



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 9751] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Progetto definitivo di Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia - Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede - Soppressione PL alla pk 30+356 e alla pk 30+881
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2023\0000282 del 17/04/2023 acquisita al prot. acquisita al prot. MASE-65621 del 24/04/2023, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti Area Campania, Sardegna e Adriatica S-O. Progetti Adriatica- ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto Soppressione PL alla pk 30+356 e alla pk 30+881 e adeguamento viabilità esistenti, che rientra nel più complessivo progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia - Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo”.

L'intervento, come descritto nell'istanza e nella lista di controllo, rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 lettera “h” denominata “*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)*”

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

Come ricordato dal Proponente, nel corso della Conferenza di Servizi decisoria 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.

Il progetto ha lo scopo di presentare una nuova soluzione di opere sostitutive dei PL, atte a garantire un sistema viario (NV14 e NV05) complessivamente congruente alle previsioni urbanistiche del Comune di Ascoli Satriano. Il sistema viario previsto dal progetto è necessario per il ripristino della continuità della SP105 esistente, sovrappassante la linea ferroviaria tramite un cavalcaferrovia.

Gli interventi in Progetto si localizzano a nord ovest del Comune di Ascoli Satriano, in Provincia di Foggia, Puglia, nei pressi della stazione di Ascoli Satriano Fig. 1.

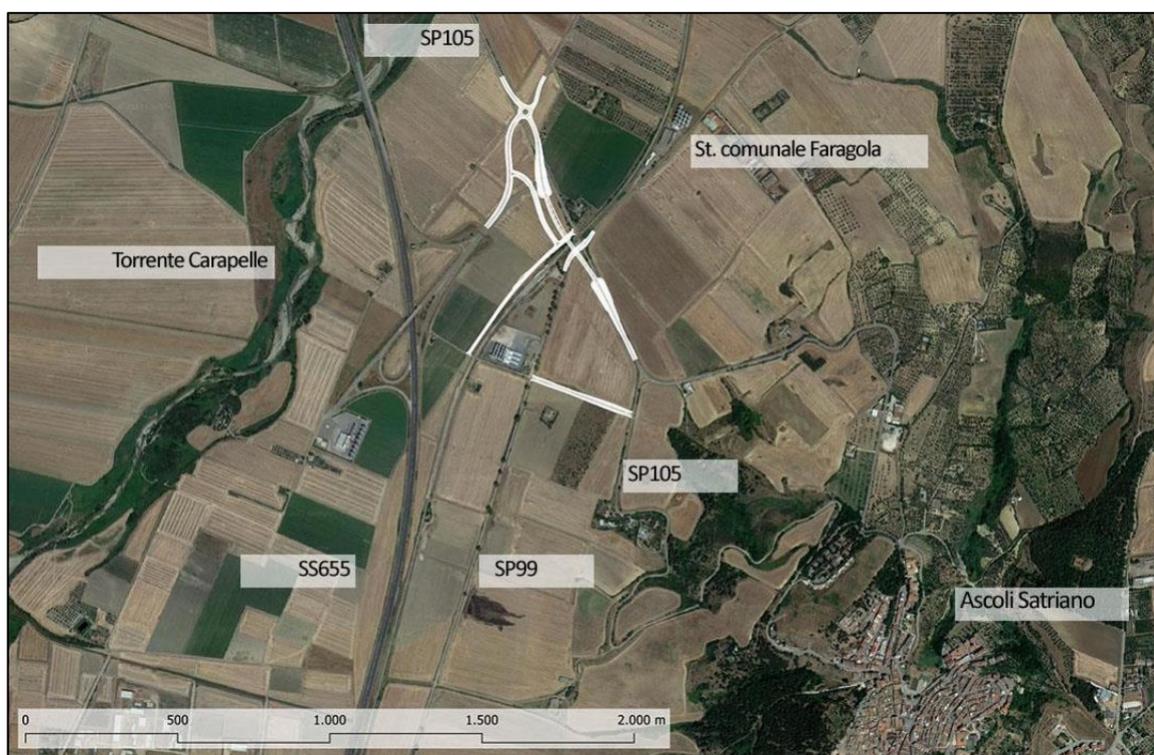


Fig. 1- Localizzazione area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha in progetto la realizzazione, nel Comune di Ascoli Satriano, del cavalcaferrovia, a completamento del Progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza– Foggia.

Le opere in progetto hanno lo scopo di sostitutive dei PL da sopprimere alle pk 30+356 e pk 30+881, garantire un sistema viario (NV14 e NV05) e le previsioni urbanistiche del Comune di Ascoli Satriano e consistono in:

- 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;
- realizzazione di nuove viabilità per il collegamento di viabilità esistenti;
- realizzazione di nuove viabilità di ricucitura per connessione fondi e piccole proprietà a carattere prevalentemente agricolo;
- realizzazione 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 di 40 m e due rampe di collegamento, per uno sviluppo complessivo di 892 m.

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, Fig. 2.

Il Progetto si completa quindi con la realizzazione dei tratti:

- Asse NV05C_3 – Rotatoria a nord di diametro 25 m;
- Asse NV05B - Rampa SS655: adeguamento viabilità per il collegamento tra lo svincolo di Ascoli Satriano Nord sulla SS655 e la SP105;
- Asse NV05D - SP99: Adeguamento viabilità SP99 per il collegamento con Contrada Comunale Faragola;
- Asse NV05C_1 - Ramo ovest: adeguamento SP105 per innesto in rotatoria da ovest;
- Asse NV05C_2 - Ramo est: adeguamento Strada Comunale per innesto in rotatoria da est;
- Asse NV05E - Interpodereale 1: nuova viabilità di collegamento tra la Rampa SS655 e strada interpodereale 2;
- Asse NV05F - Interpodereale 2: nuova viabilità parallela alla linea ferroviaria per il ripristino accesso fondi e abitazioni private.
- Asse NV14 – Nuova viabilità inquadrata come Strada Urbana di Quartiere (Cat. E1), che ripristina il collegamento tra la SP105 e la SP99.

Come evidenziato dal Proponente, le opere in progetto si collocano in area agricola rurale, sub-pianeggiante, con quote planimetriche tra 190 e 200 m s.l.m., interessata da monoculture a seminativo, a bassa densità demografica, connotata dalla rada presenza di case isolate, masserie e insediamenti produttivi sparsi.

La zona di intervento è prossima al corso del Torrente Carapelle e che scorre poco a NE, con direzione circa SW-NE, a cui si aggiungono una serie di corsi d’acqua secondari, a carattere generalmente stagionale e/o torrentizio.

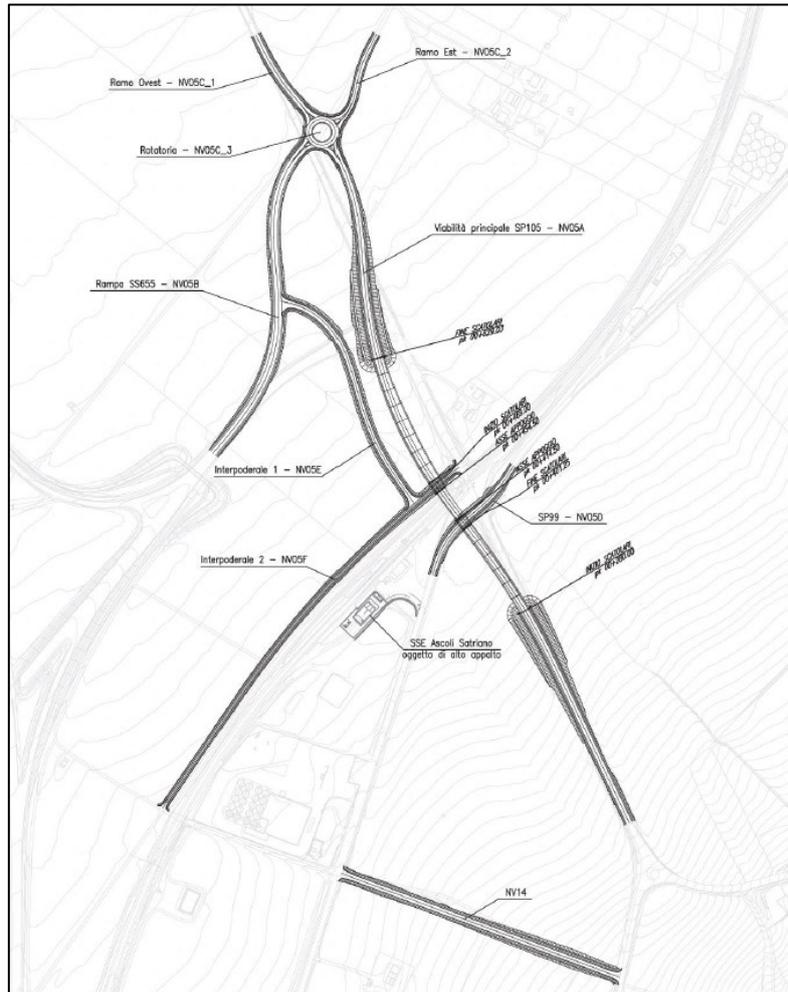


Fig. 2 – PD - Inquadramento planimetrico nuove viabilità (Fonte: Allegato 3 alla Lista di controllo - Relazione Descrittiva Generale)

Per la soppressione del Passaggio a Livello PL è prevista la realizzazione del tratto di strada denominato “NV05A”, che comporterà la realizzazione di un cavalcaferrovia a campata unica da 40 m, con altezza libera tra il piano ferro della via e l'intradosso del cavalcavia pari a 7,00 m, Fig. 3.

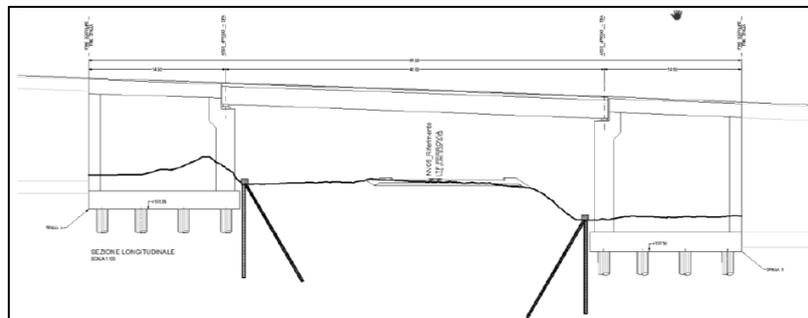


Fig. 3 – Prospetto Cavalcaferrovia (Fonte: Allegato 3 alla Lista di controllo -Relazione Descrittiva Generale)

Come dettagliato nella documentazione tecnica, l'accesso al cavalcaferrovia avviene tramite 2 rampe realizzate mediante strutture scatolari in conglomerato cementizio armato gettato in opera, nel momento in cui il rilevato stradale in terra raggiunge altezza di circa 4,5m.

La rampa Sud si sviluppa per 120 m ed è composta di 6 conchi da 20 m con larghezza massima di 10,80 m, mentre la rampa Nord, di struttura analoga a quella della rampa Sud, si sviluppa per 160 m ed è composta dalla successione di 8 conchi da 20 m, di larghezza massima pari a 13,75 m.

Ai fini di un miglior inserimento paesaggistico delle opere di scavalco della linea ferroviaria è prevista la realizzazione di dune in terra a ridosso delle strutture scatolari.

Il progetto prevede la realizzazione, altresì, di n. 4 tombini idraulici, a sezione circolare e scatolare, con lunghezze da 15,5 m a 19,5 m.

Le aree del cantiere operativo e di stoccaggio verranno realizzate nel settore meridionale del sito, su superfici in aree libere e disponibili Fig. 4.

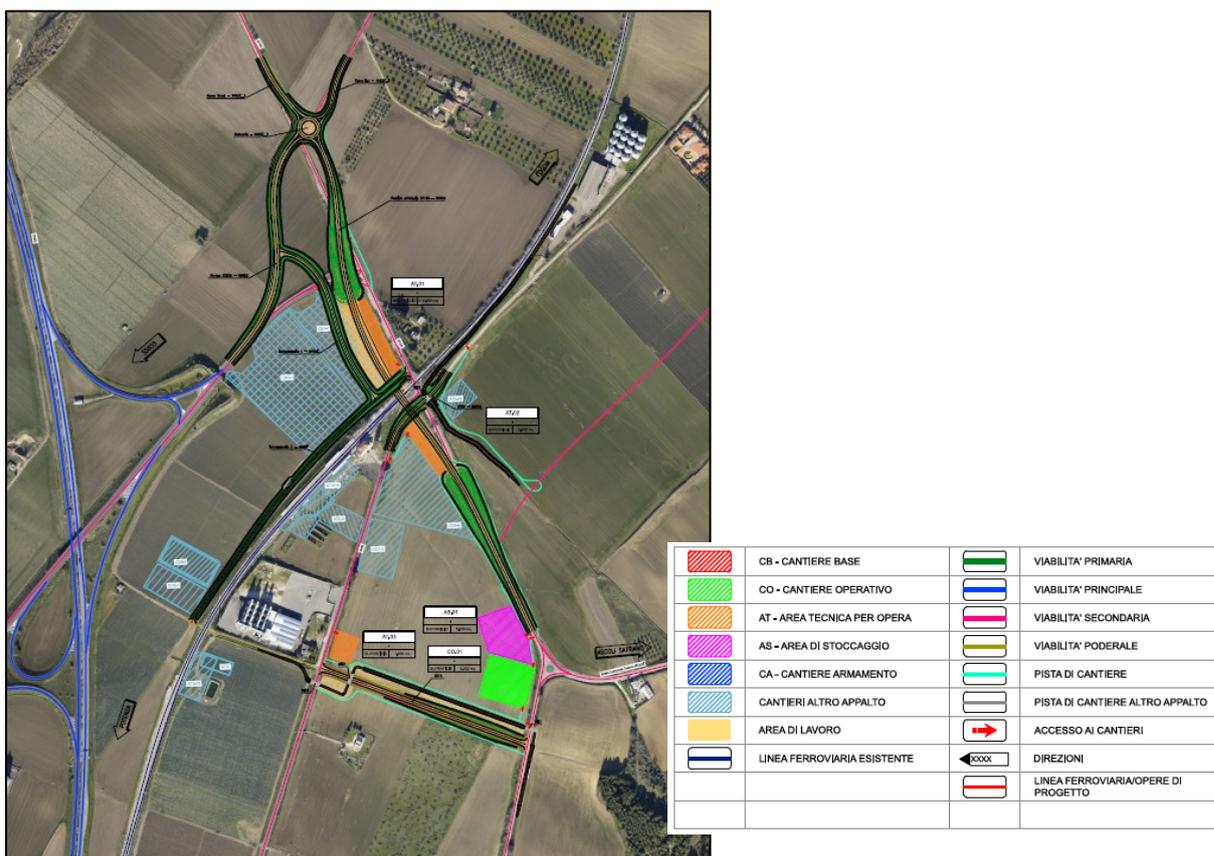


Fig. 4 – Localizzazione aree di cantiere (Fonte: Allegato 62 alla Lista di controllo - Planimetria delle aree di cantiere e della viabilità connessa)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” la Società R.F.I S.p.A. indica che il progetto è per la Linea ferroviaria Potenza-Foggia. Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede è stato sottoposto a procedura di VIA, conclusasi con 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, successivamente prorogato con DM n. 25 del 19/01/2022.

Il progetto è soggetto ad autorizzazione Paesaggistica che dovrà essere rilasciata dalla Regione Puglia.

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente afferma che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, il progetto non ricade nell’abito di tali zone;
- al punto 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)”, il sito è fuori da aree naturali protette che sono a distanza tale da non poter essere interessate in alcun modo dai lavori in progetto. Le aree naturali protette più prossime sono localizzate a circa 12÷13 km di distanza e coincidono a nord con l’area SIC IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell’Incoronata; a sud con l’area SIC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti, a ovest con l’area SIC IT9110033 Accadia – Deliceto.
- al punto 6 “Zone a forte densità demografica” gli interventi si collocano in zona rurale a bassissima densità abitativa nella quale trovano posto case sparse e masserie.
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, il Proponente rappresenta che le opere in progetto interferiscono con Beni Paesaggistici tutelati ai sensi dell’art. 142 D.Lgs 42/04, lettera h) - zone gravate da usi civici, e 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;
- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)”, le opere in progetto ricadono all’esterno di siti identificati come contaminati;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, Il sito non ricade neppure parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che in corrispondenza delle opere in progetto sono presenti areali di pericolosità geomorfologica da frana che interessano direttamente le opere in progetto, Fig. 5. L’intero settore di studio presenta interferenze dirette con gli areali di pericolosità geomorfologica PG1 (media o moderata); dal punto di vista idraulico, il progetto è esterno ad aree indicate a pericolosità idraulica;

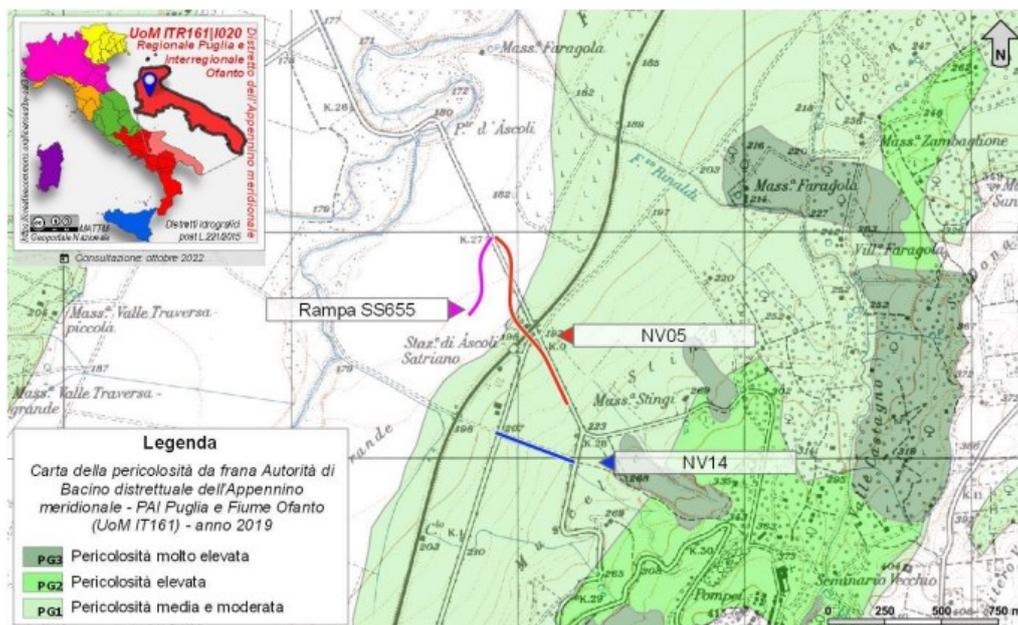


Fig. 5 – Stralcio della carta della pericolosità da frana (Fonte: Allegato 4 alla Lista di Controllo - Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 1;
- Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma l’intervento consiste nell’adeguamento e ricucitura di viabilità esistenti, che pur comportando una sottrazione di suolo agricolo, non 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 introducono nel paesaggio elementi non già presenti, e pertanto non produrranno effetti significativi.
- Come evidenziato nella Lista di Controllo, 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, e circa 3.846 mc di conglomerato bituminoso. I materiali da scavo e da demolizione totalmente gestiti come rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e saranno dunque conferiti, successivamente alla caratterizzazione chimica, presso siti di recupero/smaltimento autorizzati privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo secondariamente prevedendo lo smaltimento finale in discarica. Il proponente prevede di riutilizzare parte del terreno vegetale prodotto nell’ambito dell'appalto in qualità di risorsa. Si stima inoltre che la quantità di materiali inerti necessaria alla realizzazione delle opere sia pari a circa 115.610 mc.

Nella relazione “Gestione dei materiali di risulta e aspetti ambientali della cantierizzazione” allegato 60 alla lista di controllo, il proponente individua sia le cave di approvvigionamento dei

materiali, sia gli impianti di recupero di rifiuti speciali non pericolosi sia i centri di recupero di rifiuti speciali pericolosi e non, collocati a distanze entro i 50 km dal sito.

Per quanto attiene alla generazione di emissione di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera, il proponente afferma che il progetto non genererà sostanze tossiche e nocive in atmosfera. Per quanto concerne l'emissione di polveri a titolo cautelativo saranno comunque previsti interventi di mitigazione con la sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.

Il Proponente indica che le lavorazioni previste non comporteranno impatti su suolo o acque superficiali in quanto non sono previste lavorazioni a rischio.

La Società Proponente afferma che gli interventi non interferiscono con zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico

Considerazioni e conclusioni

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto Soppressione PL alla pk 30+356 e alla pk 30+881 e adeguamento viabilità esistenti, che rientra nel più complessivo progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia - Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede, già 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 era emersa la necessità di conciliare la soppressione dei PL, l'adeguamento e ricucitura del sistema viario locale con le previsioni urbanistiche del Comune di Ascoli Satriano.

Il progetto prevede la realizzazione dell'asse viario NV05, costituito dal cavalcaferrovia di 40 m, e due rampe di accesso, per una lunghezza complessiva pari a 892 m.

E' inoltre prevista la realizzazione di tratti stradali di raccordo con la viabilità locale, tramite una rotonda ed assi di stradali di innesto ed interpoderali.

Esaminato quanto riportato nella Lista di controllo e negli allegati tecnici, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione dei materiali prodotti nel corso delle demolizioni si dovrà fare riferimento a quanto indicato dalla normativa di settore.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive

procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlo Di Gianfrancesco', written in a cursive style.