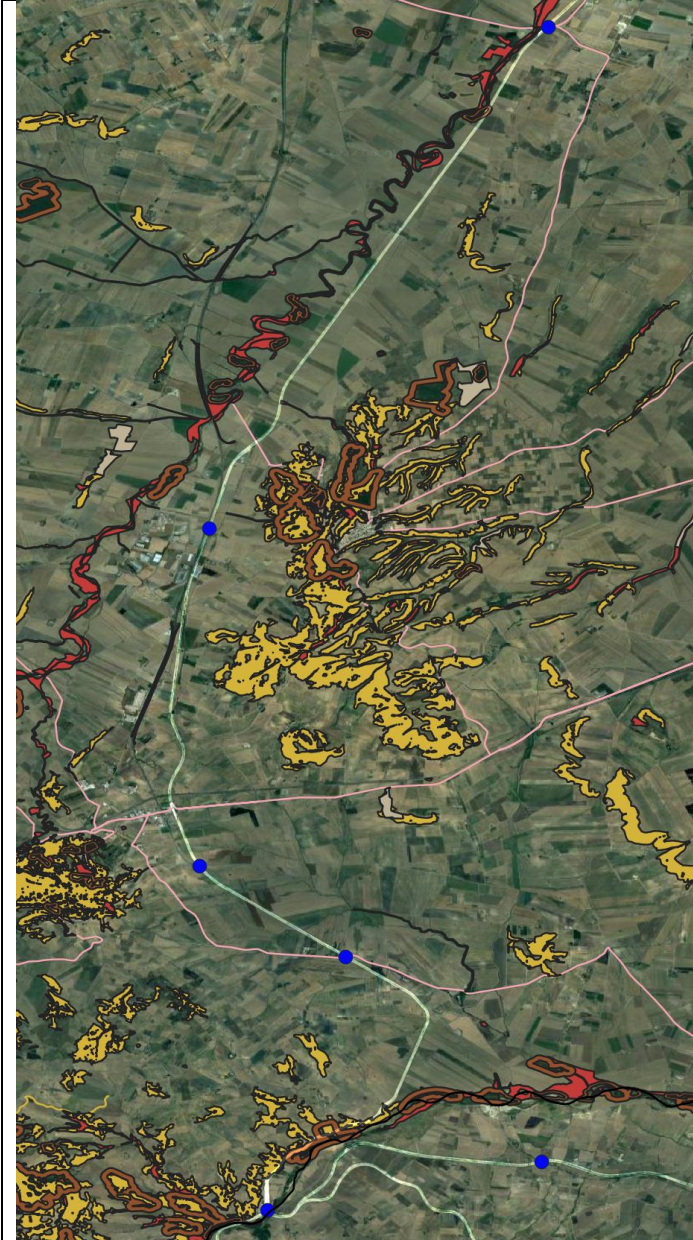
Regione Basilicata

-  Beni-Archeologici-Tratturi-art-10
-  beni_interesse_archeologico_art_10
-  beni_monumentali_art_10























MURO SPALLA 20+250 Interferente tratturi



5.2.4 UCP PPTR Puglia



LEGENDA

-  Viabilità di progetto
-  Limite regionale
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_rispetto boschi
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Aree Umide
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Formazioni arbustive
-  6.2.1 BOTANICO VEGETAZIONALI UCP_Pascoli_naturali
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Cordoni Dunari
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Doline
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Grotte_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Inghiottoi_50m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Lame gravine
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_geositi_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_versanti_pendenza20%
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_coni visuali
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici_pol
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche_pol
- 6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica
- 6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica_pol

Fonte: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRAapprovato/index.html>

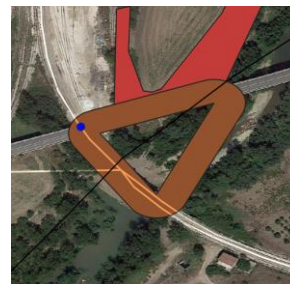
MURO SPALLA 20+250 Interferenza con UCP strada panoramica



MURO PILE 42+700 Interferenza con UCP strada panoramica



MURO PILE 42+500 Interferenza con UCP Fasci bosco

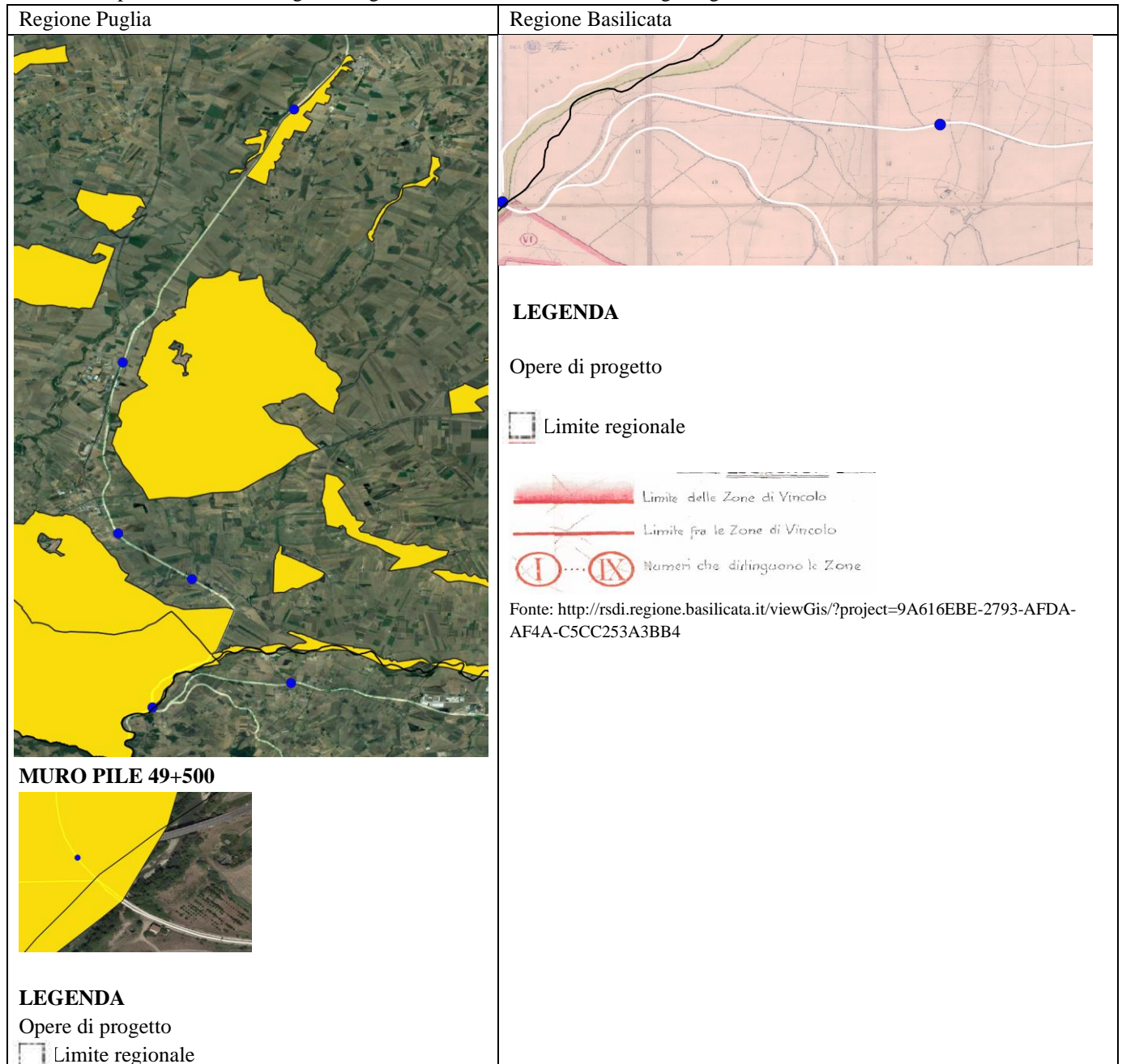


5.2.5 Vincolo idrogeologico

Rappresenta la perimetrazione delle aree della Regione sottoposte a vincolo idrogeologico 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.

Il solo muro pk 49+500, nella Regione Puglia, ricade in area di vincolo idrogeologico.



 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12
<p>  Fonte: http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRApprovato/index.html </p>						

Figura 12 Vincolo idrogeologico – Regione Puglia, Regione Basilicata

5.2.6 Siti Rete Natura 2000

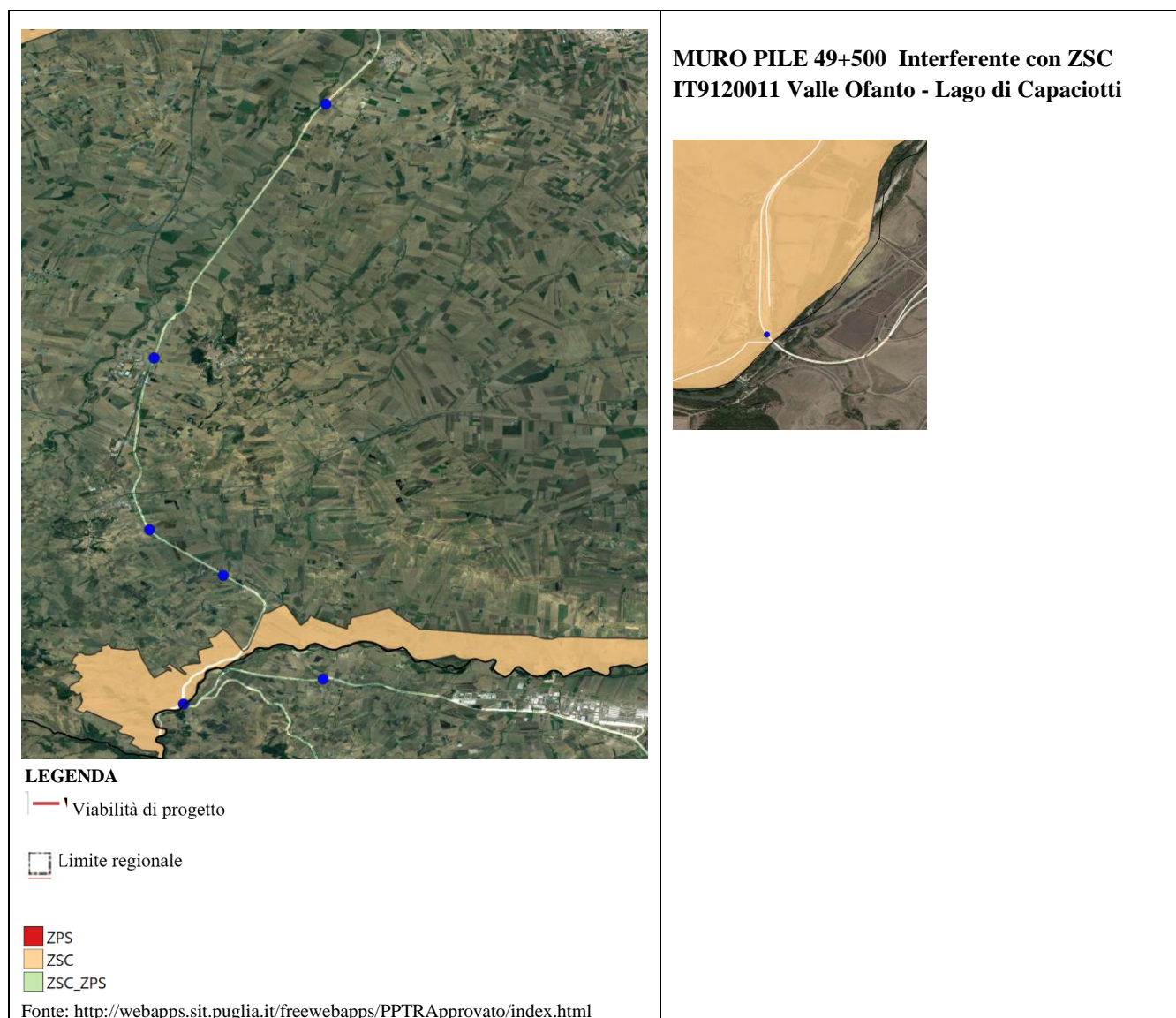


Figura 11 Stralcio Geoportale Nazionale (SIC_ZSC-ZPS -EUAP)

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

5.3 SISTEMAZIONI IDRAULICHE

5.3.1 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04)

Gli interventi in oggetto non ricadono in nessuna area vincolata.

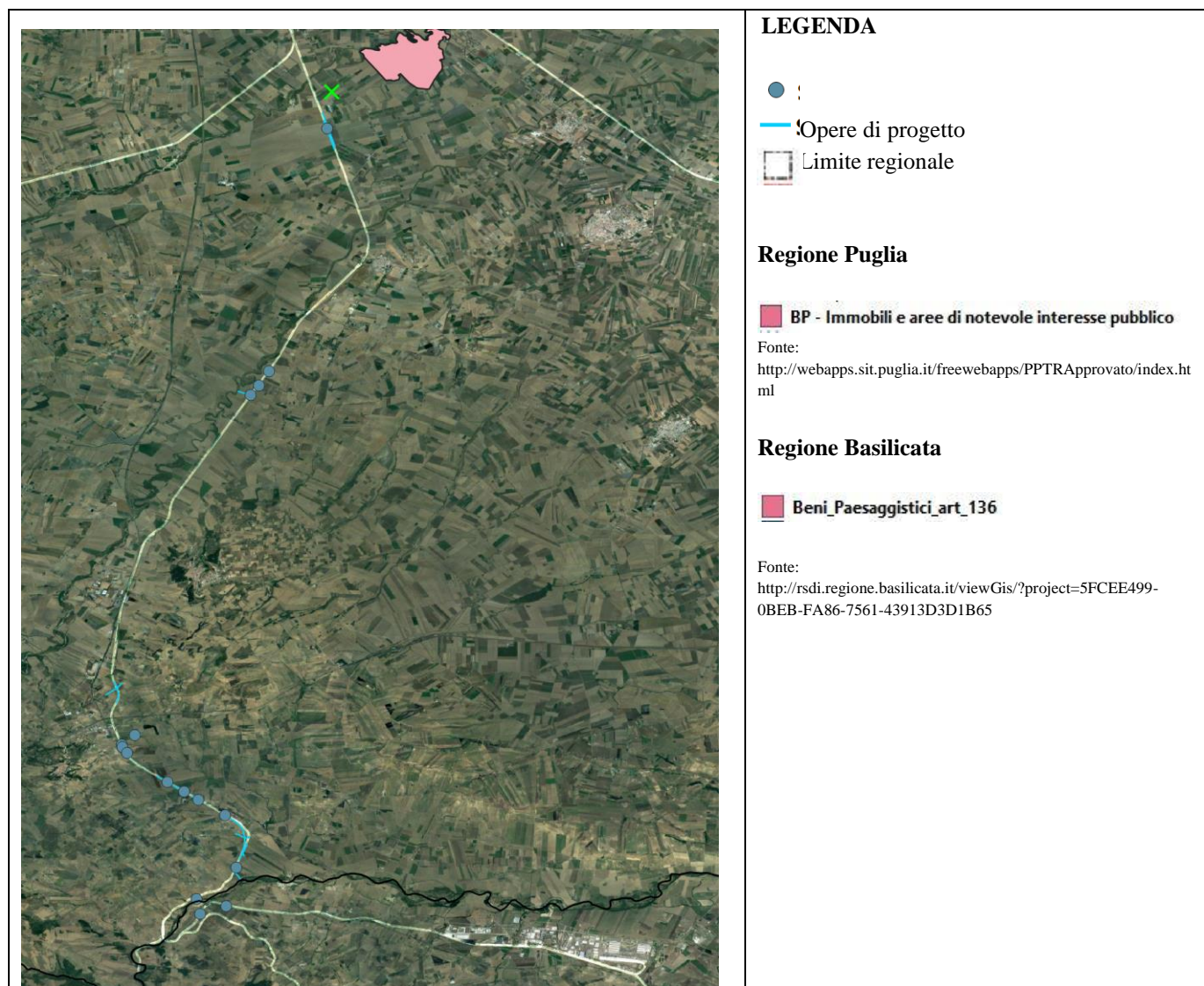
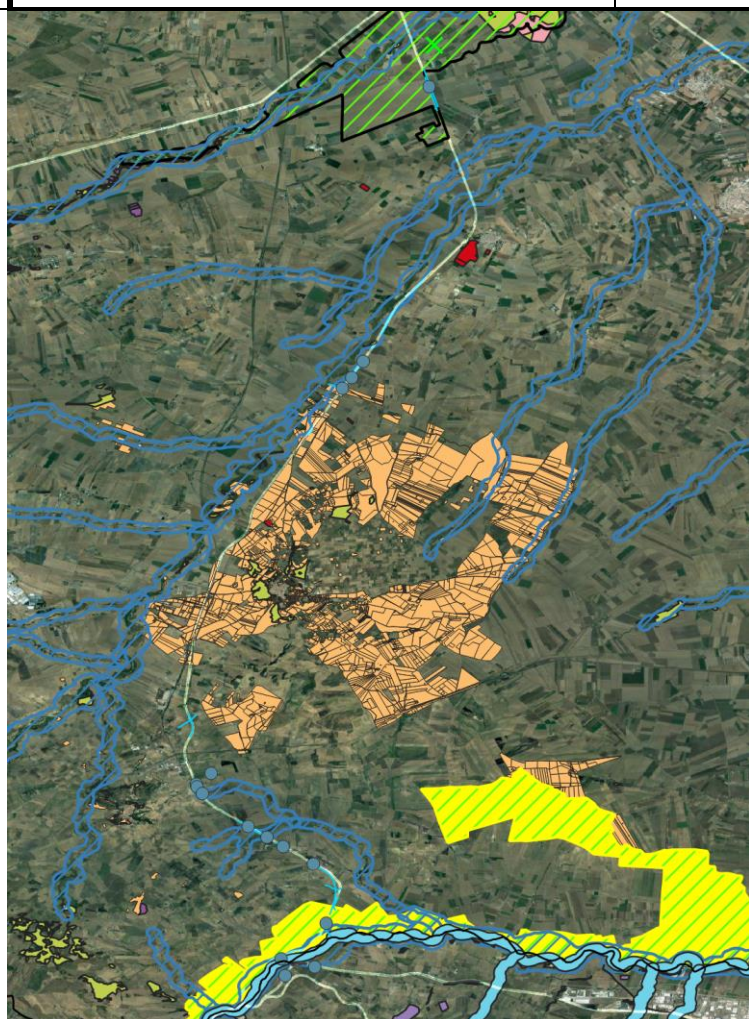



Figura 13 Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04) – PPTR Puglia, PPTR Basilicata

5.3.2 Beni paesaggistici (art. 142 D.Lgs 42/04)












LEGENDA










 Viabilità di progetto

 Limite regionale

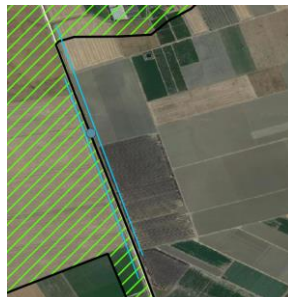
Regione Puglia

-  142_A
-  142_B
-  142_C
-  142_F
-  142_G
-  142_H
-  142_H
-  142_I
-  142_M

Regione Basilicata

-  Beni Paesaggistici_art 136
-  beni_paesaggistici_art142b_laghi_ed_invasi_artificiali_buffer
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-c-Fiumi-torrenti-e-corsi-d-acqua-Buffer-150-m
-  beni_paesaggistici_art142d_montagne
-  beni_paesaggistici_art142f_parchi_riserve
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-g-del-DLgs-42-2004-Foreste-e-boschi
-  Beni_Paesaggistici_art142i
-  Beni-paesaggistici-art-142-let-l-del-DLgs-42-2004-Vulcani
-  Beni-Paesaggistici-art-142-let-m-ope-legis
-  Beni-Paesaggistici-art-142-let-m-nuova-istituzione

NI 01 – La viabilità provvisoria Interferente con EUAP1188 Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata, le opere idrauliche sono limitrofe



NI02 – interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle

Sistemazione 24+294 interferente con art.142 lett. h Usi civici



NI06 – Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso



NI09 Interferente con art. 142 Lett.c Fosso del Malo



NI13 Interferisce con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto



Sistemazione 47+590 Interferisce con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto

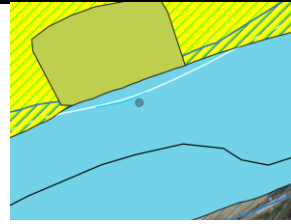
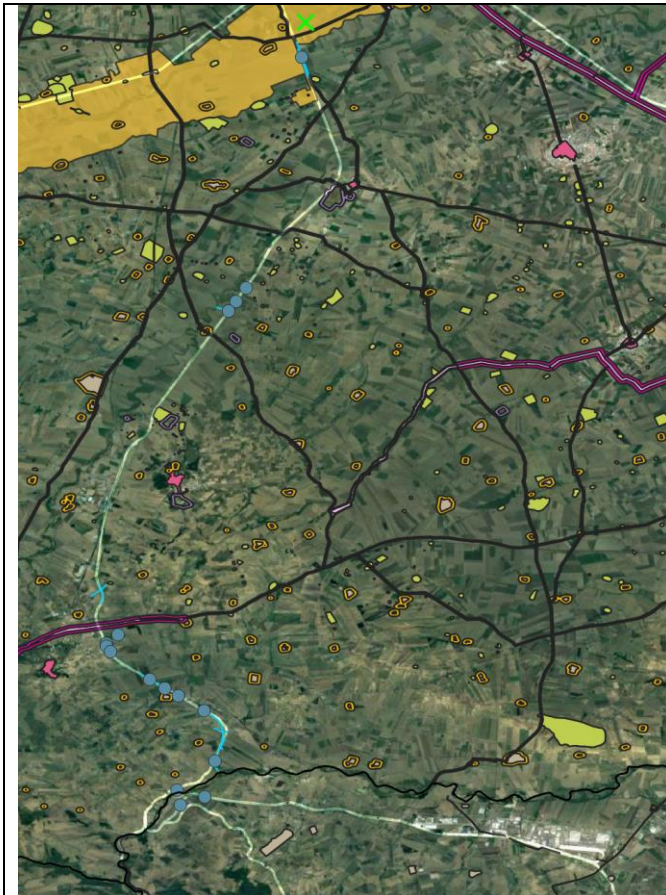


Figura 14 Stralcio dei Beni Paesaggistici (art. 142 D.Lgs 42/04) – PPTR Puglia, PPTR Basilicata

5.3.3 Beni culturali

Nessuna opera di progetto ricade in area vincolata.



LEGENDA

— Viabilità di progetto

□ Limite regionale

Regione Puglia

- 6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_rete tratturi
- 6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_rete tratturi
- 6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_siti storico culturali
- 6.3.1 CULTURALI UCP_area_rispetto_zone interesse archeologico
- 6.3.1 CULTURALI UCP_ree_a_rischio archeologico
- 6.3.1 CULTURALI UCP_citta consolidata
- 6.3.1 CULTURALI UCP_paesaggi rurali
- 6.3.1 CULTURALI UCP_stratificazione insediativa_siti storico culturali

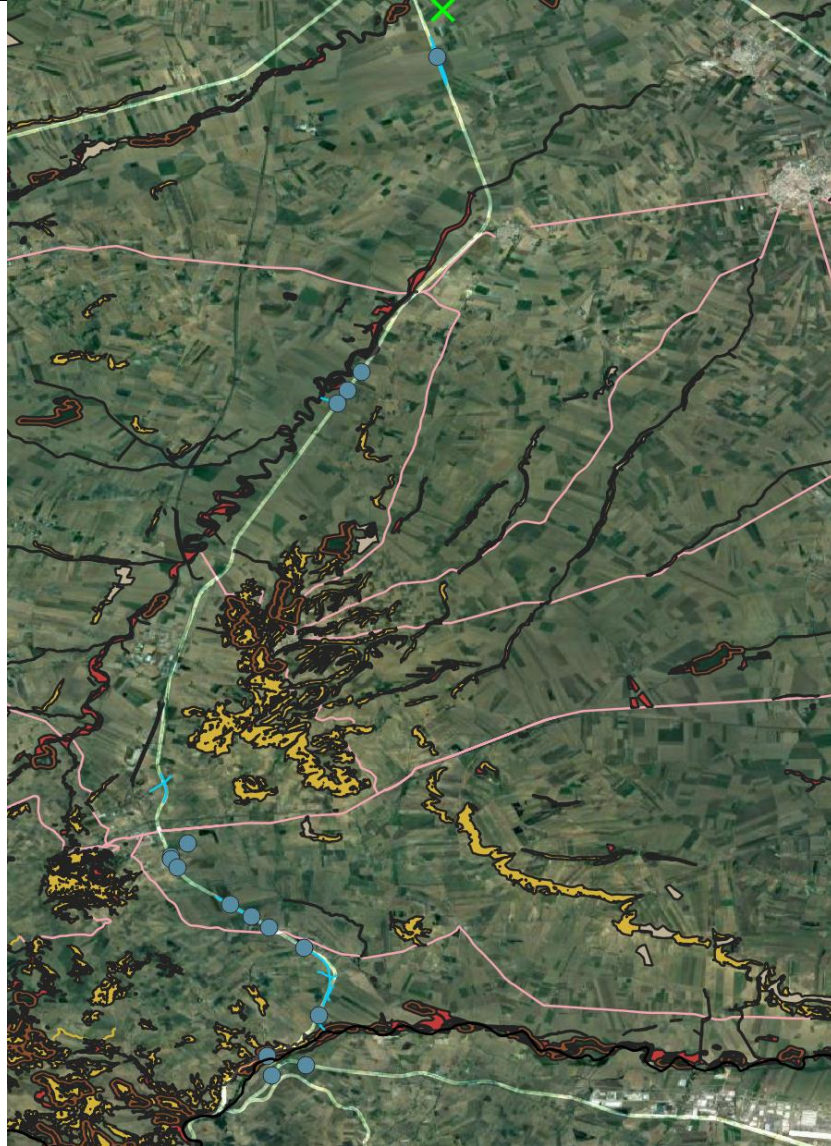
Regione Basilicata

- Beni-Archeologici-Tratturi-art-10
- beni_interesse_archeologico_art_10
- beni_monumentali_art_10


NI01 – Interferisce con UCP paesaggi agrari e UCP tratturi


























5.3.4 UCP PPTR Puglia



LEGENDA

 Viabilità di progetto

 Limite regionale

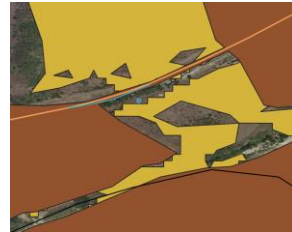
-  6.2.1 BOTANICO_VEGETAZIONALI UCP_rispetto boschi
-  6.2.1 BOTANICO_VEGETAZIONALI UCP_Aree_Umide
-  6.2.1 BOTANICO_VEGETAZIONALI UCP_Formazioni arbustive
-  6.2.1 BOTANICO_VEGETAZIONALI UCP_Pascoli_naturali
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Sorgenti_25m
-  6.1.2 IDROLOGICHE UCP_Vincolo idrogeologico
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Cordoni Dunari
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Doline
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Grotte_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Inghiottoi_50m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_Lame gravine
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_geositi_100m
-  6.1.1 GEOMORFOLOGICHE UCP_versanti_pendenza20%
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_coni visuali
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_luoghi panoramici_pol
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade panoramiche_pol
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica
-  6.3.2 PERCETTIVE UCP_strade valenza paesaggistica_pol

Fonte: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRAApprovato/index.html>

NI13 Interferenza con UCP versanti e UCP fascia bosco



Sistemazione 47+590 Interferenza con UCP versanti e UCP fascia bosco

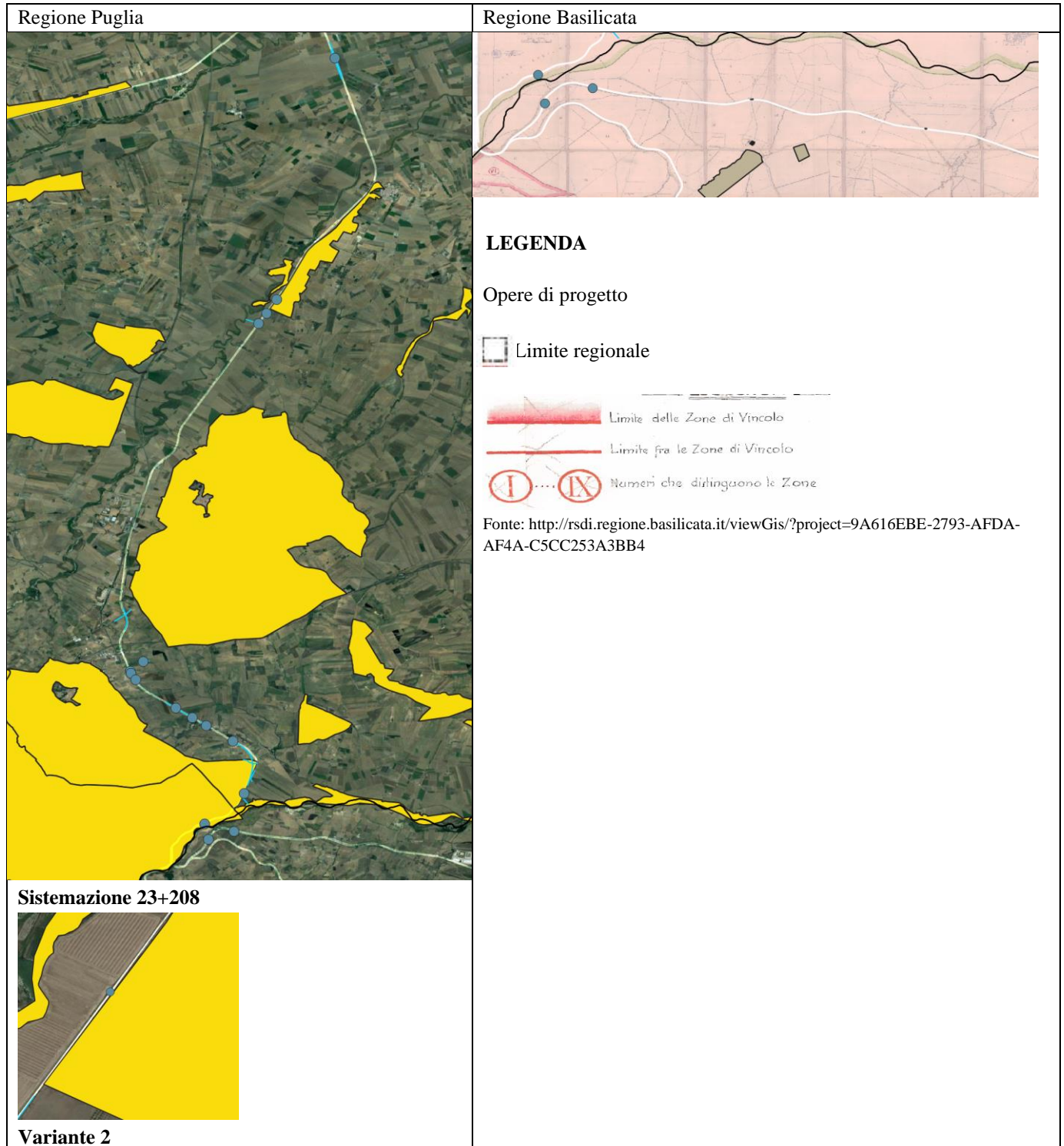


5.3.5 Vincolo idrogeologico

Rappresenta la perimetrazione delle aree della Regione sottoposte a vincolo idrogeologico normato con il Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923 e con il Regio Decreto n. 1126 del 16 maggio 1926.

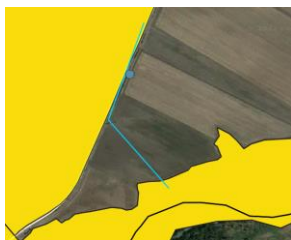
Il decreto del 1923 prevede il rilascio di nulla osta e/o autorizzazioni per la realizzazione di opere edilizie, o comunque di movimenti terra, che possono essere legati anche a utilizzazioni boschive e miglioramenti fondiari, richieste da privati o da enti pubblici.

Alcune opere di sistemazione idraulica, nella Regione Puglia, interferiscono con aree soggette a vincolo idrogeologico.





NI13





Sistemazione 47+590



LEGENDA

Opere di progetto

 Limite regionale

 UCP - Aree soggette a vincolo idrogeologico

Fonte:

<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRApprovato/index.html>

Figura 15 Vincolo idrogeologico – Regione Puglia, Regione Basilicata

5.3.6 **Rete Natura 2000**

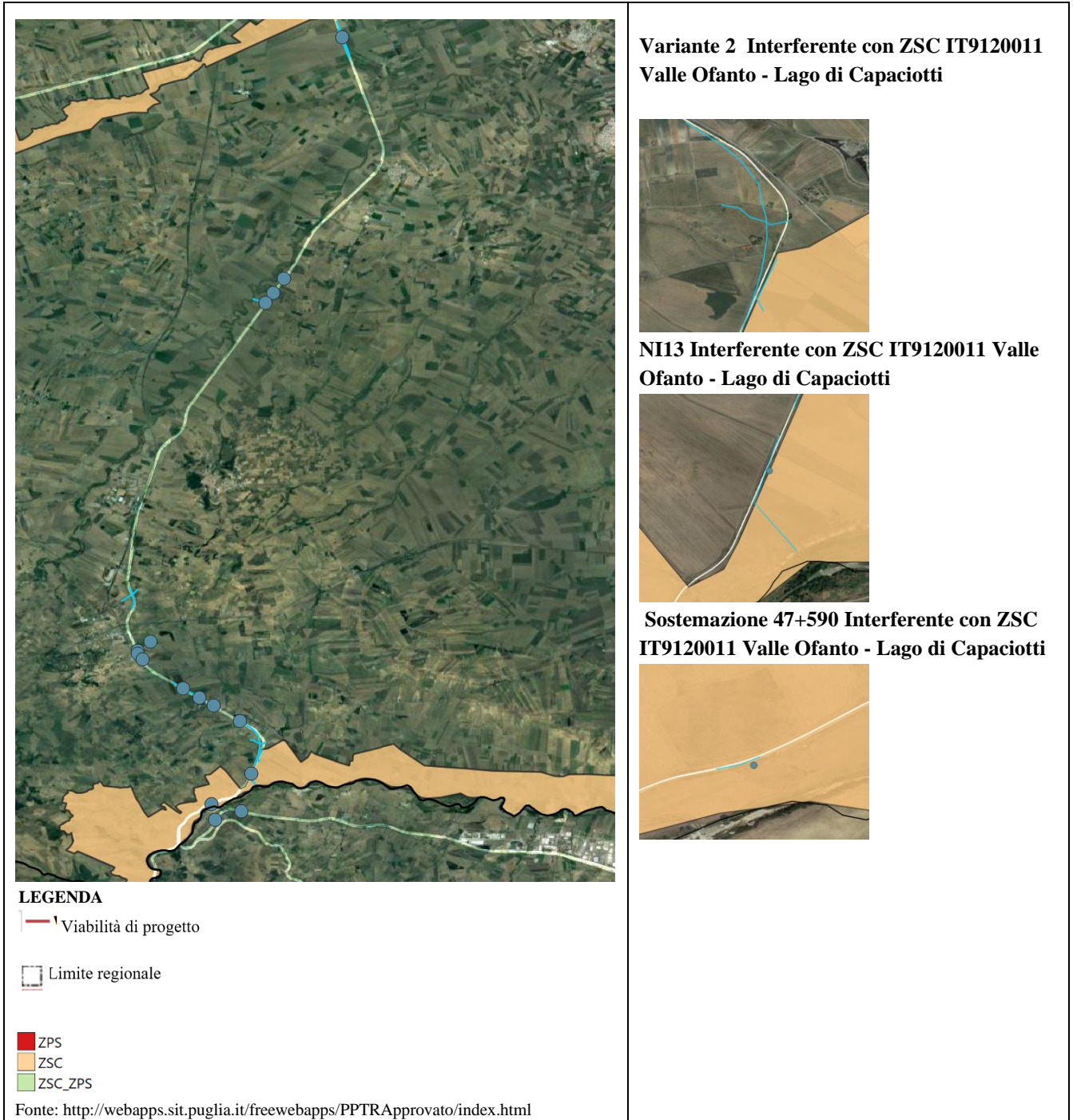


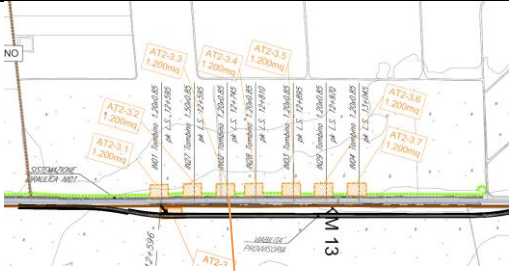



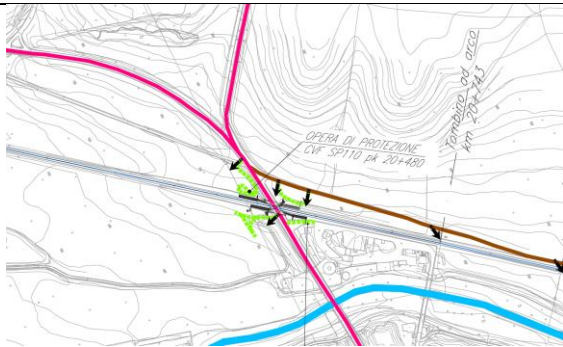
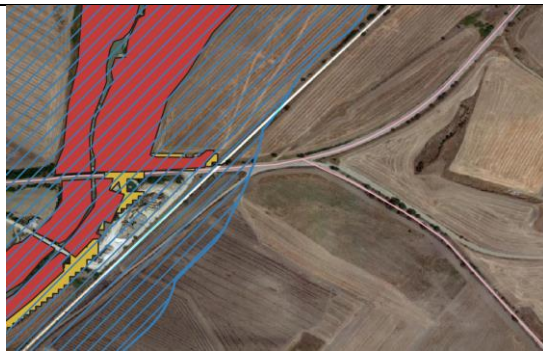
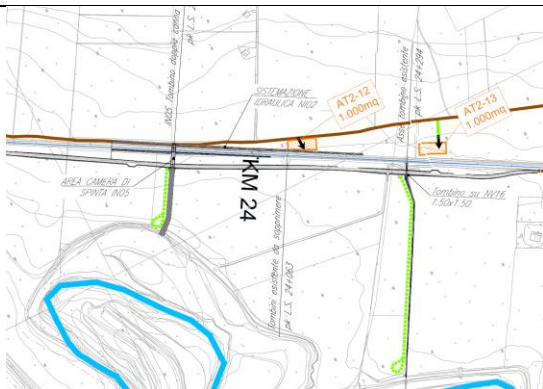


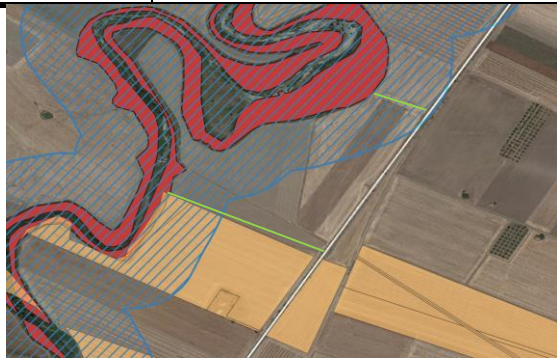
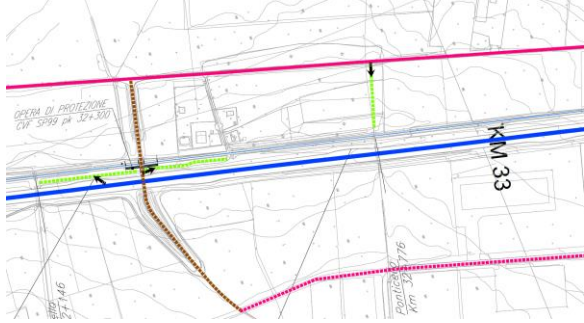


Figura 11 Stralcio Geoportale Nazionale (SIC_ZSC-ZPS)


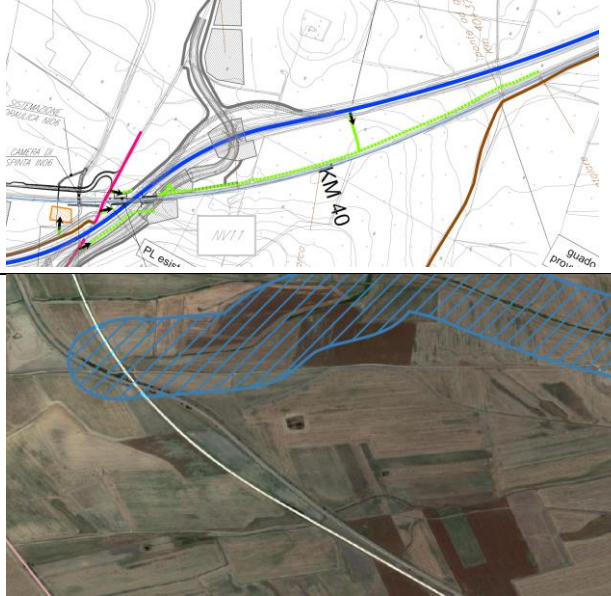
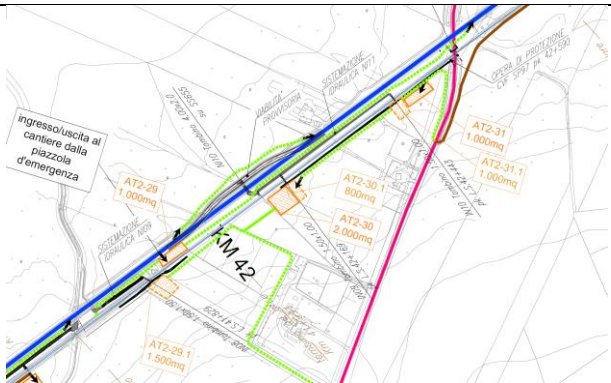
5.4 CANTIERI

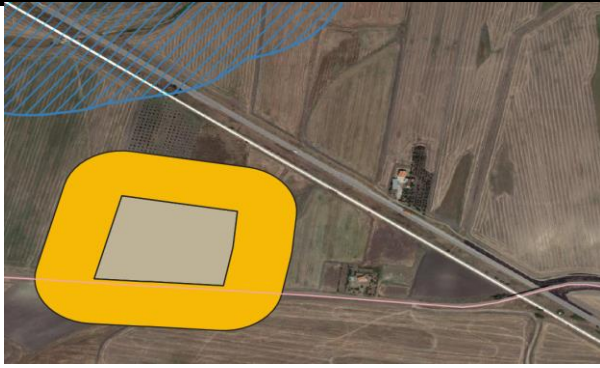
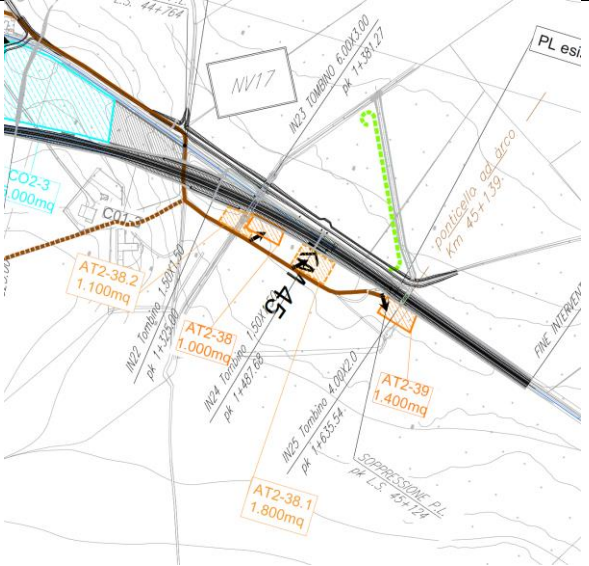

I cantieri oggetto di analisi sono solo quello variati/aggiunti nel PE rispetto a quanto previsto dal PD assentito.

Area da PD	Area da PE	Descrizione	Superficie (mq)		VINCOLO
-	AT2-58	Area Tecnica di stazione	inseriti 3600		No vincoli
		Presso il ponticello alla pk 10+009 è stata prevista una pista con innesto dalla viabilità esistente			Interferente con EUAP1188 Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata
		Pista di cantiere			
-	AT2-3.1	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		Pista di cantiere e Aree tecniche limitrofe con EUAP1188 e Art.142 lett.f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata
-	AT2-3.2	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
-	AT2-3.3	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
-	AT2-3.4	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
-	AT2-3.5	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
-	AT2-3.6	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
-	AT2-3.7	Area Tecnica per opera	inseriti 1200		
					
CO2-1	CO2-1	Cantiere Operativo	ampliata da 13000 a 16000		No vincoli
AT2-7	AT2-7	Stralcio Area Tecnica per opera NV03	eliminata		

AT2-9	AT2-9	Stralcio Area tecnica	eliminata		
AT2-14	AT2-14	Stralcio Area tecnica	eliminata		
		Inserita una piccola porzione di pista per migliorare la raggiungibilità dell'opera alla pk 15+855		 	La pista interferisce con art. 142 lett.c Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto
		Presso il cavalcavia ferrovia SP110 alla pk 20+480 circa vengono aggiunte apposite piste per le opere nuove di protezione del CVF		 	Piste interferenti con art.142 lett. c Torrente Carapelle e Calaggio, con UCP formazioni arbustive e con UCOP versanti
		Sono state introdotte due piste, una presso la nuova sistemazione idraulica presso la pk 24+294, l'altra per migliorare l'accesso all'AT2-12			Piste interferenti con art.142 lett. c Torrente Carapelle e Calaggio

					
CB2-1	CB2-1	Cantiere Base	ridotta da 25000 a 24000		
CO2-2	CO2-2	Cantiere Operativo	ridotta da 15000 a 13000		
		Sono state inserite piste funzionali all'intervento per la realizzazione dei muri di protezione presso il cavalca ferrovia alla pk 32+300 circa oltre all'uso della viabilità esistente che adduce a tale cavalca ferrovia. E' stata inoltre inserita un'ulteriore pista per l'accesso al ponticello alla pk 32+776		 	Le piste interferiscono con art. 142 lett h usi civici
AT2-24	AT2-24	Area Tecnica per opera	ampliata da 1000 a 2100		No vincoli
		sono state inserite piste funzionali all'intervento per la realizzazione dei muri di protezione presso il cavalca ferrovia alla pk 32+300			Le piste interferiscono con UCP Tratturi

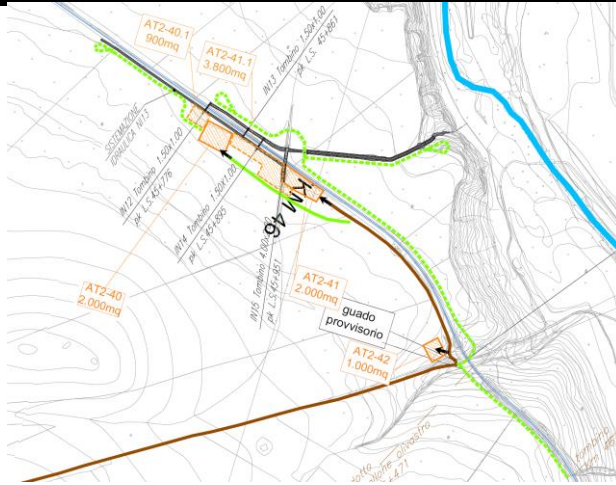
					
-	AT2-59	Area Tecnica di stazione	inseririti 1000		Candela - area lungo binario di linea per carico/scarico in ICE
		Sono state previste apposite piste per la realizzazione delle nuove opere di protezione (aggiunte) del CVF alla pk 39+650; in aggiunta, per l'accessibilità funzionale anche agli interventi presso i tombini alle pk 39+818 e pk 39+986 è stata prevista un'unica pista con unico accesso dalla viabilità principale. Inoltre, tra i tombini alle pk 40+374 e pk 40+457 è stata inserita una pista ulteriore al posto dell'ulteriore accesso dalla SS655 verso il tombino alla pk 40+457.			Alcune piste interferiscono con art. 142 lett c Rio Salso
-	AT2-27.1 +pista	Area Tecnica per opera	inseririti 1200		No vincoli
-	AT2-29.1 + piste	Area Tecnica per opera	inseririti 1500		La pista interferisce in parte con UCP fascia rispetto entro storico
-	AT2-30.1+pist	Area Tecnica per opera	inseririti 800		Parte del cantiere interferisce con UCP

a					
-	AT2-31.1	Area Tecnica per opera	inseriti 1000		fascia rispetto entro storico
		tra i tombini alle pk 40+374 e pk 40+457 è stata inserita una pista ulteriore al posto dell'ulteriore accesso dalla SS655 verso il tombino alla pk 40+457			No vincoli
AT2-37	AT2-37	AREA ELIMINATA	eliminata		
-	AT2-38.1	Area Tecnica per opera	inseriti 1800		Le aree di cantiere sono limitrofe alla ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti La pista interferisce con la ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti
-	AT2-38.2	Area Tecnica per opera	inseriti 1100		
		inserita una pista presso la sistemazione idraulica che inizia dall'inizio della "NV17" pk 45+139			

AT2-40.1
+ piste

inseriti
900

Area Tecnica per
opera

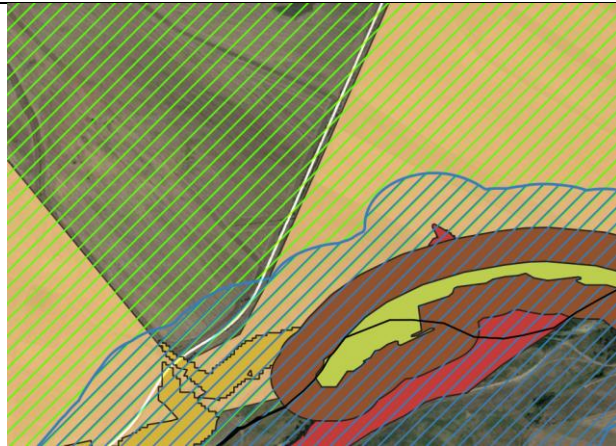


Le aree di cantiere interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto. Le piste di cantiere interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto e con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti

AT2-41.1
+ piste

inseriti
3800

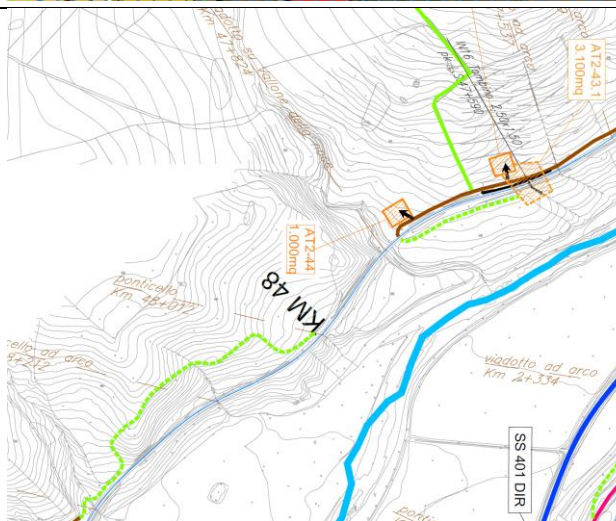
Area Tecnica per
opera




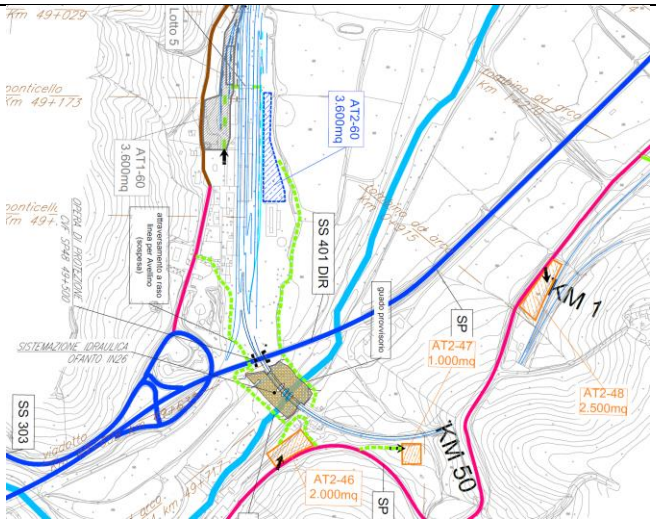
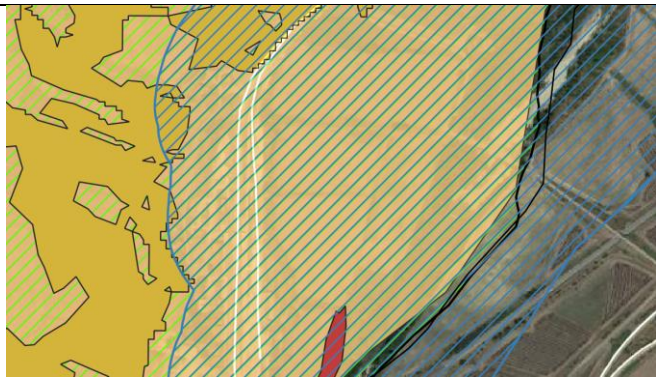
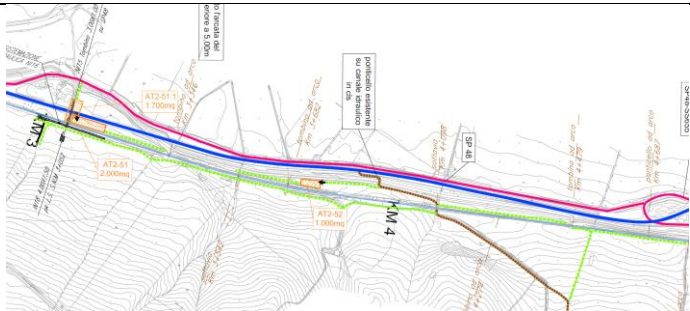
AT2-43.1
+ piste

inseriti
3100

Area Tecnica per
opera



L'area di cantiere con le piste interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto e con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, con art.142 lett c Fiume Ofanto, art. 142 g boschi, con UCP versanti e con UCP fascia boschi

					
-	AT2-60 + piste	Area Tecnica di stazione	inseriti 3600	 	L'area di cantiere con le piste interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto e con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, con art.142 lett c Fiume Ofanto.
-	AT2-49.1	Area Tecnica per opera	inseriti 1300		No vincoli
-	AT2-51.1	Area Tecnica per opera	inseriti 1700		Una parate dell'area d cantiere interferisce con art.142 lett c Fiume Ofanto.



LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO

SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA

					
-	AT2-57	Area Tecnica per opera	<i>inseriti 2000</i>		<i>No vincoli</i>

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

6 CONCLUSIONI

Di seguito si riporta il riepilogo delle interferenze con Vincoli paesaggistici, UCP della Regione Puglia e Rete Natura 2000.

VIABILITA'

Aree e immobili di notevole interesse pubblico art. 136 D.Lgs 42/04

Nessuna interferenza

Beni paesaggistici art. 142 D.L.gs 42/04

- ❖ NV01 + Viabilità provvisoria + viabilità di accesso alla vasca– Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata EUAPI188
- ❖ NV02 Ramo B- Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata EUAPI188
- ❖ NV16 – Interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle e Calaggio, lett. g Bosco, lett. h Usi civici
- ❖ NV06 Ramo C2 Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso
- ❖ NV07/17 - Ramo B- Interferente con art. 142 Lett. f Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto EUAP1195

Beni culturali art. 10 D.L.gs 42/04 e UCP Puglia

- ❖ NV01 – Interferente con Paesaggi rurali e rete tratturi
- ❖ NV02 Interferente con Paesaggi rurali e rete tratturi
- ❖ NV16 – Non Interferente ma limitrofo alla fascia di rispetto Sito storico Masseria sedia d'orlando
- ❖ NV06 Interferente con rete tratturi

UCP Puglia

- ❖ NV16 – Interferisce con UCP versanti e UCP fascia rispetto boschi
- ❖ NV06 Interferente con UCP strada panoramica

Vincolo idrogeologico

NV16
NV07/17

Rete Natura 2000

- ❖ NV01 Ramo B Interferente con ZSC IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata
- ❖ NV07/17 Interferente con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

MURI DI PROTEZIONE ANTI SVIO E PER CHIUSURA PASSAGGI A LIVELLO

Aree e immobili di notevole interesse pubblico art. 136 D.Lgs 42/04

Nessuna interferenza

Beni paesaggistici art. 142 D.L.gs 42/04

- ❖ MURO SPALLA 20+250 Interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle e Calaggio
- ❖ MURO SPALLA 32+450 Interferente con art. 142 Lett. H Usi civici
- ❖ MURO SPALLA 39+650 Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso
- ❖ MURO PILE 49+500 Interferente con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto

Beni culturali art. 10 D.L.gs 42/04 e UCP Puglia

- ❖ MURO SPALLA 20+250 Interferente trattuttri

UCP Puglia

- ❖ MURO SPALLA 20+250 Interferenza con UCP strada panoramica
- ❖ MURO PILE 42+700 Interferenza con UCP strada panoramica
- ❖ MURO PILE 42+500 Interferenza con UCP Fasci bosco

Vincolo idrogeologico

- ❖ MURO PILE 49+500

Rete Natura 2000

- ❖ MURO PILE 49+500 Interferente con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA – FOGGIA - AMMODERNAMENTO					
	SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE					
ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
	IA4M	0M	E 22	RG IM 000X001	A	2/12

SISTEMAZIONI IDRAULICHE

Aree e immobili di notevole interesse pubblico art. 136 D.Lgs 42/04

Nessuna interferenza

Beni paesaggistici art. 142 D.L.gs 42/04

- ❖ NI 01 – La vicibilità provvisoria Interferente con EUAP1188 Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata, le opere idrauliche sono limitrofe
- ❖ NI02 – interferente con art. 142 Lett.c Torrente Carapelle
- ❖ Sistemazione 24+294 interferente con art.142 lett. h Usi civici
- ❖ NI06 – Interferente con art. 142 Lett.c Rio Salso
- ❖ NI09 Interferente con art. 142 Lett.c Fosso del Malo
- ❖ NI13 Interferisce con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto
- ❖ Sistemazione 47+590 Interferisce con art. 142 Lett.c Fiume Ofanto e con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto

Beni culturali art. 10 D.L.gs 42/04 e UCP Puglia

- ❖ NI01 – Interferisce con UCP paesaggi agrari e UCP tratturi

UCP Puglia

- ❖ NI13 Interferenza con UCP versanti e UCP fascia bosco
- ❖ Sistemazione 47+590 Interferenza con UCP versanti e UCP fascia bosco

Vincolo idrogeologico

- ❖ Sistemazione 23+208
- ❖ Variante 2
- ❖ NI13
- ❖ Sistemazione 47+590

Rete Natura 2000

- ❖ Variante 2 Interferente con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti
- ❖ NI13 Interferente con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti
- ❖ Sistemazione 47+590 Interferente con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti

CANTIERI

- ❖ Pista cantiere Presso il ponticello alla pk 10+009 - Interferente con EUAP1188 Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata
- ❖ Le AT2-3.1, AT2-3.2, AT2-3.3, AT2-3.4, AT2-3.5, AT2-3.6, AT2-3.7 con le piste sono limitrofe con EUAP1188 e Art.142 lett.f Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata
- ❖ La viabilità provvisoria nterferisce con EUAP1188 e Art.142 lett.f
- ❖ La pista di cantiere alla pk 15+855 interferisce con art. 142 lett.c Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto
- ❖ La pista di cantiere alla pk pk 20+480 interferisce con art.142 lett. c Torrente Carapelle e Calaggio, con UCP formazioni arbustive e con UCOP versanti
- ❖ La pista di cantiere alla pk 24+294 interferisce con art.142 lett. c Torrente Carapelle e Calaggio
- ❖ La pista di cantiere alla pk 32+300 interferisce con art.142 lett h usi civici
- ❖ La pista di cantiere alla pk 32+300 interferisce con UCP tratturi
- ❖ La pista di cantiere alla pk 39+650 e alle pk 39+818 e pk 39+986 interferiscono con art. 142 lett c Rio Salso
- ❖ Per la AT2-29.1 la sola pista di cantiere interferisce in parte con UCP fascia rispetto entro storico
- ❖ Parte della AT2-30.1 interferisce con UCP fascia rispetto entro storico
- ❖ La AT2-38.1 e AT2-38.2 sono limitrofe alla ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, mentre la pista interferisce con la ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti
- ❖ La AT2-40.1 e la AT2-40.1 con le piate di cantiere interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto.
- ❖ La AT2-43.1 con le piate di cantiere interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto e con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, con art.142 lett c Fiume Ofanto, art. 142 g boschi , con UCP versanti e con UCP fascia boschi
- ❖ La AT2-60 con le piate di cantiere interferiscono con EUAP1195 Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto e con ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, con art.142 lett c Fiume Ofanto.AT2-51.1 Area Tecnica per opera inseriti 1700 Una parate dell'area d cantiere interferisce con art.142 lett c Fiume Ofanto.