

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

## 1. Titolo del progetto

Ammodernamento linea ferroviaria Potenza – Foggia

SOTTOPROGETTO 2: ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE PL E CONSOLIDAMENTO SEDE - SOPPRESSIONE P.L. alla pk 30+356 e alla pk 30+881: OPERE SOSTITUTIVE NV05 e NV14

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II bis, punto 2 lettera h	<i>Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Il presente progetto rientra nel Progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza, favorevolmente assentito con procedimento di VIA con DM n.299 del 28/10/2016, prorogato con DM n. 25 del 19/01/2022.*

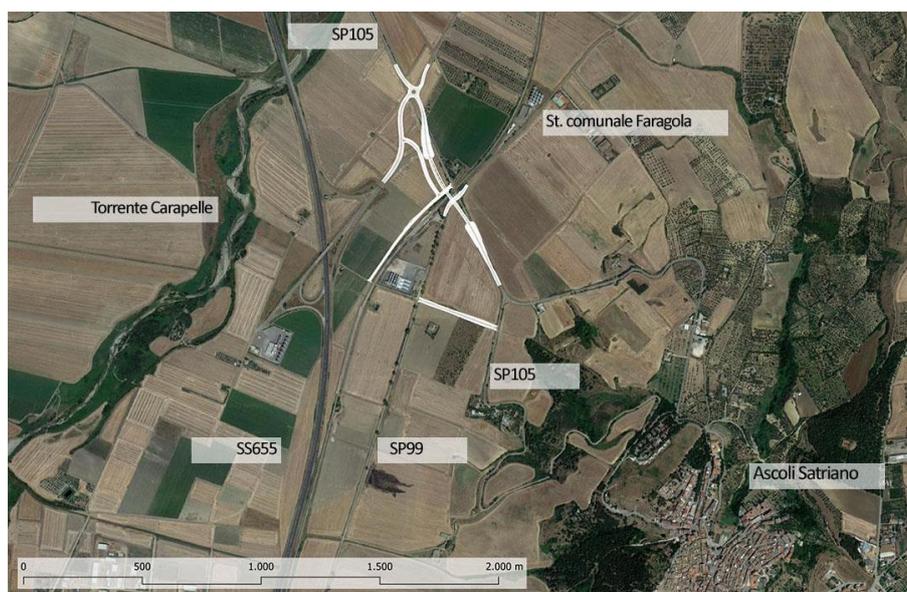
*Nel corso della Conferenza di Servizi relativa al Progetto Definitivo del Sottoprogetto 2 – Lotto 2 (2018), era emersa l'incompatibilità della viabilità secondaria NV14 (che, unitamente all'opera principale di scavalco della linea ferroviaria NV05, costituiva l'opera sostitutiva dei PL alle pk 30+356 e pk 30+881) con un pre-esistente progetto di lottizzazione prevista, in quell'area, in attuazione dello strumento urbanistico del Comune di Ascoli Satriano e per tale ragione, pur avendo ottenuto il parere di compatibilità ambientale e paesaggistico era stato deciso di stralciare tali interventi (nota prot. n. 8745 del MIT del 31/05/2018).*

*Il progetto in esame ha lo scopo di presentare una nuova soluzione di opere sostitutive dei PL da sopprimere alle pk 30+356 e pk 30+881 della linea ferroviaria Foggia-Potenza, atte a garantire un sistema viario (NV14 e NV05) complessivamente congruente alle previsioni urbanistiche del Comune di Ascoli Satriano.*

*Si rappresenta che il sistema viario previsto dal progetto è necessario per il ripristino della continuità della SP105 esistente, sovrapassante la linea ferroviaria tramite un cavalcaferrovia.*

## 4. Localizzazione del progetto

*L'area di studio si colloca all'interno della provincia di Foggia, in Puglia, in corrispondenza della linea ferroviaria Foggia-Potenza. In particolare, le opere in progetto ricadono interamente nel territorio comunale di Ascoli Satriano (FG), in destra del Torrente Carapelle, nei pressi della stazione di Ascoli Satriano.*



*Dal punto di vista morfologico l'area interessata dal tracciato progettuale è caratterizzata dalla presenza di settori subpianeggianti riconducibili essenzialmente alla valle alluvionale del Torrente Carapelle, oltre che da bassi rilievi collinari presenti nella zona dell'abitato di Ascoli Satriano.*

*Dal punto di vista idrografico il principale corso d'acqua della zona è rappresentato dal T. Carapelle che scorre poco a NE dell'area d'intervento, con direzione circa SW-NE. Ad esso si aggiungono una serie di corsi d'acqua secondari, a carattere generalmente stagionale e/o torrentizio.*

*L'analisi dettagliata dei vincoli e delle aree protette è riportata nell'allegato "Relazione Paesaggistica" (Allegato 1).*

## 5. Caratteristiche del progetto

*Nell'ambito dello sviluppo del Progetto Definitivo sono previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:*

- *adeguamento viabilità esistenti perché interessate direttamente o indirettamente da soppressione di PL;*
- *adeguamento viabilità esistenti perché interessate da riprofilatura di ramo di innesto a valle della modifica*
- *di intersezioni preesistenti;*
- *progettazione di nuove viabilità per il collegamento di viabilità esistenti;*
- *progettazione di nuove viabilità di ricucitura per connessione fondi e piccole proprietà a carattere prevalentemente agricolo;*
- *progettazione di nuove intersezioni.*

*Il nuovo sistema viario in progetto si compone di un asse principale denominato "NV05A", necessario per il ripristino della continuità della SP105, sovrappassante la linea ferroviaria tramite cavalcaferrovia.*

*A questo asse si aggiungono una serie di viabilità con la funzione di ripristinare i collegamenti con le strade esistenti e consentire l'accesso ai fondi interclusi.*

*Al fine di ripristinare il collegamento tra la SP105 e la SP99, è infine prevista la realizzazione di un nuovo tratto di strada denominato "NV14" ubicato a circa 450 m a sud dall'intersezione esistente tra la SP105 e la Strada Comunale Stazione Ascoli.*

*Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche principali delle viabilità oggetto di progettazione:*

Viabilità	Nome	Categoria strada	Senso Unico Alternato o Doppio Senso	Sezione Tipo	Tipo pavimentazione	Tipo Intervento
NV05 (SP105)	Adeguamento SP105 per Soppressione PL al km 30+356	Strada locale extraurbana F1	Doppio Senso	(1.00+3.50+3.50+1.00=9.00)	Bitumata	Adeguamento strada esistente
Rampa SS655	Adeguamento Rampa SS655 per riprofilatura ramo di innesto	Strada extraurbana secondaria C1	Doppio Senso	(1.50+3.75+3.75+1.50=10.50)	Bitumata	Adeguamento strada esistente
Ramo Ovest (SP105)	Adeguamento SP105 per riprofilatura ramo di innesto	Strada locale extraurbana F1	Doppio Senso	(1.00+3.50+3.50+1.00=9.00)	Bitumata	Adeguamento strada esistente
Ramo Est	Adeguamento podereale per riprofilatura ramo di innesto	Strada locale a destinazione particolare	Doppio Senso	(0.5+2.75+2.75+0.5=6.50)	Bitumata	Adeguamento strada esistente
SP99	Adeguamento SP99 e collegamento con strada Contrada Comunale Faragola	Strada locale a destinazione particolare	Doppio Senso	(0.5+2.75+2.75+0.5=6.50)	Bitumata	Adeguamento strada esistente
Interpodereale 1	Nuova viabilità di accesso per ricicatura fondi	Strada locale a destinazione particolare	Doppio Senso	(0.5+2.75+2.75+0.5=6.50)	Bitumata	Nuova progettazione
Interpodereale 2	Nuova viabilità di ricicatura fondi	Strada locale a destinazione particolare	Senso Unico Alternato	(0.50+3.00+0.50=4.00)	Bitumata	Nuova progettazione
NV14	Nuova viabilità di collegamento tra SP99 e SP105	Strada urbana di quartiere E1 (con corsie da 3,50m)	Doppio Senso	(0.5+3.50+3.50+0.5=8.00) con marciapiedi da 1.50m	Bitumata	Nuova progettazione
Rotatoria	Nuova intersezione a rotatoria sulla SP105	Rotatoria Convenzionale: De=38m, corsia corona rotatoria=7m, L ingresso=3.50m, L uscita=4.50m	-	(1.00+7.00+1.00=9.00)	Bitumata	Nuova progettazione

### **Le attività in fase di cantiere**

Le aree di cantiere previste sono:

ID	CANTIERE	COMUNE	SUPERFICIE
CO.01	Cantiere Operativo	Ascoli Satriano	4.100 mq
AS.01	Area di Stoccaggio	Ascoli Satriano	7.450 mq
AT.01	Area Tecnica	Ascoli Satriano	6.990 mq
AT.02	Area Tecnica	Ascoli Satriano	2.000 mq
AT.03	Area Tecnica	Ascoli Satriano	1.500 mq

Per maggiori approfondimenti si rimanda alla *Planimetria delle aree di cantiere e della relativa viabilità di accesso (Allegato 62)* e alla *Relazione generale di cantierizzazione (Allegato 63)*

La realizzazione delle opere previste determinerà la produzione complessiva di circa 59.372 mc (in banco) di materiale di risulta, di cui:

- circa 55.526 mc di materiale prodotto dagli scavi,
- circa 3.846 mc di conglomerato bituminoso.

Viste le tipologie ed ai quantitativi prodotti e le analisi ambientali eseguite, i materiali da scavo e da demolizione di cui sopra saranno totalmente gestiti come rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e saranno dunque conferiti presso siti di recupero/smaltimento autorizzati privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo secondariamente prevedendo lo smaltimento finale in discarica. Nella gestione dei materiali di risulta in regime rifiuti l'operato dell'Appaltatore dovrà essere improntato favorendo in via prioritaria le operazioni di recupero rifiuti presso impianti esterni autorizzati piuttosto che lo smaltimento finale in discarica. Tali materiali non sono evidentemente riutilizzabili per opere in terra che richiedano adeguate proprietà meccaniche ma solo quale terreno vegetale. Pertanto, dalle considerazioni di natura geotecnica-strutturale si ipotizza di avviare il materiale di scavo e di demolizione a recupero/smaltimento in regime di rifiuto, ad eccezione dei riutilizzi interni come terreno vegetale.

	PRODUZIONE			GESTIONE COME RIFIUTO ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006			FABBISOGNO
	Tipologia materiale (mc)			Tipologia materiale (mc)			Tipologia materiale (mc)
	Terre e rocce da scavo	Terreno vegetale	Conglomerato bituminoso	Terre e rocce da scavo	Terreno vegetale	Conglomerato bituminoso	Inerti
NV05- NV14	32.792	22.734	3.846	32.792	8.932	3.846	115.610
<b>TOTALE</b>	<b>59.372</b>			<b>45.570</b>			115.610

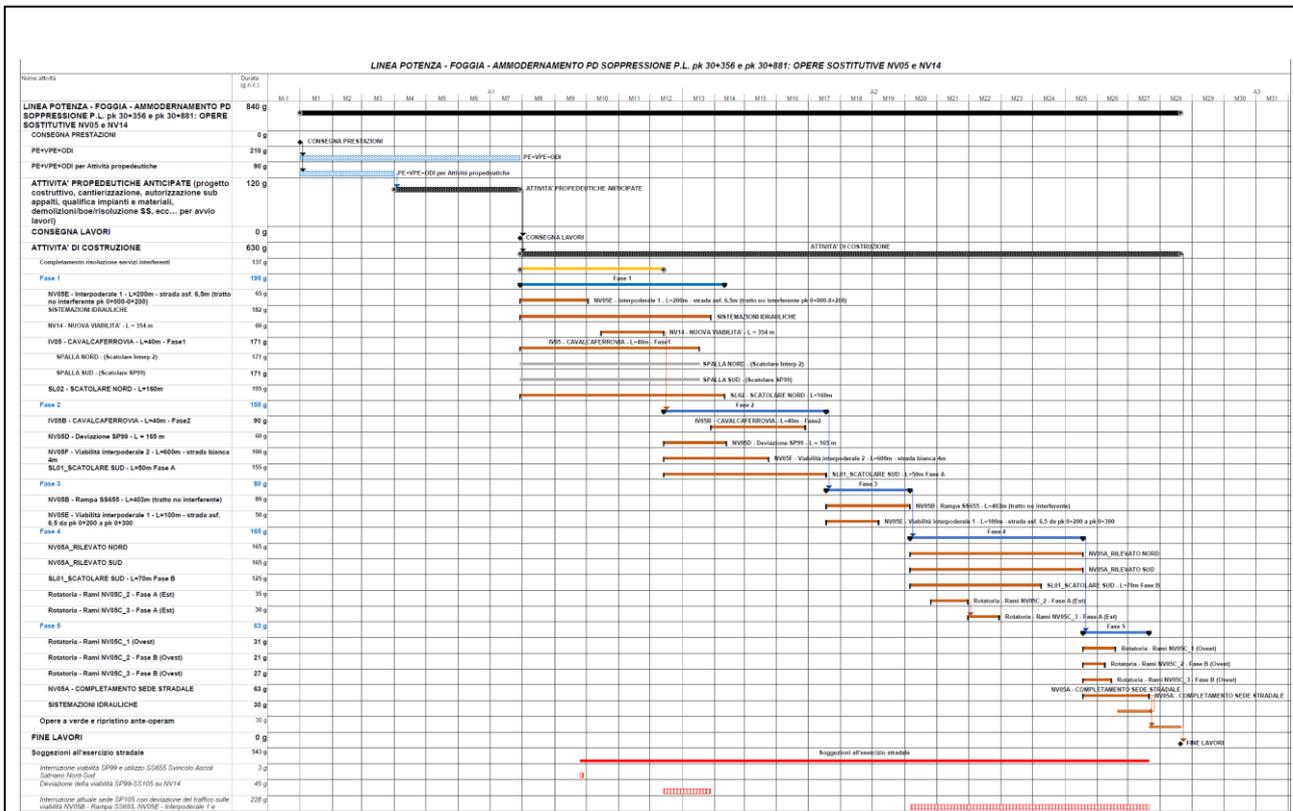
I materiali provenienti dagli scavi/demolizioni richiedono una preventiva caratterizzazione, al fine di verificare che non risultino contaminati; in caso di contaminazione non potranno essere riutilizzati ma dovranno invece essere conferiti a discariche autorizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Per un approfondimento si rimanda alla Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60)

La durata del programma lavori, riferita alla realizzazione dei soli interventi, è stimata pari a 750 gnc e si ripartisce in 2 macro attività che determinano il tempo di realizzazione:

- Attività propedeutiche anticipate rispetto alla consegna lavori (progetto costruttivo, cantierizzazione, autorizzazione sub appalti, qualifica impianti e materiali, demolizioni/boe/risoluzione SS, ecc... per avvio lavori) realizzate in sovrapposizione alla progettazione esecutiva - 120 gnc;
- Attività di costruzione dalla consegna lavori a fine lavori - 630 gnc.

Di seguito il programma lavori (Allegato 61):



### Fase di esercizio

Dall'analisi dei dati cartografici del PPTR della Regione Puglia, è risultato che il progetto in esame risulta essere interferente con:

- aree vincolate paesaggisticamente ai sensi dell'art.142 comma 1 lett. h) D.Lgs 42/2004 "zone gravate da usi civici";
- aree vincolate ai sensi dell'art.143 comma 1 lett. e) del D.Lgs 42/2004 - Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) (cfr. Tabella 8)

Per la mitigazione dell'impatto paesaggistico si rimanda alla Relazione paesaggistica (Allegato 1) e alla relazione delle Opere a Verde (Allegato 2).

<b>6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente</b>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA per la Linea ferroviaria Potenza-Foggia. Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede	Decreto n.299 del 28/10/2016 del Ministero della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo di compatibilità ambientale; Decreto di proroga VIA - DM n. 25 del 19/01/2022
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Paesaggistica (Art. 146 D.Lgs. 42/04 e s.m.i.) - Linea ferroviaria Potenza-Foggia. Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede	Regione Puglia – DGR n.571 del 05/04/2018

<b>7. Iter autorizzativo del progetto proposto</b>	
<i>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>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Relazione Paesaggistica	Regione Puglia

<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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
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"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie

<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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le opere di progetto interferiscono con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'intero tracciato della NV14 e parzialmente anche dalla NV05, nei tratti D e parzialmente dal tratto A interferiscono con Beni Paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 142 D.Lgs 42/04, lettera h) - zone gravate da usi civici;</li> <li>▪ L'intero tracciato interferisce con gli areali denominati "Ulteriori Contesti Paesaggistici" (UCP) individuati dal PPTR della Regione Puglia e vincolati ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs 42/04. In particolare vengono interessati: <ul style="list-style-type: none"> <li>• UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa - Aree a rischio archeologico (Viabilità Romana, Via Aecae Asculum e Villa, Stazione Ascoli Satriano);</li> <li>• UCP – Strade a valenza paesaggistica (FFSS tratto Foggia – Potenza);</li> <li>• UCP – Coni visuali;</li> <li>• UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico.</li> </ul> </li> </ul>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere di progetto non ricadono in questa fattispecie
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento ne risulta parzialmente interferito

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Dalla consultazione delle cartografie tematiche dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regionale Puglia (UoM ITR161), aggiornamento 2019, in corrispondenza delle opere in progetto sono presenti areali di pericolosità geomorfologica da frana che interessano direttamente le opere in progetto. L'intero settore di studio presenta interferenze dirette con gli areali di pericolosità geomorfologica PG1 (media o moderata). In particolare, la viabilità NV14 è interamente interessata dall'areale di pericolosità mentre la viabilità NV05 intercetta solo parzialmente tale areale di pericolosità nel settore sud-orientale. Tale areale è riconducibile essenzialmente ad una serie di conoidi alluvionali quiescenti di modeste dimensioni, essenzialmente connesse al deflusso delle acque correnti superficiali provenienti dal margine del terrazzo alluvionale, in relazione alle caratteristiche geomorfologiche dell'area ed al ridotto livello di rischio non rappresenta un elemento ostativo alla realizzazione delle opere.</p> <p>Dal punto di vista idraulico, le cartografie dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale del PAI Regionale Puglia (UoM ITR161) non riportano la presenza di areali di pericolosità idraulica che interessano le opere in progetto.</p>
<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)<sup>3</sup></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricadeva in Zona sismica 1, con il un nuovo provvedimento, che prevede l'adozione delle stime di pericolosità sismica contenute nel Progetto S1 dell'INGV-DPC, la zona interessata dalla tratta ferroviaria progettuale, i valori di accelerazione al suolo (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni) sono compresi all'incirca nell'intervallo 0.175-0.200 ag (accelerazione massima del suolo).</p>

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
<p>13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le distanze dal confine stradale per le nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a 30m per le strade tipo C, di 20 m per le strade tipo F e di 10m per le strade vicinali tipo F.</p> <p>Per i casi più specifici fare riferimento alle seguenti normative:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Per le viabilità di progetto in ambito extraurbano categoria C, i limiti sono regolamentati dall'Art. 26 del DPR 495/92 (art.16 Cod. Str.).</li> <li>• Per le viabilità di progetto in ambito extraurbano categoria F, i limiti sono regolamentati dall'Art. 26 del DPR 495/92 (art.16 Cod. Str.).</li> <li>• Per le linee ferroviarie, i limiti sono regolamentati dall'Art. 49 del DPR 753/80</li> </ul>

## 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>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>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione</b>            Il nuovo sistema viario in progetto si compone di un asse principale denominato "NV05A", necessario per il ripristino della continuità della SP105, sovrappassante la linea ferroviaria tramite cavalcaferrovia con campata da 40,00 m e scatolari sulle rampe di ingresso e uscita, per uno sviluppo complessivo dell'opera di 349,00 m. La nuova viabilità è stata inquadrata come Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1).            A questo asse si aggiungono una serie di viabilità con la funzione di ripristinare i collegamenti con le strade esistenti e consentire l'accesso ai fondi interclusi:            •Rampa SS655 (NV05B): adeguamento viabilità per il collegamento tra lo svincolo di Ascoli Satriano Nord sulla SS655 e la SP105            •Ramo Ovest (NV05C_1): adeguamento SP105 per innesto in rotonda da ovest            •Ramo Est (NV05C_2): adeguamento Strada Comunale per innesto in rotonda da est            •Rotatoria (NV05C_3): nuova rotonda a nord di diametro 38m            •SP99 (NV05D): adeguamento viabilità SP99 per il collegamento con Contrada Comunale Faragola            •Interpodereale 1 (NV05E): nuova viabilità di collegamento tra la Rampa SS655 e strada interpodereale 2            •Interpodereale 2 (NV05F): nuova viabilità parallela alla linea ferroviaria per il ripristino accesso fondi e abitazioni private            Al fine di ripristinare il collegamento tra la SP105 e la SP99, è infine prevista la realizzazione di un nuovo tratto di strada denominato "NV14" ubicato a circa 450 m a sud dall'intersezione esistente tra la SP105 e la Strada Comunale Stazione Ascoli.</p>		<p><b>Perché:</b>            L'intervento consiste nell'adeguamento e ricucitura di viabilità esistenti. Pertanto, l'intervento, pur comportando una sottrazione di suolo agricolo, non si ritiene che modifichi la morfologia e lo skyline naturale o antropico del territorio interessato, in quanto le opere di progetto si sviluppano in parte in affiancamento alle infrastrutture esistenti e non portano nel paesaggio attraversato elementi lessicali e narrativi non già esistenti.            Inoltre, il progetto prevede opere a verde per la sistemazione delle aree residue dalla frammentazione operata con la realizzazione delle opere in esame in modo da non avere aree esposte a potenziale degrado e avviare, in tali parcelle, processi di riedificazione ambientale             Per quanto concerne la modifica fisica dell'ambiente interessato, si può quindi affermare che gli interventi in questione non produrranno effetti significativi.             Per un approfondimento si rimanda alla "Relazione Paesaggistica" (Allegato 1) e alla Relazione delle Opere a verde (Allegato 2)</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?	
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<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 naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici che saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>		<p><b>Perché:</b>            Il progetto in questione non produce effetti ambientali significativi, in quanto in fase di costruzione i materiali principali (dal punto di vista quantitativo e di flussi di cantiere) coinvolti nella realizzazione delle opere civili oggetto dell'appalto sono costituiti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calcestruzzo in ingresso al cantiere;</li> <li>• Inerti per rilevati/rinterri in ingresso al cantiere;</li> <li>• Terre, rocce da scavo e demolizioni in uscita dal cantiere.</li> </ul> <p>In particolare, i materiali provenienti dagli scavi/demolizioni richiedono una preventiva caratterizzazione, al fine di verificare che non risultino contaminati; in caso di contaminazione non potranno essere riutilizzati ma dovranno invece essere conferiti a discariche autorizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Gli inerti da costruzione saranno approvvigionati, a scelta dell'appaltatore, dai siti più prossimi alle aree di lavoro. Pertanto, gli interventi in questione non produrranno effetti ambientali significativi.</p> <p>Per un approfondimento si rimanda alla Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60).</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?	
<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	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la movimentazione di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri in fase di cantiere, le quali però essendo limitate ad un periodo ridotto nel tempo non destano preoccupazioni sui rischi per la salute umana.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi per la salute umana e l'ambiente, in quanto grazie, alle scelte progettuali intese sia come mitigazione degli effetti, ci sarà una ridotta probabilità di produzione di sostanze o materiali dannosi che potrebbero essere nocivi per la salute umana. La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri su eventuali ricettori potenzialmente esposti è basata, nel caso in oggetto, sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere/lavoro ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere. Per un approfondimento si rimanda alla Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60).</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?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><b>Descrizione:</b> La realizzazione delle opere previste determinerà la produzione complessiva di circa 59.372 mc (in banco) di materiale di risulta, di cui: - circa 55.526 mc di materiale prodotto dagli scavi, - circa 3.846 mc di conglomerato bituminoso.</p>		<p><b>Perché:</b> Per quanto concerne i rifiuti la realizzazione degli interventi in progetto non produce effetti significativi, poiché, nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale, la gestione dei materiali di risulta avverrà nel regime dei rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs 152/06 e smi) privilegiando, ove possibile, il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e in secondo ordine, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata. Le tipologie di rifiuto che si prevede di produrre e che sarà necessario inviare a recupero/smaltimento potrebbero essere riconducibili ai seguenti codici CER: • 17.05.04 (terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03) pari a circa 32.792 mc provenienti dagli scavi. • 17.03.02 (miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01; 17.03.03*; catrame di carbone e prodotti contenenti catrame) pari a circa 3.846 mc provenienti dagli scavi.  Per un approfondimento si rimanda alla Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60)</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?	
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<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 della produzione delle emissioni inquinanti 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. Già nella presente fase progettuale si prevede una contenuta emissione di polveri e di gas di scarico in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere, dovuta all'approvvigionamento e movimentazione dei materiali (allestimento cantiere, scotico, scavo, ecc.); dall'emissione dai motori a combustione interna delle macchine operatrici (betoniera, escavatore, camion, ecc.); dall'emissione mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione in fase di costruzione. Dette attività avranno comunque durata limitata in funzione al loro periodo di realizzazione.</p>		<p><b>Perché:</b> Nella <i>Relazione Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60)</i>, è stata analizzata la dispersione e la diffusione in atmosfera dei possibili inquinanti ed in merito all'entità, durata e reversibilità del disturbo atteso e a valle di tutte le misure di mitigazione previste, si ritiene l'impatto sulla componente trascurabile. Per quanto concerne l'emissione di polveri a titolo cautelativo saranno comunque previsti interventi di mitigazione. La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri su eventuali ricettori potenzialmente esposti è basata, nel caso in oggetto, sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere/lavoro ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.  Per un approfondimento si rimanda al documento <i>Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60)</i>.</p>	
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici. Dette attività avranno comunque durata limitata in funzione al loro periodo di realizzazione.  Non si produrranno energia termica o radiazioni elettromagnetiche né durante la fase dei lavori né durante la fase di esercizio.</p>		<p><b>Perché:</b> Nella <i>Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60)</i>, è stato valutato il rumore e le vibrazioni prodotte per la realizzazione degli interventi in fase di cantiere. L'analisi svolta ha riguardato la definizione e la valutazione dei potenziali effetti indotti dalle aree di cantiere per la realizzazione delle opere in progetto. Nel caso in esame, non vi sono ricettori presenti all'interno dell'ambito di studio, individuato nell'area di forma circolare centrata sul sito di intervento ed avente raggio pari a 300 metri. Anche per quanto riguarda le vibrazioni non vi sono potenziali interferenze con i ricettori posti nei pressi dell'area di intervento. Pertanto, non sono attese modifiche acustiche e vibrazionali rispetto allo scenario ante operam.</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?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><b>Descrizione:</b> Il livello della falda acquifera è stato definito sulla base delle risultanze delle campagne d'indagini svolte, sulla base del profilo idrogeologico e sulla base della relazione geologica. Le letture piezometriche disponibili, che hanno mostrato le importanti oscillazioni della falda alla quale il sito è soggetto, hanno mostrato una saturazione dei materiali presenti in sito fino ad una profondità di circa 4 m da piano campagna. In via cautelativa la profondità di falda di progetto è considerata a 3 m da piano campagna.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli sbancamenti per l'esecuzione del piano di posa delle opere non interferiscono con la falda presente in sito. Per quanto riguarda il cavalcavia la trivellazione dei pali di fondazione delle opere d'arte interessa il terreno in falda, ma le usuali tecnologie esecutive, che impiegano i fanghi bentonitici per la stabilità del foro, sono non inquinanti, essendo la bentonite un materiale argilloso. In ogni caso, a ulteriore garanzia contro possibili infiltrazioni di fluidi di perforazione nel terreno, il CAPITOLATO RFI prevede che: «la perforazione "a fango" non è ammessa in terreni molto aperti, privi di frazioni medio-fini, con passante (D = 4 mm) inferiore al 10%». Inoltre, a garanzia contro possibile permeazione del terreno durante il getto del calcestruzzo per l'esecuzione del palo, il CAPITOLATO RFI prevede che: «L'ESECUTORE, dovrà verificare che l'assorbimento reale di calcestruzzo non ecceda il valore teorico, riferito al diametro nominale del palo, in misura maggiore del 10÷20 %» Per quanto riguarda invece le opere minori, per gli scavi sottofalda è stato previsto in progetto l'utilizzo di pompe per consentire le lavorazioni all'asciutto. Trattandosi queste di opere ordinarie gettate in opera, prive di fondazioni profonde, non si intravede alcuna criticità in termini di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti. In particolare, per la realizzazione degli scatolari di approccio al cavalcavia, realizzati su fondazioni dirette, la profondità di scavo è compresa tra 1.30 e 3.80 m dal p.c.. Considerata la tipologia di esecuzione degli scavi ed il livello di falda non si ritiene vi sia rischio di contaminazione delle acque superficiali. In merito, invece, all'esecuzione delle trincee, previste lungo l'asse della NV14, la tipologia di realizzazione dell'opera e la sua configurazione (profondità massima degli scavi) non si ritiene vi siano rischi di contaminazione del terreno a causa di rilascio di inquinanti.</p>	

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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i. Tutte le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento.		<i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione o il funzionamento del progetto garantiscono la sicurezza e la salute delle persone, la tutela ambientale.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
<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?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le opere di progetto interferiscono con:</p> <p><input type="checkbox"/> L'intero tracciato della NV14 e parzialmente anche dalla NV05, nei tratti D e parzialmente dal tratto A interferiscono con Bene Paesaggistico tutelato ai sensi della lettera h) zone gravate da usi civici, vincolati dall'art. 142 D.Lgs 42/04.</p> <p><input type="checkbox"/> L'intero tracciato interferisce con Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) individuati dal PPTR della Regione Puglia vincolati dall'art. 143 D.Lgs 42/04</p> <p>In particolare vengono interessati:</p> <p>UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa - Aree a rischio archeologico (Viabilità Romana, Via Aecae Asculum e Villa, Stazione Ascoli Satriano)</p> <p>UCP – Strade a valenza paesaggistica (FFSS tratto Foggia – Potenza)</p> <p>UCP – Coni visuali</p> <p>UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>L'opera in progetto si inserisce nella matrice del paesaggio agrario, in cui gli elementi dell'insediamento rurale sono estremamente rarefatti e in cui anche gli elementi di naturalità sono poco presenti. Le opere in esame inoltre si confrontano direttamente con gli elementi narrativi delle infrastrutture di trasporto già ben rappresentati a livello locale e nell'area vasta di riferimento.</p> <p>Dalle valutazioni presenti nella Relazione Paesaggistica (Allegato 1) per quanto concerne l'interferenza con gli usi civici, non si ritiene si possano produrre impatti che alterino gli assetti fondiari agricoli e culturali in quanto il sedime dei manufatti di nuova realizzazione, per quanto questi interferiscano con il mosaico degli usi agricoli, operino localmente la frammentazione dello stesso e la sottrazione di superficie, non sembrano poter influire sui sistemi economici che presiedono e sostanziano la struttura del paesaggio agrario così come lo percepiamo oggi, mettendone in discussione la continuità.</p> <p>Le modifiche all'assetto fondiario sono state minimizzate, operando per quanto possibile in affiancamento o sullo stesso tracciato alle infrastrutture esistenti, e sono di entità del tutto localizzata.</p> <p>Per l'interferenza con gli elementi della Testimonianza della stratificazione insediativa - Aree a rischio archeologico non si ritiene si possano produrre impatti che alterino gli assetti della componente insediativa storica, in quanto le opere in progetto non si confrontano direttamente con i beni culturali o elementi altri testimoni della costruzione storica del paesaggio agrario.</p> <p>Rispetto alle strade a valenza paesaggistica e coni visuali, rispetto allo scenario attuale, si ritiene che la realizzazione delle opere in esame non darà luogo, in linea generale, ad un significativo effetto di intrusione sul paesaggio percepito; ciò in quanto le opere di progetto si sviluppano in parte in affiancamento alle infrastrutture esistenti e non portano nel paesaggio attraversato elementi lessicali e narrativi non già esistenti.</p> <p>In conclusione si può affermare che gli interventi in questione non produrranno pertanto effetti significativi</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?	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<p><b>Perché:</b>            Al fine di valutare la compatibilità idraulica delle viabilità in progetto, nonché la sicurezza idraulica delle opere esistenti, è stato sviluppato un modello numerico – idraulico monodimensionale con l'obiettivo di ottenere la propagazione dell'onda di piena, stimata assumendo un tempo di ritorno pari a 200 anni, coerentemente con quanto previsto dagli strumenti normativi vigenti.            Dalla verifica idraulica è emerso che i tombini esistenti risultano caratterizzati da capacità inferiori alle portate idrauliche di progetto, giungendo al completo sormonto per un evento meteorico con ricorrenza duecentennale. Le opere di progetto, adeguatamente dimensionate secondo le indicazioni riportate nel manuale di progettazione Italferr, rispettano interamente i vincoli riportati all'interno delle Norme Tecniche per le Costruzioni e relativi aggiornamenti. Inoltre, in condizioni Post Operam non sono presenti intersezioni tra il deflusso e le nuove infrastrutture. Alle condizioni indicate, dunque, gli interventi non sottraggono volume di espansione alla piena e possono pertanto ritenersi idraulicamente compatibili rispetto alle incisioni individuate.            Per un maggiore approfondimento si rimanda alla Relazione Idraulica e di compatibilità idraulica (Allegato 56) e relazione idrologica (Allegato 55)             Inoltre, il progetto prevede il trattamento delle acque di prima pioggia recependo le prescrizioni del "Regolamento Regionale del 9 dicembre 2013 n. 26 – disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e prima pioggia".            Per un maggiore approfondimento si rimanda alla Relazione idraulica smaltimento acque – piattaforma stradale (Allegato 57).</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?	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Durante la fase realizzativa n.1 è prevista l'interruzione di circa 3 giorni della viabilità SP99 per la realizzazione della spinta del tombino NI03 sotto la sede esistente. Il percorso alternativo per consentire tale interruzione prevede l'utilizzo della SS655 e gli svincoli di Ascoli Satriano Sud e Nord. Si prevede inoltre, la deviazione della viabilità SP99 e SP105 sulla nuova viabilità NV14 finalizzata alla realizzazione del tombino NI01 sotto la sede esistente della SP105 per un periodo di circa 45 giorni. Nella fase realizzativa n.4 si prevede l'interruzione della SP105 per la realizzazione dei rilevati Sud e Nord della NV05A e dello scatolare Sud della NV05A interferenti con l'attuale sede della SP105. Tale interruzione è stimata in una durata di circa 230 giorni, durante i quali la connessione viaria è garantita mediante le viabilità secondarie concluse nelle fasi precedenti.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi, in quanto l'interferenza che si avrà in fase realizzativa con le viabilità esistenti, viene risolta con delle deviazioni localizzate del traffico, evitando quindi percorsi alternativi che genererebbero o allungamenti di percorsi o aumento del traffico.</p>	
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Nell'area di progetto sono presenti le viabilità: - SS655 - SP 99 - SP 105</p>		<p><b>Perché:</b> Dalle valutazioni presenti nella Relazione Paesaggistica (allegato 1), si può affermare che gli interventi esaminati, inserendosi in un contesto poco esposto alla percezione da luoghi di normale accessibilità, ed essendo parzialmente esposti a punti e percorsi panoramici che si collocano a distanze considerevoli dall'intervento (&gt;1 - 1,5 km in linea d'aria), considerando in questo caso l'interferenza operata dalla vegetazione e le sistemazioni agrarie collinari, sembra possibile considerare gli effetti sul paesaggio percepito e sulle modalità di percezione del paesaggio trascurabili</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?	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in un'area agricola.		<i>Perché:</i> Come valutato nella Relazione paesaggistica (Allegato 1) le opere in esame sottraggono superfici agricole in modo trascurabile, contenendo gli effetti di frammentazione fondiaria. Si specifica che a corollario delle opere viarie, sono state previste opere a verde per la sistemazione delle aree residue dalla frammentazione operata con la realizzazione delle opere in esame in modo da non avere aree esposte a potenziale degrado e avviare, in tali parcelle, processi di riedificazione ambientale. Pertanto, si può affermare che gli interventi in questione non produrranno pertanto effetti significativi	
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> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto		<i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti 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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non ci sono aree densamente abitate.		<i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto		<i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi	
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> Nell'area di progetto non sono presenti risorse importanti di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità		<i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi	

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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi</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?	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><b>Descrizione:</b> L'intervento ricade in Zona sismica 1, con il un nuovo provvedimento, che prevede l'adozione delle stime di pericolosità sismica contenute nel Progetto S1 dell'INGV-DPC, la zona interessata dalla tratta ferroviaria progettuale, i valori di accelerazione al suolo (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni) sono compresi all'incirca nell'intervallo 0.175-0.200 ag (accelerazione massima del suolo).</p> <p>Dalla consultazione delle cartografie tematiche dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regionale Puglia (UoM ITR161), aggiornamento 2019, in corrispondenza delle opere in progetto sono presenti areali di pericolosità geomorfologica da frana che interessano direttamente le opere in progetto. L'intero settore di studio presenta interferenze dirette con gli areali di pericolosità PG1 (media o moderata). In particolare, la viabilità NV14 è interamente interessata dall'areale di pericolosità mentre la viabilità NV05 intercetta solo parzialmente tale areale di pericolosità nel settore sud-orientale. Tale areale è riconducibile essenzialmente ad una serie di conoidi alluvionali quiescenti di modeste dimensioni, essenzialmente connesse al deflusso delle acque correnti superficiali provenienti dal margine del terrazzo alluvionale, in relazione alle caratteristiche geomorfologiche dell'area ed al ridotto livello di rischio non rappresenta un elemento ostativo alla realizzazione delle opere.</p> <p>Dal punto di vista idraulico, le cartografie dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale del PAI Regionale Puglia (UoM ITR161) non riportano la presenza di areali di pericolosità idraulica che interessano le opere in progetto.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi, in quanto le opere sono progettate secondo quanto previsto dalla normativa vigente con l'utilizzo dei parametri di pericolosità sismica determinati sulla base di quanto previsto dal D.M. 17 gennaio 2018.</p> <p>In merito ai rischi di natura geotecnica legati alla localizzazione delle opere di progetto in zona sismica, è stata effettuata la valutazione della suscettibilità alla liquefazione, dalla quale è emersa l'assenza di suscettibilità. Per questo motivo non si è ritenuto procedere alla valutazione dei cedimenti post-sismici. Per ulteriori dettagli si rimanda alla relazione geotecnica generale. La realizzazione delle opere geotecniche di progetto non comporta inoltre problematiche dovute ai cedimenti indotti dalla realizzazione dei rilevati o degli scatolari di approccio. (cfr. relazione geotecnica generale – Allegato 58).</p> <p>In relazione agli esiti dello studio geologico condotto, l'area oggetto di studi risulta priva di elementi di pericolosità geologica e geomorfologica, potenziali o in atto, che possano determinare condizioni di rischio imminente ed interferenze dirette o indirette con le opere in progetto</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?	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> la linea Foggia – Potenza risulta oggetto di appalti distinti che eseguiranno una serie di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura esistente. Ad oggi la previsione è quella che la fase realizzativa dell'intervento avrà una sovrapposizione temporale con gli interventi del LOTTO 2 del medesimo progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia, Sottoprogetto 2.</p>		<p><i>Perché:</i> Si ritiene che l'effetto cumulato con l'intervento in progetto del Lotto 2 Linea Potenza Foggia possa considerarsi non significativo, in quanto in prossimità delle aree di cantiere non sono presenti ricettori che possano risentire di eventuali interferenze e disturbi dovuti alle lavorazioni.  Si evidenzia, inoltre, che nella successiva fase progettuale, l'Appaltatore potrà valutare differenti soluzioni di cantierizzazione, approfondendone gli eventuali impatti.  Per un approfondimento si rimanda alla Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale (Allegato 60).</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><i>Descrizione:</i> Il progetto non determina effetti di natura transfrontaliera</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti 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.

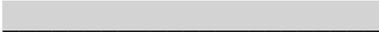
Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione paesaggistica ai sensi del dpcm 12.12.2005	-	ALL1_Relazione_paesaggistica
2	Relazione opere a verde - Relazione descrittiva degli interventi di mitigazione	-	ALL2_Relazione_opere_verde
3	Relazione descrittiva generale	-	ALL3_Relazione_generale
4	Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica	-	ALL4_Relazione_geologica_geomorfolo gica_idrogeologica_sismica
5	Corografia generale su ortofoto	1:10.000	ALL5_Corografia
6	NV05A - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL6_NV05A_Planimetria_progetto
7	NV05A - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL7_NV05A_Planimetria_tracciamento
8	NV05A - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL8_NV05A_Profilo_longitudinale
9	NV05A - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL9_NV05A_Sezioni_trasversali_1
10	NV05A - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL10_NV05A_Sezioni_trasversali_2
11	NV05A - Sezioni trasversali - Tav. 3	1:200	ALL11_NV05A_Sezioni_trasversali_3
12	NV05A - Sezioni trasversali - Tav. 4	1:200	ALL12_NV05A_Sezioni_trasversali_4
13	NV05B - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL13_NV05B_Planimetria_progetto
14	NV05B - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL14_NV05B_Planimetria_tracciamento
15	NV05B - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL15_NV05B_Profilo_longitudinale
16	NV05B - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL16_NV05B_Sezioni_trasversali_1
17	NV05B - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL17_NV05B_Sezioni_trasversali_2
18	NV05C - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL18_NV05C_Planimetria_progetto
19	NV05C - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL19_NV05C_Planimetria_tracciamento
20	NV05C - Profilo longitudinale	1:1.000	ALL20_NV05C_Profilo_longitudinale
21	NV05C - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL21_NV05C_Sezioni_trasversali_1
22	NV05C - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL22_NV05C_Sezioni_trasversali_2
23	NV05C - Sezioni trasversali - Tav. 3	1:200	ALL23_NV05C_Sezioni_trasversali_3

24	NV05D - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL24_NV05D_Planimetria_progetto
25	NV05D - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL25_NV05D_Planimetria_tracciamento
26	NV05D - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL26_NV05D_Profilo_longitudinale
27	NV05D - Sezioni trasversali	1:200	ALL27_NV05D_Sezioni_trasversali
28	NV05E - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL28_NV05E_Planimetria_progetto
29	NV05E - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL29_NV05E_Planimetria_tracciamento
30	NV05E - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL30_NV05E_Profilo_longitudinale
31	NV05E - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL31_NV05E_Sezioni_trasversali_1
32	NV05E - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL32_NV05E_Sezioni_trasversali_2
33	NV05F - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL33_NV05F_Planimetria_progetto
34	NV05F - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL34_NV05F_Planimetria_tracciamento
35	NV05F - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL35_NV05F_Profilo_longitudinale
36	NV05F - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL36_NV05F_Sezioni_trasversali_1
37	NV05F - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL37_NV05F_Sezioni_trasversali_2
38	NV14 - Planimetria di progetto su cartografia	1:1.000	ALL38_NV14_Planimetria_progetto
39	NV14 - Planimetria di tracciamento	1:1.000	ALL39_NV14_Planimetria_tracciamento
40	NV14 - Profilo longitudinale	1:1.000/100	ALL40_NV14_Profilo_longitudinale
41	NV14 - Sezioni trasversali - Tav. 1	1:200	ALL41_NV14_Sezioni_trasversali_1
42	NV14 - Sezioni trasversali - Tav. 2	1:200	ALL42_NV14_Sezioni_trasversali_2
43	IV05 - Planimetria generale	1:500	ALL43_IV05_Planimetria
44	IV05 - Pianta prospetto e sezione trasversale tipo impalcato	1:200	ALL44_IV05_Pianta_prospetto_sezione_trasversale
45	IV05 - Pianta fondazioni e sezione longitudinale	1:200	ALL45_IV05_Pianta_fondazioni_sezione_longitudinale
46	SL01 - Pianta scavi e sezione longitudinale	1:200	ALL46_SL01_Pianta_scavi_sezione_longitudinale
47	SL01 - Pianta fondazioni e prospetto longitudinale	varie	ALL47_SL01_Pianta_fondazioni_prospetto_longitudinale
48	SL01 - Carpenteria fondazione e sezioni longitudinali	Varie	ALL48_SL01_Carpenteria_fondazione_sezioni_longitudinali
49	SL02 - Pianta scavi e sezione longitudinale	varie	ALL49_SL02_Pianta_scavi_sezione_longitudinale
50	SL02 - Pianta fondazioni e prospetto longitudinale	1:200	ALL50_SL02_Pianta_fondazioni_prospetto_longitudinale
51	NI01 - Pianta, profilo e sezioni	1:50	ALL51_NI01_Pianta_profilo_sezioni
52	NI02 - Pianta, profilo e sezioni	1:50	ALL52_NI02_Pianta_profilo_sezioni
53	NI03 - Pianta, profilo e sezioni	1:50	ALL53_NI03_Pianta_profilo_sezioni

54	NI04 - Pianta, profilo e sezioni	1:50	ALL54_NI04_Pianta_profilo_sezioni
55	Relazione Idrologica	-	ALL55_Relazione_Idrologica
56	Relazione Idraulica e di compatibilità idraulica	-	ALL56_Relazione_Idraulica_compatibilità_idraulica
57	Relazione idraulica smaltimento acque - Piattaforma Stradale	-	ALL57_Relazione_idraulica_smaltimento_acque
58	Relazione geotecnica generale	-	ALL58_Relazione_geotecnica
59	Relazione archeologica	-	ALL59_Relazione_archeologica
60	Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione - relazione generale	-	ALL60_Relazione_Gestione_materiali_risulta_aspetti_ambientali_cantierizzazione
61	Programma Lavori	-	ALL61_Programma_Lavori
62	Planimetria delle aree di cantiere e della viabilità connessa	1:2000	ALL62_Planimetria_aree_cantiere
63	Relazione di cantierizzazione	-	ALL63_Relazione_cantierizzazione

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.