DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 10 agosto 2016, n. 1281

D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - Procedura di VIA di competenza ministeriale - [ID_VIP: 3017] - Progetto "Linea ferroviaria Foggia-Potenza Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede" - Proponente Italferr S.p.A. - Area Operativa Centro sud – Parere regionale favorevole condizionato di compatibilità ambientale.

L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente, dott. Domenico Santorsola, sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi e confermata dal Dirigente della Sezione Ecologia, ing. Giuseppe Tedeschi, riferisce:

PREMESSO CHE:

- Con nota prot. 0037859 del 30.04.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia scrivente n. AOO_89/6040 del 05.03.2015, Italferr S.p.A. Area Operativa Centro Sud con sede legale in via V.G. Galati, 71 Roma presentava istanza di avvio del procedimento di V.I.A. di competenza statale, nell'ambito della quale la Regione Puglia è tenuta a rendere il proprio parere endoprocedimentale.
 - Al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, la medesima società comunicava di aver provveduto alle pubblicazioni di rito concernenti l'avviso di deposito della predetta istanza e della relativa documentazione progettuale sui quotidiani "La Repubblica" e "La Gazzetta del Mezzogiorno ", entrambi del 6 maggio 2015.
 - Il progetto in argomento, che interessa le regioni Puglia e Basilicata, prevede l'elettrificazione delle linee ferroviarie esistenti Foggia-Potenza e Rocchetta S. Nicola di Melfi, rettifiche di tracciato per consentire una maggiore velocità di percorrenza nella tratta Foggia-S. Nicola di Melfi, la soppressione dei passaggi a livello e le varianti di tracciato per il tratto Rocchetta-San Nicola di Melfi e Rocchetta-Potenza.
- Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali – con nota prot. n. DVA-2015-13484 del 20.05.2015, acquisita al protocollo del Servizio scrivente n. AOO_89/7235 del 25.05.2015 comunicava alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale, VIA/VAS nonché agli enti territorialmente coinvolti, l'esito positivo dell'esame preliminare dell'istanza in argomento.

VISTO CHE:

- con nota prot. n. AOO_89/279 del 27.10.2014 la Sezione Ecologia richiedeva le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

RILEVATO CHE:

- Con nota prot. n. AOO_148/1907 del 27.07.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO_89/10994 del 04.08.2015, il Servizio regionale Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità riferiva che l'intervento previsto non presenta interferenze con atti di programmazione/pianificazione di competenza del medesimo Servizio e risulta coerente anche rispetto agli scenari e alle direttive contenute nel revisionando Piano Operativo di Attuazione 2015-2019, adottato con DGR n. 676 del 2.04.2015.
 - Veniva inoltre evidenziato che l'intervento in esame è ricompreso nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari- Lecce/Taranto che si inserisce nell'ambito degli interventi necessari per il miglioramento del traffico passeggeri e merci nella aree metropolitane di Napoli e Bari e in quelle regionali campana e pugliese attraverso un adeguato collegamento tra il Corridoio Tirrenico e il Corridoio Adriatico.
- Con nota prot. n. 6130 del 31.07.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO_89/11380 del 13.08.2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmetteva l'attivazione del procedimento di accertamento di conformità urbanistica di cui al d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383;
- Con nota prot. n. 66196-88 del 17.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia. n. AOO_89/15608 del 17.11.2015 e allegata al parere del Comitato reg.le di V.I.A. per farne parte integrante, l'Arpa Puglia ri-

chiedeva degli approfondimenti progettuali;

- Con nota prot. n. AOO_145/11539 dell'01.12.2015, allegata al parere del Comitato reg.le di V.I.A. per farne parte integrante, la Sezione regionale Assetto del Territorio trasmetteva il parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto, condizionato al rispetto di prescrizioni;
- Con nota prot. n. AOO_075/108 del 26.01.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO_89/1237 del 03.02.2016, la Sezione regionale Risorse Idriche, esprimeva parere favorevole di compatibilità con il Piano di Tutela delle Acque delle opere in oggetto a condizione che:
 - "...ove fossero previsti prelievi di acqua dalla falda sotterranea, gli stessi vengano fatti rispettando strettamente i sopracitati vincoli, come prescritto dal P.T.A. con le limitazioni sospensive nelle aree di vincolo;
 - Ove fossero previsti impianti per il trattamento di reflui e di acque meteoriche, gli stessi dovranno essere conformi alla normativa vigente, con particolare riferimento ai Regolamenti Regionali n. 26/2011 (acque reflue) e n. 26/2013 (trattamento acque meteoriche).

Da ultimo, laddove i lavori dovessero interferire con corsi di acqua, dovranno essere adottate modalità di intervento tali da evitare ripercussioni negative sulla qualità delle acque.";

CONSIDERATO CHE:

- Il Comitato Regionale V.I.A., nella seduta dell'01.12.2015 esaminati gli atti e valutata la documentazione progettuale depositata, si esprimeva come da parere allegato n. 1 alla presente deliberazione;
- Con nota prot. n. 4888 del 19.04.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia. n. AOO_89/24307 dell'11.04.2016, il proponente trasmetteva integrazioni progettuali resesi necessarie a valle della seduta di Conferenza di Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 3 dicembre 2015, nonché in esito alle interlocuzioni con la Commissione VIA nell'ambito del relativo procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale.

Le opere oggetto di modifica sono essenzialmente quelle di seguito elencate:

- NV02: cavalca ferrovia, sito in territorio di Foggia (FG), utile alla soppressione del P.L. alla pK 14+942 della linea ferroviaria Foggia-Potenza;
- NV05: cavalca ferrovia, sito in territorio di Ascoli Satriano (FG), utile alla soppressione dei P.L. alla pK 30+356 e alla pK 30+881 della linea ferroviaria Foggia- Potenza;
- NV08: cavalca ferrovia, sito in territorio di Rionero in Vulture (PZ) e di Barile (PZ), utile alla soppressione del P.L. alla pK 73+295 della linea ferroviaria Foggia-Potenza
- Cabina TE di Rocchetta, sita in territorio di Melfi (PZ)
- Stralcio della Variante alla sede ferroviaria in uscita dalla galleria S. Venere (stazione di Rocchetta), ubicata in territorio di Melfi (PZ)

Con detta integrazione si è perfezionata la localizzazione delle opere previste in progetto ai fini urbanistici e si è aggiornato il relativo inserimento ambientale e paesaggistico delle opere modificate;

- Pertanto il Comitato Regionale V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, nella seduta del 05.07.2016, esaminava la documentazione progettuale integrativa e si esprimeva come da parere allegato n. 2 alla presente deliberazione;
- Con nota prot. n. 9165 del 05.07.2016, allegato n. 3 alla presente deliberazione, l'Autorità di Bacino della Puglia riteneva il progetto in esame conforme al PAI vigente e quindi assegnava al RUP la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni indicate nello stesso parere
- La giunta regionale esprime, ai sensi dell'art. 20, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., il parere relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6, comma 3, l. 349/1986;

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e s.m.i. e della lett. K) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore e dal Dirigente della Sezione;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

DELIBERA

- di esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell'ambito del procedimento ministeriale di procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nelle sedute dell'01.12.2015 e del 05.07.2016, allegati alla presente deliberazione per farne parte integrante, parere favorevole condizionato di compatibilità ambientale per il progetto concernente la "Linea ferroviaria Foggia-Potenza Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede", proposto da Italferr S.p.A. Area Operativa Centro sud;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia -;
- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.

Il segretario della Giunta dott.a Carmela Moretti

Il Presidente della Giunta dott. Michele Emiliano

ALLEGATO ME 1

UFF. UIA/UIXCA

HAFRICA

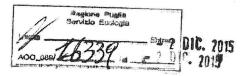


2 10, 2015

REGIONE PUGLIA

AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA
AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE
ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE

SERVIZIO ECOLOGIA – UFFICIO PROGRAMMAZIONE, POLITICHE ENERGETICHE, V.I.A. E V.A.S.



Al Dirigente Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, V.I.A. e V.A.S. S E D E

Parere espresso nella seduta del 01/12/2015

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale - Sottoprogetto 2 - Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione p.l. e consolidamento sede. Proponente: RFI - ITALFERR

Premessa e descrizione intervento

La linea ferroviaria Foggia – Potenza, risalente alla seconda metà dell'Ottocento, a semplice binario elettrificata, si sviluppa con tracciati caratterizzati da elevate pendenze e curve di raggio stretto (250 ml).

Con Delibera CIPE n. 62/2010 è stato finanziato il progetto 1674.AM "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia – Potenza", inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo nell'ambito della realizzazione della Direttrice ferroviaria "Napoli – Bari – Lecce – Taranto". I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- · elettrificazione della linea;
- rettifiche di tracciato;
- soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Il progetto "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia - Potenza", si compone di due sottoprogetti, il secondo del quale è oggetto del parere:

- sottoprogetto 1 Adeguamenti a standard e razionalizzazione degli impianti;
- sottoprogetto 2 Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL ed adequamento di gallerie.

M

K

Q.77. Sq.

Le ragioni alla base del progetto sono da ricercare nella necessità di ammodernamento della rete ferroviaria della linea Foggia-Potenza, al fine di permettere la velocizzazione di alcuni tratti, nonché l'elettrificazione della tratta Rocchetta Sant'Antonio – San Nicola di Melfi, per ragioni analoghe. Il Proponente afferma che non si tratta della progettazione di una nuova linea ferroviaria bensì della realizzazione di nuove opere insistenti sull'attuale linea Foggia-Potenza e opere di adeguamento infrastrutturale della tratta Rocchetta Sant'Antonio – San Nicola di Melfi. Nello specifico, nel quadro di riferimento progettuale sono indicati i seguenti obiettivi:

- riduzione dei tempi di percorrenza mediante rettifiche di tracciato, elettrificazione della linea, incroci contemporanei e velocizzazione deviate nelle stazioni;
- prevenzione anomalie mediante adeguamento del binario agli attuali standard e soppressione dei passaggi a livello;
- miglioramento della fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori, mediante la realizzazione di sottopassaggi viaggiatori, l'adeguamento dei marciapiedi e l'adeguamento del sistema di informazione al pubblico;
- opere di difesa dal rischio idraulico è consolidamento di zone in frana.

il progetto nella versione preliminare è stato valutato in sede di Conferenza sei Servizi che si è conclusa con una serie di considerazioni, formulate dai soggetti che vi hanno partecipato, che hanno portato ad alcune modifiche, soprattutto inerenti i cavalcaferrovia previsti in sostituzione dei Passaggi a Livello.

\$ 3 · (

Quadro di riferimento programmatico e analisi vincolistica

Pianificazione comunale

L'analisi viene riferita al solo tracciato ubicato nel territorio della Regione Puglia, riportando le tabelle presenti nel quadro di riferimento programmatico. L'analisi è stata svolta dai redattori dello studio sulla base della tavola IA0X00D22NXSA000G01A — Programmazione locale PRG per i Comuni interessati dalla realizzazione dei nuovi cavalca ferrovia, dalle sottostazioni elettriche e dalle cabine di trazione elettrica.

| Comune | Progressiva | Opera | Lotto | Destinazione d'uso |
|--------------------|--------------------------|------------|--|--|
| | Km 08+019 | Cabina TE | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| Foggia | Km 11+764 | NV01 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| | Km 14+942 | NV02 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| Ordona | Km 17+550 | NV03 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola, una parte del cavalca ferrovia è adiacente alla zona B - Tessulo edilizio consolidato |
| Ascoil Satriano | Km 30+881 | NV05 | 2 | Il tracciato ricade su una ZONA E - Zona prevalentemente, agricola, parte del cavalca ferrovia in Zona C - Zona a prevalente destinazione residenziale. |
| | Km 30+5 53 | SSE | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| | Km 36+721 – Km 37+612 | Variante 1 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola, inottre il tracciato ferroviario è circoscritto nella fascia di rispetto ferroviario; al Km 37+612 il tracciato ferroviario interseca anche una fascia di rispetto stradate. |
| | Km 36+782 | NV10 | 4 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola e si interseca con la fascia di rispetto ferroviario |
| Candel a | Km 38+203 | NV06 | 2. | ZONA E - Zona prevalentemente agricola, inoltre il tracciato ferroviario è circoscritto nella fascia di rispetto ferroviario. Il cavalvaferrovia attraversa, inoltre, un vincolo stradale, immettendosi in una viabilità di progetto ed una Zona mista per artigianato ed abdazioni. |
| | Km39+652 | NV11 | A CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR | ZONA E - Zona prevalentemente agricola, inoltre il tracciato ferroviario è circoscritto nella fascia di rispetto ferroviario. Una parte del cavalca ferrovia interseca una zona di rispetto stradal |

M

Ho



+ c 3 W

g n

| | Km 43+405 – 45+384 | Variante 2 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola. Una parta del tracciato si inserisca nella zona di rispetto ferroviano della ferrovia esistente. |
|---------------------------|--|-----------------------|---|---|
| | :Cm 44*443 | NV07 | 2 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola, Una parte del cavalcaferrovia interseca la zona di rispetto ferroviario della ferrovia esistente ed una zona di rispetto stradale. |
| | Km 49+209 | Cabina TE | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| Rocchetta Sant'Antonio | Dal Km 49+294 al Km 49+700 | Variante Rocchetta | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| | Dal Km 49+700 al Km 50+585 | Variante Rocchetta | 1 | NO PRG |
| Meifi | Perpendicolare al Km 72+727, sulla linea ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio – Melfi | SSE | 1 | NO PRG |
| Barile | Km 73+295 | NV08 | 4 | NO PRG |
| | Km 73+29 5 | NV08 | 4 | Parte del cavalcafferovia interseca: una ZONA E - Zona prevalentemente agricola; la fascia di rispetto della ferrovia; una Zona D- Zona a prevalente destinazione industriala; una Zona B - Tessuto edilizio consolidato. |
| Ríone in Vulture | Km 74+76 0 | NV12 | 4 | Parte del cavalcafferovia interseca: una ZONA E - Zona prevalentemente agricola; la fascia di rispetto della ferrovia; una Zona a verde pubblico, boschi e parchi naturalistici e archeologici. |
| | Km 74+660 | SSE | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| Avigliano | Km 99+780 | SSE | 1 | ZONA E - Zona prevalentemente agricola |
| Potenza | Km 117+775 | Cabina TE | 1 | Vincolo ferroviario |

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)
L'analisi del PPTR viene fornita nelle seguenti tabelle stralciate dallo studio di impatto ambientale (cfr. quadro di riferimento programmatico).





| P9 0 | | | |
|------|-------|---------|---|
| Beni | paesa | agistic | 8 |

| 4.434-00-04. | | | PUGLIA: | | 10 P T 10 P | |
|--|--|--|--|--|---------------------------------------|--|
| 25.74 | | | | NTA del PT | PR PUGLÍA | PTPR Tavola 3.2.9 |
| nterventa a Trogressiva | otto | Macro Componend | Corriponenta interferita: | Prescrizioni | Minure di salvaguardia | Articolazione del lerritorio urbanos rurale-silvopastorale- naturale |
| TE Cervaro - | | Control of the state of the superior | to see the second secon | A Commence of the August of th | Alice Comme | Terror Terror |
| Km 08+019 | 1 | Aree protette e siti naturalistici e controllo del paesaggio | Parchi e Riserve (art. 142, comma 1, lett. f, del Codice) | - Art.71 | | Rurale: seminativi |
| NV01 - Km 11+764 | 2 | Componenti culturali e insediative | Paesaggi rurali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) Testimonianze della stratificazione insediativa - rete tratturi e aree di rispatto (art 143, | | Art. 83 ⁴⁸ | |
| | | Aree tutelate dal PPTR | comma 1, lett. e, del Codice) Ulteriori contesti tutelati dal PPTR Puglia si | Art. 7, co. 7 | Au. 31, 62 | |
| | · | Ales totelate del FFTK | sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) | ALT, W. I | · · | |
| NV02 - km 14+942 | 2 | Aree protette e siti naturalistici e controllo del | Parchi e Riserve (art. 142, comma 1, lett. f, del Codice) Area di rispatto dei parchi e delle riserve | Art.71 | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | Rurale: seminativi- |
| | | paesaggio | regionall (art. 143, comma 1, lettera e, del. | | Art. 72 | colture erbacee |
| | 1 | | Codice) | | | |
| | | Componenti culturali e | Paesaggi rurali (art 143, comma 1, leit. e, del Codice) | Manufacture in the supervision of the supervision o | Art. 83 ⁴⁹ | |
| | de la constantina della consta | insediative | Testimonianza della stratificazione insediativa rete trattun e aree di rispetto (ari 143, comma 1, lett. a, del Codice) | | Art. 81, 82 | |
| Company of the second s | | Aree lutelate dal PPTR | Ulteriori contesti tutelati dal PPTR Puglia ai sensi dell'art, 143, comma 1, lett. e) | Art. 7, co. 7 | | and the second s |
| NV03 - Km 17+550 | 2 | Componenti idrologiche | Aree soggette a vincolo idrogeologico (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice) | R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 | | Rurale: seminativi |
| | | Arme lutelate dat PPTR | Ulterion contesti tulelati dal PPTR Puglia ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) | Art. 7, co. 7 | | and the members where the parties of |
| SSE Ascoll Satriano + Km 30+553 | . 1 | - | • | • | • | Urbano: edificato recente |
| NV05 - Km 30+881 | 2 | Componenti botanico- vegetazionali | Prati e pascoli naturali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) | Usi civid | Art. 66 ⁴⁰ | Rurale: saminativi |
| | | Componenti culturali e | Zone gravate da usi civici (art 142, comma 1, | LISE CANCE | | Kittana: raminatas |
| | | insediative Componenti culturali e insediative | lett. h, del Codice) Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) | | Art. 82 | / |
| | | Componenti valori percettivi | Strade a valenza paesaggistica (art 143, comma 1, leit. e, del Codice) | | Art. 88 | |
| | | Aree tulelate dai PPTR | Ulterion contesti tutelati dal PPTR Puglia ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. o) | Art. 7, co. 7 | | |
| Variante tracciato n. 1 - Km 36+586- 17+523 | 2 | | | | | Ruralec seminalivi |
| NV10 - Km 16+782 | 4 | Aree lutelate dal PPTR | Ulleriori contesti tutelati dai PPTR Punlia ai consi dell'art. 143, comma 1, latt. e) | Art. 7, co. 7 | an in processing of the | Purate: seminativi |
| NV06 - Km | | Componenti culturali e insediative | Festimonianze della stratificazione insediutiva - orte frattun e aree di rispetto (art. 143, rosmna 1, lett. e, del Codica) | | ਨੇਕਾ 81, 32 | Purale: seminativi Urbano: edificato :ucente |
| 38+203 | 2 | Čemponenti valon Sercettivi | Strade a valenza paesaggistica (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) | | Art 88 | - Constitu |
| | | Area fulalate dal PPTR | Uiterion contesti tutelati dal PPTR Pupita ai sensi dell'art. 143, comma. 1, fett. e) | Art. 7, co. 7 | | Denvis continued |
| NV11 - Km 19+552 | 4 | Componenti (drologiche | Flumi, torrenti e corsi d'acqua iscutti negli cienchi delle acque pubbliche (art. 142, commo 1, lett. c, del Codice) | Art. 46 | | Rurale: seminativ |

| | | Componenti culturali e insediative | Testimonianze della stratificazione insediative - reta tratturi e aree di rispetto (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) | | Arm. 81, 82 | | |
|--|---|---|--|--|--|--|--------------------|
| | | Componenti idrologiche | Area soggetta a vincolo idrogeologico (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice) | R.D. 30 di n. 3267 | cembre 1923, | And the second s | |
| Varianta traccisto n. 2* Km 43*495 — | | | Aree protette e siti | Area di rispetto del parchi e delle riserve regionali (art. 143, comma 1, lettera e, dei Codice) | | Art. 72 | Rurale: seminativi |
| | 2 | naturalistici e controllo del paesaggio | Siti di rilevanza naturalistica (ert. 143, comma 1, lettera e, del Codica) | | An. 73 | | |
| m 45+364 ii | | | Parchi e Riserve (art. 142. comma 1, lett. f. del Codice) | Art.71 | The second secon | | |
| arage est | | Area tutalate dal PPTR | Ulteriori contesti tutelati dal PPTR Puglia ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) | Art. 7, cq. 7 | | | |
| NV07 - Km 44+443 2 | _ | Componenti idrologiche | Area soggette a vincolo idrogeologico (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice) | R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 Art. 7, co. 7 | | Rurale: seminativi | |
| | 2 | Area tutelate dal PPTR | Ulteriori contesti lutelati dal PPTR Puglia al sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) | | | The state of the s | |

Ulteriori contesti

| Shows I | | The look of content is resident. | Misure di salvaguardia e utilizzo |
|--|--------------|--|-----------------------------------|
| and the state of the later of | AND CHARLES | Testimonianza della stratificazione insediativa-rete tratturi | Art. 81 |
| NV01 - Km 11+764 | | Aree di rilevanza naturalistica | Art.73 |
| 1441 - Km 11+764 | 2 | Paesaggi rurali | Art. 83 |
| | | Aree di rispetto reti tratturi | Ar. 82 |
| members and a second se | rate lambers | Testimonianza della stratificazione insediativa-rete tratturi | Art. 81 |
| | | Area di rispetto del parchi e delle riserve regionali | Art. 72 |
| NV02 - km 14+942 | 2 | Paesaggi rurali | Art. 83 |
| | | Area di rispetto siti storico-culturali | Ar. 82 |
| | | Aree di rispetto reti tratturi - | Ar. 82 |
| 1V03 - Km 17+550 | 2 | Aree di rispetto reti tratturi | Ar. 82 |
| | | Strade a valenza paesaggistica | Art. 88 |
| 4V05 - Km 30+881 | 2 | Prati e pascoti naturali | Art. 66 |
| | | Aree di rispetto siti storico-culturali | Ar. 82 |
| IV10 - Km 36+782 | 4 | Area di rispetto siti storico-culturali | Ar. 82 |
| Action and address and address to the state of the state | | Testimonianza della stratificazione insediativa-rete tratturi | Art. 81 |
| NV06 - Km 38+203 | 2 | Strade a valenza paesaggistica | Art. 88 |
| | | Aree di rispetto reti tratturi | Ar. 82 |
| Variante tracciato n. 2 - Km 43+405 – km 45+364 | 2 | Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali | Art. 72 |
| NV07 - Km 44+443 | 2 | Area di rispetto dei parchi a della aserva regionali Area di rilovanza naturalistica (tangente area). | Art. 72 Art. 73 |

6

() () ()

- X X

5

c) / 1

Aree protette

| Intersecato dalla. Ilinea ferroviaria | Opera d'arte interferente | Cantleri interferente |
|--|---|--|
| SI | NV01 - Km 11+764 NV02 - km 14+254 | AT2-1 AT2-2 AT2-3 AT2-4 |
| SIA 12 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | NV01 - Km 11+764 (fangente al perimetro dell'area) | AT2-1 AT2-20 1 1-1 |
| SE / | NV07 - km 45+354 partes finale della variante al tracciato (tangente all perimetro). | AT2-37 AT2-43 AT2-44 AT2-45 AT1-4 |
| | NV07 – km 45+364 parte> finale della variante al tracciato | AT2-39- AT2-40 AT2-41- AT2-42- AT2-37- AT2-43- AT2-44- AT2-45- AT1-4 |
| SI | NV08 - Km 73+295 | |
| No (dista 1,2 km circa dalla linea) | * | |
| No (dista 1,2 km circa dalla linea) | | |
| No (dista 3,3 km circa dalla linea) | - | |
| Linea tangente il perimetro | - | |
| No (dista 2,4 km | • | and the second s |
| | SI. SI. SI. SI. No (dista 1,2 km circa dalla linea) No (dista 1,2 km circa dalla linea) No (dista 1,3 km circa dalla linea) Linea tangente il perimetro No (dista 2,4 km | Si NV01 - km 11+764 NV02 - km 14+254 Si NV01 - km 11+764 (angente al perimetro dell'area) Si NV07 - km 45+364 parterinale della variante al tracciato (tangente all perimetro). Si NV07 - km 45+364 parterinale della variante al tracciato (tangente all perimetro). Si NV07 - km 45+364 parterinale della variante al tracciato NV08 - km 73+295 No (dista 1,2 km circa dalla linea) No (dista 1,2 km circa dalla linea) No (dista 3,3 km circa dalla linea) Linea tangente il perimetro No (dista 2,4 km - |

La linea Foggia – Potenza, in sintesi, interessa aree sottoposte ai seguenti vincoli:

Territorio comune di Foggia

- Area Protetta Bosco Incoronata Parco Naturale Regionale;
- SIC Bosco Incoronata Parco Naturale Regionale;
- sistema di naturalità Bosco Incoronata;
- aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 Tratturi con buffer di 100 metri Tratturello Foggia Ordona Lavello;

7

4 5 11



- PAI Alta pericolosità idraulica;
- segnalazione carta dei beni Area buffer di 100 metri Sito codice FG002070 Età Romana Insediamento Villa Romana;

Territorio comune di Ordona

- altre aree Connessioni fluviali residue:
- beni culturali con 100 metri di buffer parte II D. Lgs. N. 42/2004 Resti monumentali dell'antica città di Herdonia;
- aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004:
 - a) tratturi con buffer di 100 metri Tratturello Cerignola Ponte di Bovino e Tratturello Mortellito Ferrante;
 - b) fiumi, torrenti, corsi d'acqua fino a 150 metri Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto, Torrente Carapelle e Calagio;
- PAI Alta pericolosità idraulica;
- Segnalazione carta dei beni area buffer di 100 metri scavi archeologici Villaggio di Herdonia

Territorio comune di Ascoli Satriano

- · Segnalazione carta dei beni area buffer di 100 metri.
 - a) Codice sito FG 00813 Necropoli di Faragola;
 - b) Codice sito FG 003326 Edificio Medievale di Faragola;
 - c) Codice sito FG 000718 Fattoria Stazione di Ascoli Satriano;
 - d) Codice sito FG 000715 Villaggio Giarnera Piccola;
 - e) Codice sito FG 003357 Fattoria Giarnera Grande.
- Aree tutelate per legge art. 142 del D. Lgs 42/2004 Zona archeologica con buffer di 100 metri – Faragola codice ARC0040.

Territorio comune di Candela

- · Aree protette nazionali e regionali Parco Naturale fiume Ofanto;
- SIC Valle Ofanto Lago di Capacciotti;
- altre aree connessioni fluviali residuali;
- PAI Alta pericolosità idraulica;
- Segnalazione carta dei beni area buffer di 100 metri scavi archeologici Villaggio di Herdonia

PAI Puglia

Le aree a pericolosità idraulica alta connesse alla presenza del Torrente Carapelle sono interessate direttamente dagli interventi di progetto situati immediatamente ad Est del centro abitato di Ordona, posti rispettivamente alle progressive chilometriche 17+550 e 18+024 (stralciato dal quadro di riferimento ambientale).

Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto della adeguarsi.

Quadro di riferimento progettuale

Il progetto definitivo tiene conto delle modifiche apportate al progetto a seguito delle indicazioni/prescrizioni fornite in sede di Conferenza dei Servizi.

L'intervento (schematizzato nella Figura seguente) si suddivide in quattro appalti (l'appalto 3, inizialmente ipotizzato, è stato eliminato in fase di progettazione definitiva) che si distribuiscono lungo la tratta oggetto di SIA e che contengono diverse tipologie di interventi:

Appalto 01

L'elettrificazione interessa la linea compresa tra Cervaro (km 8+650) e Potenza Centrale (km 118+330) e comporta le seguenti attività:

- · l'elettrificazione della linea esistente
- · le relative opere connesse (SSE, TE),
- · l'abbassamento del p.f. in alcune gallerie
- la variante di Rocchetta (che si rende necessaria proprio al fine di consentire l'attrezzaggio TE nella galleria S. Venere)

Appalto 02

Comprende:

- Variante 1 (rettifica di tracciato compresa tra km 36+586 e Km 37+523)
- Variante 2 (rettifica di tracciato compresa tra Km 43+405 e Km 45+340)
- Realizzazione delle opere sostitutive del PL da sopprimere (già previste nel Progetto Preliminare)
- · Viadotti in muratura (interventi volti al rafforzamento per la velocizzazione)
- · Realizzazione di nuovi tombini per necessità idrauliche e strutturali
- 041 Comprende le opere aggiuntive per ottemperanza alle prescrizioni ricevute in
- · corso di CdS istruttoria:

Appalto 04

Comprende le opere aggiuntive per ottemperanza alle prescrizioni ricevute in corso di CdS istruttoria ovvero la realizzazione delle opere sostitutive dei PL da sopprimere.

Appaito 05

Comprende le opere di attrezzamento tecnologico: SCMT con encoder da segnale. Si tratta di due aree tecniche che rientrano in aree di stazione.

)

9

40,

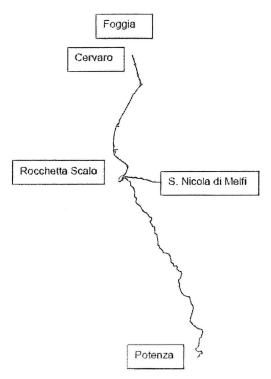


Fig. 1 - Rappresentazione schematica delle linee ferroviarie oggetto di intervento

Dei quattro appalti sopra riportati, il n. 04 traguarda la sola progettazione definitiva e l'iter autorizzatorio di CdS.

I lavori di elettrificazione interessano l'adeguamento delle gallerie presenti sulle tratte oggetto dell'intervento. Nello studio si evidenzia che le opere in sotterraneo sono totalmente assenti nella tratta tra Foggia e Rocchetta S.A., mentre nella tratta tra Rocchetta S.A. e Potenza sono presenti 39 gallerie (tra naturali e artificiali) e nella tratta tra la stazione di Rocchetta S.A. e quella di San Nicola di Melfi sono presenti due gallerie (Isca della Ricotta e la Colle S. Venere).

Si evidenzia, inoltre, che nella tratta Rocchetta Sant'Antonio - Potenza C.le è prevista la sola elettrificazione della linea ferroviaria, mentre in quella tra Cervaro e Rocchetta Sant'Antonio, oltre all'elettrificazione, si deve tener conto della velocizzazione e della modifica della categoria della linea passando da C3 a D4 da estendersi anche alla tratta Rocchetta Sant'Antonio – San Nicola di Melfi

In merito alle opere d'arte esistenti, pertanto, sono state considerate quelle presenti nei soli tratti oggetto di velocizzazione a causa del ricarico del carico permanente (ballast) e della modifica della categoria della linea.

Per quanto riguarda i cavalcaferrovia progettati al fine di sopprimere n. 35 passaggi a livello, è stato preso in considerazione il criterio della massima ottimizzazione del rapporto costi-benefici. La soppressione dei PL è stata prevista al fine di aumentare la regolarità e la sicurezza della marcia dei treni e di eliminare il disagio agli utenti della strada. Nell'ambito del progetto è stata prevista la realizzazione di opere sostitutive e in particolare dei seguenti cavalcaferrovia.

W.

10

...

La tabella seguente, stralciata dal SIA, riporta le opere comprese nel sottoprogetto 2.

| PROGRESSIVA | OPERA | Appaito | Regione | Prov | Comune |
|---|---|---------|---------|-------------------|--------------------|
| INIZIO [©] ELETTRIFICAZIONE KM 8+650 | | 1 | | is folds (ac.) fo | |
| Km 08+019 | TE Cervaro | 1. | Puglia | Foggia | Foggia |
| Km 10+654 | Ponte sul Torrente Cervaro | 2 | Puglia | Foggia | Foggia |
| Km 11+764 | NV01 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 2 | Puglia | Foggia | Foggia |
| Km 14+942 | NV02 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 2 | Puglia | Foggla | Foggia |
| Km 16+712 | Ponte sul Torrente Carapelle | 2 | Puglia | Foggia | Ordona |
| km 17+550 | NV03 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 2 | Puglia | Foggia | Ordona |
| Km 20+250 – km20+700 | Cavalcavia SS 161 – SP85 Adeguamento del piano del ferro | 1 | Puglia | Foggia | Ordona |
| Km 30+881 | NV05 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 2 | Puglia | Foggia | Ascoli Satriano |
| Km 30+553 | SSE Ascoli Satriano | 1 | Puglia | Foggia | Ascoli Satriano |

H C S An D

| km 36+586 - 37+523 (vecchie chilometriche: Km 36+695 - Km 37+612) | Variante 1 | 2 | Puglia | Foggia | Candela |
|---|--|---|----------------|---------|---------------------------|
| Km 36+782 | NV10 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 4 | Puglia | Foggia | Candela |
| Km 38+203 | NV06 Nuovo cavalcavia in sotituzione del PL | 2 | Puglia | Foggia | Candela |
| km 39+552 | NV11 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 4 | Puglia | Foggia | Candela |
| Km43+405 - 45+340 (vecchie chilometriche: Km43+405- Km45+364) | Variante 2 | 2 | Puglia | Foggia | Candela |
| Km 44+443 | NV07 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL | 2 | Puglia | Foggia | Candela |
| Km 46+471 | Viadotto Vallone Olivastro | 2 | Puglia | Foggia | Rocchetta Sant'Antonio |
| Km 47+796 | Viadotto Vallone della Noce | 2 | Puglia | Foggia | Rocchetta Sant'Antonio |
| km 49+209 | cabina TE Rocchetta | 1 | Puglia | Foggia | Rocchetta Sant'Antonio |
| km 49+294 - 50+585 (sulla diramazione verso S. Nicola di Melfi, | Variante Rocchetta | 1 | Puglia | Foggia | Rocchetta Sant'Antonio |
| l'interventio termina termina al km 0+450) | | | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 49+980 – km 50+156 | Galleria Colle Santa Venere Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| km 52+950 - km 54+050 | Galleria Capraïa 1 e 2 Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 53+021 - km 53+232 | Galleria Capraia 1 Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 53+580 - km 53+830 | Galleria Capraia 2 Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| km 54+900 - km 55+500 | Galleria artificiale Leonessa Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 55+122 - km 55+279 | Galleria Artificiale di Leonessa Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 56+445 - km 56+784 | Galleria Caprannola | 1 | Basilicat | Potenza | Meifi |



| | interventi propedeutici alla elettrificazione | | 3 | | |
|-----------------------|---|---|----------------|---------|---------|
| Km 57+014 - km 57+273 | Galleria Paradiso Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| km 57+050 - km 57+450 | Galleria Paradiso Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| Km 57+660 - km 57+795 | Galleria Seminiello Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| Km 58+271 - km 58+377 | Galleria Maria Giovanna Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 59+150 - km 59+650 | Galleria Solorzo Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 59+368 - km 59+927 | Galleria Solorzo Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 60+235 - km 60+334 | Galleria Paglia Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| Km 60+545 - km 62+066 | Galleria Cardinale Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 65+816 - km 65+893 | Galleria Artificiale di Meifi Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 66+592 - km 66+863 | Galleria S.Agata Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 67+959 - km 68+221 | Galleria Foresta 1 Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| Km 68+297 - km 68+564 | Galleria Foresta 2 Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Rapolla |
| Km 68+651 - km 69+326 | Galleria Fontanalba Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Rapolla |
| Km 69+413 - km 69+747 | Galleria Mussonetto Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Rapolla |
| Km 70+606 - km 70+813 | Gallena Pantano Interventi propedeutici alla erettrificazione | | Basilicat a | Potenza | Banle |

4-7

1 3

| Km 70+916 - km 71+224 | Galleria Costantinopoli | 11 | Basilicat | Potenza | Barile |
|-------------------------------|---|-----|-----------|-----------|------------|
| 101170-310 - RIII 71-224 | Interventi propedeutici alla | ļ . | 3 | 1 Otoniza | Danc |
| | elettrificazione | | 1 " | | |
| Km 71+286 - km 71+667 | Galleria Pietre Nere | 1 | Basilicat | Potenza | Barile |
| MI / 1 / 200 - KIII / 1 / 00/ | Interventi propedeutici alla | ' | 3 | 1 Oteriza | Danie |
| | elettrificazione | | u u | | |
| Km 71+736 - km 71+971 | Galleria Barile | 1 | Basilicat | Potenza | Barile |
| MII 114/30 - KIII / 149/1 | Interventi propedeutici alla | 1 | | roleiza | Danie |
| | elettrificazione | | а | | |
| km 72+150 - km | Galleria artificiale Barile | 1 | Basilicat | Potenza | Banle |
| | | ' | | Potenza | panie. |
| 72+60 0 | Adeguamento del piano del ferro | | a | | |
| Km 72+326 - km 72+427 | Galleria Artificiale di Barile | 1 | Basilicat | Potenza | Barile |
| | Interventi propedeutici alla | | а | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 73+295 | NV08 Sottovia/ Cavalcaferrovia | 4 | Basilicat | Potenza | Barile |
| | | | a | | Rionero in |
| | | 1 | | | Vulture |
| Km 74+760 | NV12 ² riprofilatura strada- | 4 | Basilicat | Potenza | Rionero in |
| | adeguamento ponte | | а | | Vulture |
| Km 74+660 | SSE RIONERO | 1 | Basilicat | Potenza | Rionero in |
| | | | а | | Vulture |
| Km 79+090 - km 79+261 | Galleria Ripacandida | 1 | Basilicat | Potenza | Atella |
| | Interventi propedeutici alla | | 3 | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 83+568 - km 83+703 | Galleria Canalicchio | 1 | Basilicat | Potenza | Filiano |
| | Interventi propedeutici alla | | 3 | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 83+973 - km 84+143 | Galleria Colle delle Spine | f | Basilicat | Potenza | Filiano |
| | Interventi propedeutici alla | | а | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 84+866 - km 85+091 | Galleria Felicosa | 1 | Basilicat | Potenza | Filiano |
| | Interventi propedeutici alla | | 3 | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 85+500 - km 85+816 | Galleria Agromonte | 1. | Basilicat | Potenza | Filiano |
| | Interventi propedeutici alla | | а | | |
| | elettrificazione | | | | |
| Km 86+666 - km 86+880 | Galleria Pietramartelluzza | 1 | Basilicat | Potenza | Filiano |
| sa saa min barsou | | | | | 1 |
| 55 555 1111 55 555 | Interventi propedeutici alla | | а | | |
| 30 330 1111 30 330 | | | 3 | | |

Ch A

| | Interventi propedeutici alla elettrificazione | | a | | |
|-----------------------------|---|----|----------------|---------|-----------|
| km 96+150 - km 96+750 | Galleria Quattrocchi imbocco Nord Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 96+424 - km 98+251 | Galleria Monte Quattrocchi Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| km 97+950 - km 98+500 | Galleria Quattrocchi imbocco Sud Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 98+778- km 98+964 | Galleria Carriero Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 99+780 | SSE PIETRAGALLA | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 99+959- km 100+162 | Galleria Giardiniera Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 100+231- km 103+551 | Galleria Appennino Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Avigliano |
| Km 110+854 - km 112+774 | Gallería Pietracolpa Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| Km 113+262 - km 113+489 | Galleria Branca Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| km 113+500 - km 113+950 | Galleria Viggiani Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| Km 113+671 - km 113+852 | Galleria Viaggini Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| Km 114+289 - km 114+391 | Galleria Artificiale di Potenza Interventi propedeutici alla elettrificazione | .1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| Km 114+840 - km 115+375 | Galleria Santa Maria Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| Km 115+826 - km 115+994 | Galleria Camposanto Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |
| km 115+650 al km 116+050 | Galleria Camposanto Adeguamento del piano del ferro | 1 | Basilicat a | Potenza | Potenza |

1

| Km 117+775 | Cabina TE Potenza | 1 | Basilicat | Potenza | Potenza |
|-------------------------------------|-------------------|------------|-----------|---------|---------|
| | | | а | | |
| FINE ELETTRIFICAZIONE 118+330 | | ent in the | | | 78.3 |

TRATTA ROCCHETTA SCALO - SAN NICOLA DI MELFI

| PROGRESSIVA | OPERA | Appalto | Regione | Prov. | Comune |
|--|--|---------|----------------|---------|--------|
| INIZIO: ELETTRIFICAZIONE | The Control of the Co | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 0+389 | Ponte sui fiume Ofanto | 2 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 2+334 | Viadotto Isca della Ricotta | 2 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 2+375 - Km 2+643 | Galleria Isca di Ricotta Interventi propedeutici alla elettrificazione | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| perpendicolare al KM 72+727, sulla linea ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio - Melfi | \$SE SAN NICOLA DI MELFI | 1 | Basilicat a | Potenza | Meifi |
| Km 7+969 | Viadotto Vallone Camarda Nuova | 2 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 9+573 | Viadotto Vallone Camarda Vecchia | 2 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| Km 11.850 | Viadotto Vallone Catapane | 2 | Basilicat a | Potenza | Melfi |
| FINE. | | 1 | Basilicat a | Potenza | Melfi |

Nel progetto è previsto inoltre l'adeguamento delle esistenti viabilità stradali con interventi di modifica planimetrici e/o altimetrici e realizzazioni di nuove viabilità.

Nel progetto sono inoltre previsti specifici interventi di mitigazione con filari di alberi e alberature in corrispondenza delle nuove opere.

Pareri espressi

L'Arpa Puglia, con nota prot. 0066196 del 17/11/2015, ha fatto pervenire una nota sugli aspetti propria competenza e che si ritiene di condividere; in merito si allega alla presente il parere integrale formulato dall'ARPA Puglia per considerarlo parte integrante.

Come prima evidenziato, lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, giusta nota prot. 15913 del 12/11/2015 e alle cui successive prescrizioni, che formeranno oggetto del parere, si ritiene sin d'ora che il progetto debba adeguarsi.

In data odierna è pervenuto anche il parere della Regione Puglia , Sezione Assetto del Territorio, Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica. Il Servizio in questione pone l'accento sull'importanza dell'opera ma nel contempo evidenzia numerose criticità sotto il profilo paesaggistico. Nell'esprimere un parere favorevole preliminare, fornisce delle considerazioni valutative che certamente si condividono, intervento il progetto in ambiti progettuali e paesaggistici di sicuro pregio. Il parere espresso dal Servizio suddetto (prot. 11539 del 01/12/2015) è molto articolato e si ritiene debba allegarsi al presente parere per farne parte integrante e sostanziale.

Conclusioni

Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto debba adequarsi.

Come sopra evidenziato notevoli criticità sono state evidenziate anche sotto il profilo paesaggistico dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia.

Il Comitato ritiene che le peculiarità ambientali dell'area di intervento siano notevoli e meritevoli di tutela, pur considerando che l'intervento così come proposto affronta soluzioni tecniche orientate al raggiungimento degli obiettivi prefissati, non ultimo quello di fornire scelte oculate per una migliore fruizione del territorio ed apportare positive sinergie per consentire una crescita socio-economica del territorio pugliese e lucano.

Il progetto affronta le tematiche paesaggistiche in maniera attenta, ma certamente l'affinamento degli studi e la risposta alle puntuali indicazioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica potrà migliorare la compatibilità dell'intervento, necessario e non delocalizzabile, anche in considerazione che insiste lungo tracciati esistenti.

Pertanto. in considerazione dell'importanza dell'intervento, che pone soluzione a molteplici criticità funzionali della linea ferroviaria, preso atto che interviene su un tracciato esistente con puntuali variazioni atte a ridurre situazioni di rischio, in considerazione altresì che l'eventuale adequamento alle indicazioni e prescrizioni dell'AdB Puglia possa comportare miglioramento delle soluzioni progettuali ed assicurare una migliore funzionalità, nonché in considerazione che ulteriori miglioramenti possano derivare dall'affinamento degli studi e delle soluzioni progettuali secondo le indicazioni e prescrizioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, il Comitato ritiene che possa considerarsi compatibile la soluzione progettuale proposta, pur con la necessità di recepimento delle indicazioni e prescrizioni degli Enti sopra richiamati, da verificare in sede nazionale.



ARPA PUGLIA - Unica ACO - 0098/0038 - Protocollo 0066196 - 88 - 48/17/11/2015 - PBFG, SDFG, STFG



ARPA PUGLIA Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente Seda legale
Corso Tricate 27, 70126 Benl
Tel. 080 5460111 Fen 080 5460150
www.nona.com/line
C.F. c P.IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia. Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA. Id 0881 316200 Fan 0881 665886 dap.fg@spa.puglia.it





REGIONE PUGLIA SERVIZIO ECOLOGIA Servizio VIA e VINCA servizio.ecologia@pec.pupar.puglia.it

e p.c. Direzione Scientifica Alla c.a. del Dott, Vito Perrino

Oggetto: Seduta del Comitato VIA del 17-11-2015. Richiesta parere ARPA – Italferr s.p.a. – Procedura di VIA ministeriale: Linea ferroviaria Potenza – Foggia Ammodernamento – Sottoprogetto 2.

In allegato si trasmette il parere predisposto da questo Dipartimento in relazione al procedimento in oggetto.

Distinti Saluti.

Il Direttore del Servizio Territoriale

Distalle Lange

Il Directore del DAP dott.ssa Biancamaria Cudillo

Direttore, por succiai azazione Giologia diretta taque Datt.ssa Nosaria Perrazzelli

Allegati: c.s.

15608 17/11/2015

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 6088/0038 - Protecollo 9066196 - 88 - 16/17/11/2015 - PBFG SDFG, STEG



ARPA PUGLIA Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente Sede legale Corsa Triesta 27, 70126 Bari Tel. 030 5460111 Fax 080 5460150 www.aroa.oualia.id C.F. e.P.IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia Via Giuseppe Rosani, 139 71100 FOGGIA Tcl 0881 J16200 Fau 0881 665886 dap fi@arpa pugliasi





Oggetto: Seduta del Comitato VIA del 17-11-2015. Richiesta parere ARPA – Italferr s.p.a. – Procedura di VIA ministeriale: Linea ferroviaria Potenza – Foggia. Ammodernamento – Sottoprogetto 2.

Con riferimento alla procedura in oggetto, esaminata la documentazione tecnica integrativa caricata sul portale del Ministero dell'Ambiente in data 11-11-2015, per gli aspetti di competenza si rileva quanto segue.

Il progetto in esame consiste nell'ammodernamento della rete ferroviaria linea Foggia-Potenza, al fine di permettere la velocizzazione di alcuni tratti, nonché l'elettrificazione della tratta Rocchetta Sant'Antonio - San Nicola di Melfi, per ragioni analoghe.

Non si tratta, pertanto, della progettazione di una nuova linea ferroviaria bensi della realizzazione di nuove opere insistenti sull'attuale linea Foggia-Potenza e opere di adeguamento infrastrutturale della tratta Rocchetta Sant'Antonio-San Nicola di Melfi.

I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- · Ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- Razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- Elettrificazione della linea;
- Rettifiche di tracciato;
- Soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- Consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Si evidenzia preliminarmente che la linea Foggia-Potenza in progetto interessata aree sottoposte ai seguenti vincoli:

- 1. l'erritorio comune di Foggia.
 - Area Protetta Bosco Incoronata Parco Naturale Regionale.
 - SIC Bosco Incoronata Parco Naturale Regionale.
 - Sistema di naturalità Bosco Incoronata.
 - Aree intelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004 fratturi con buffer di 100 metri fratturello Foggia Ordona Lavello.
 - PAI Alta Pericolositá Idraulica.
 - Segnalazione carta dei beni Area buffer di 100 metri Sito codice FG002070 Età Romana Insediamento Villa Romana.
- 2. l'erritorio comune di Ordona,
 - Altre aree Connessioni fluviali residue,
 - Beni culturali con 100 metri di buffer Parte II D.Lgs n. 42/2004 Resti monumentali dell'antica città di Herdonia.



ARPA PUGLIA - Unica ADO - CO86/0038 - Protocolio 0066196 - 88 - del 17/11/2015 - PBFG, SDFG, STFG



ARPA PUGLIA Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente

Seda leants Corso Triests 27, 70126 Bert Tel, 080 5460111 Fax 080 5460150 C.F. c P.IVA. 03830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia Via Giuseppe Rossii, 139 71100 FOGGIA Tel 0881 316200 Fax 0881 665886





- Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004.
 - Tratturi con buffer di 100 metri Tratturello Cerignola Ponte di Bovino e Tratturello Mortellito Ferrante.
 - Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua fino a 150 metri Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto, Torrente Carapelle e Calagio.
- PAI Alta Pericolosità Idraulica.
- Segnalazione carta dei beni Area buffer di 100 metri Scavi archeologici Villaggio di Herdonia.
- 3. Comune di Ascoli Satriano.
 - Segnalazione carta dei beni Area buffer di 100 metri.
 - a. Codice sito FG00813 Necropoli di Faragola.
 - b. Codice sito FG003326 Edificio Medievale Faragola.
 - Codice sito FG000718 Fattoria Stazione di Ascoli Satriano.
 - d. Codice sito FG000715 Villaggio Giarnera Piccola.
 - e. Codice sito FG003357 Fattoria Giarnera Grande.
 - Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004 Zona archeologica con buffer di 100 metri -Faragola codice ARC0040.
- 4. Comune di Candela.
 - · Arce Protette Nazionali e Regionali Parco Naturale fiume Ofanto.
 - SIC Valle Ofanto Lago di Capaciotti.
 - Altre aree Connessioni fluviali residuali.
 - Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004.
 - a. Tratturo con buffer di 100 metri Tratturo Pescasseroli Candela.
 - b. Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua Rio Salso, Fosso del Malo e Fiume Ofanto.
 - Segnalazione carta dei beni Codice sito FG003479 Casina Pisciolo.

Il quadro di riferimento ambientale è stato sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali utili a rappresentare compiutamente lo stato del contesto territoriale ed ambientale.

Sono proposti specifici interventi di mitigazione con filari di alberi e alberature in corrispondenza delle move opere.

Nel merito si raccomanda di effettuare il rinverdimento dell'area con ecotipi locali, provenienti da vivai che certifichino la provenienza autoctona delle essenze vegetali.

Tenuto in considerazione tutto quanto rappresentato con particolare riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.), per gli aspetti flora, fauna ed ecosistemi è possibile considerare che sono stati definiti tutti gli strumenti di gestione e di controllo, documentando la localizzazione dei punti di misura, la tempistica e i parametri ritenuti opportuni al fine di identificare eventuali effetti di breve e lungo periodo che potrebbero manifestarsi.

Futto quanto rappresentato, considerando i richiamati interventi di mitigazione, si può concludere che l'intervento non determina ulteriori effetti ambientali significativi sulle componenti flora, fauna ed

In relazione alle terre e rocce da scavo il proponente dichiara che la realizzazione delle opere previste determina la produzione di circa 266.000 m3 di materiale di risulta prodotto dagli scavi e dalle attività di demolizione di cui circa il 20% (54757 m³) destinati al riutilizzo per rinterri/rilevati.

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 9088/0038 - Protección 0088198 - 88 - del 17/11/2015 - PBFG SDFG STFG



ARPA PUGLIA
Agenzia regionale per la prevenzione
e la protezione dell'ambiente

Seda legala Corso Triesta Z7, 70126 Bari Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150 www.arpa.maila.is C.F. e.P.IVA, 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia Via (fiuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA Tel 0881316200 Fax 0881 665886 Jun fa@arpa puglicii





Il "Piano di gestione dei materiali da risulta" propone quanto di seguito indicato:

"In generale, a seconda delle modalità realizzative adottate e della natura dei materiali scavati, la gestione dei materiali di risulta avverrà nelle seguenti modalità:

- In esclusione dal regime dei rifiuti: riutilizzo nello stesso sito (c. 1 art. 185 D.Lgs n152/06 e s.m.i.)
- Nel regime rifiuti (parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.): i materiali che si prevede di non riutilizzare nell'ambito delle lavorazioni, saranno classificati ed invitati ad idoneo impianto di smaltimento/recupero.

Il materiale gestito come rifiuto (parte IV D. Lgs. 152/06 a smi), avverrà privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo secondariamente prevedendo lo smaltimento in discarica." Poiché la gestione dei materiali da scavo nell'ambito di attività e opere sottoposte a procedimenti di VIA resta regolamentata da quanto previsto dal vigente DM n. 161/2012, non si condivide la modalità gestionale proposta dalla Società ai sensi del c. 1 art. 185 D.Lgs n. 152/06 e smi.

Inoltre il comma I dell'art. 5. del DM 161/2012 prevede che "Il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato dal proponente all'Autorità competente almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera. Il proponente ha facoltà di presentare il Piano di Utilizzo all'Autorità competente in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera. Nel caso in cui l'opera sta oggetto di una procedura di valutazione ambientale, ai sensi della normativa vigente, l'espletamento di quanto previsto dal presente Regolamento deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale." Pertanto occorre redigere il Piano di Utilizzo, conformemente al DM 161/2012 sopra citato, completo degli elementi conoscitivi ambientali minimi prescritti dalla stesso DM 161/2012.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei suoli il proponente dichiara che i " punti di indagine dei terreni ricadono tutti in aree ferroviarie e pertanto il riferimento normativo è rappresentato dalla Colonna B"; non risultano tuttavia forniti elementi o documenti che giustificano il riferimento alla colonna B dell'Allegato V al Titolo V alla Parte Quarte del D.Lgs. n. 152/2006.

Con riferimento al Piano di monitoraggio ambientale si rileva quanto segue.

Le Linee Guida ISPRA per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale - Indirizzi metodologici generali, per quanto concerne i parametri analitici, chiariscono che "La scelta dei parametri ambientali (chimici, fisici, biologici) che caratterizzano lo stato quali-quantitativo di ciascuna componente/fattore ambientale, rappresenta l'elemento più rilevante per il raggiungimento degli obiettivi del MA e deve essere foculizzata sui parametri significativi per il monitoraggio degli impatti attesi"

Il progetto di monitoraggio esaminato lascia indefinita la scelta dei parametri analitici, le metodiche di unalisi e i valori limite di riferimento per la componente ambiente idrico e per la componente suolo e sottosuolo.

Pertanto, occorre definire quanto sopra rappresentato.

In merito alle attrezzature di lavoro e agli impianti elettrici si ricorda che l'utilizzo delle attrezzature di lavoro deve essere conforme alle disposizioni del l'itolo III del D.Lgs n. 31/2008, ricordando che quelle indicate nell'allegato VII devono essere sottoposte alle verifiche periodiche previste dall'art. 71 comma

S. P.

1 1

2/9

AHPA PUGUA - Unica ADO (1099/0008 - Profocolla boh6198 - 88 - 88 17/11/2015 - PBFG SDFG STFG



ARPA PUGLIA Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente Scale legale
Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.ii
C.F. e P IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA Tel 9881 316200 Fax 0881 665886 dap (g@arpa puglia u





11 del suddetto decreto e che gli impianti elettrici di messa a terra di cantiere devono ottemperare alle disposizioni del DPR n. 462/2001 a esso applicabili.

Con riferimento agli aspetti relativi al rumore si chiede di integrare le valutazioni contenute nella documentazione prodotta formendo una specifica Relazione tecnica di impatto acustico sottoscritta da <u>Tecnico Competente in Acustica Ambientale.</u>

La valutazione dovrà contenere anche una misura del valore di fondo (rumore residuo) presso tutti i recettori individuati. Il rumore ambientale dovrà essere determinato dalla sovrapposizione del rumore prodotto in esercizio al rumore residuo.

Ai sensi dell'art. 5 comma 2 del DPR 459/1998 la verifica dovrà essere eseguita anche per i recettori posti al di fuori della fascia di pertinenza.

Ai fini della riproducibilità del fenomeno sonoro analizzato la relazione dovrà riportare tutti i dati di input del modello di calcolo.

Il monitoraggio acustico proposto potrà essere valutato solo successivamente all'esame della documentazione integrativa richiesta.

Il Direttore del Servizio Territoriale ing. Antonio Ficiale

Gruppo di lavoro ing. Antonio Nardella ing. Antonio Fascia ing. Domenico de Palma dr.ssa Michela Ingaramo

De la X

9/



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

AOO_145/000_11539 JUL 01/12/2015
PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo fax e posta elettronica al sensi dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Dipartimento per le infrastrutture, per i sistemi informativi e statistici dg.prog.div3@pec.mit.gov.it

SEZIONE ECOLOGIA Servizio VIA e Vinca servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

SEZIONE URBANISTICA servizio.urbanistica@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: Comuni di Rocchetta Sant'Antonio, Candela, Ascoli Satriano, Ordona, Foggia.

Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria
Napoli-Bari-Lecce-Taranto. Linea Potenza-Foggia: ammodernamento.

Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

Con riferimento alla nota del 04/05/2015, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 4516 del 07/05/2015 con cui ITALFERR SpA ha trasmesso il progetto in oggetto unitamente alla richiesta di parere di competenza, e alla nota prot. M_INF_TER_PROG n. 7799-16 del 16/10/2015 acquisita al prot. del Servizio Urbanistica regionale con n. 8127 del 28/10/2015, con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le infrastrutture, per i sistemi informativi e statistici ha convocato Conferenza di Servizi per il 03/12/2015, congiuntamente con la Sezione Regionale Urbanistica si rappresenta quanto segue.

(Castrizione dell'intervento)

Il Progetto di "Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia" e ricompreso nell'ambito degli interventi inseriti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, sottoscritto il 02 agosto 2012 dal

www.regione.puglia.it

24

9

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica Via Gentile, 52 - 70126 Barri

को अभिन्त अस्तिकराजान्यासाकीरमधानान जान्द्रीत स्टब्ट अयर एक के स्वस्तित स्वराजनिक्द स्वापन कारान्य व



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO Servizio Attuazione Planificazione Paesaggistica

Ministero per la Coesione Territoriale, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalle Regioni Campania, Puglia e Basilicata e da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il Progetto risulta articolato in due distinti Sottoprogetti:

- Sottoprogetto 1 Adeguamenti a standard e razionalizzazione degli impianti
- Sottoprogetto 2 Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

Il progetto trasmesso riguarda esclusivamente il Sottoprogetto 2. I lotti funzionali costituenti il Sottoprogetto 2 sono :

- Lotto 01 "Elettrificazione";
- Lotto 02 "Rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede";
- Lotto 04 "Opere aggiuntive per ottemperanza prescrizioni di CdS istruttoria";
- Lotto 05 "Sistema di Controllo Marcia Treno con Encoder da segnale".

La progettazione definitiva del Sottoprogetto 2 (Lotti 1, 2, 4 e 5) prevede, complessivamente ed in sintesi, i seguenti interventi, a cavallo tra la Regione Puglia e la Regione Basilicata. Di seguito sono descritti tutti gli interventi, riguardanti anche la Regione Basilicata:

- L'elettrificazione della linea Foggia-Potenza, nonché l'elettrificazione della tratta Rocchetta-S.Nicola di Melfi sulla linea Rocchetta-Gioia del Colle; è altresi prevista la realizzazione della Sottostazione Elettrica (SSE) di Ascoli Satriano, nonché delle Cabine TE di PM Cervaro e di Rocchetta. Ogni SSE sarà realizzata con strutture portanti gettate in opera, da realizzare all'interno del plazzali esistenti individuati in prossimità delle stazioni e sarà dotata di due gruppi da 3600 kW. E prevista una alimentazione in antenna MT con fornitura da parte del distributore locale di energia.
- L'adeguamento, ove risultato necessario, delle 40 gallerie presenti in linea per consentire l'attrezzaggio funzionale alla Trazione Elettrica (39 gallerie nel tratto Rocchetta-Potenza e un'altra galleria, Isca della Ricotta, da Rocchetta a S. Nicola di Melfi. in particolare, l'adeguamento della galleria S. Venere, in uscita da Rocchetta, ha reso necessaria una variante plano-altimetrica di tracciato conseguente alla necessita di modificare la sovrastruttura ferroviaria da doppio a singolo binario e di trasferire il bivio (per le direzioni S. Nicola di Melfi e Potenza) subito all'esterno della galleria stessa. In corrispondenza di detta variante e risultato altresì necessario prevedere due tombini idrauliri.
- La rettifica del tracciato in corrispondenza di due curve tra la pK 36+556 e la pK 37+540 circa e tra la pK 43+403 e la pK 45+354 circa utili alla rettifica delle stesse mediante previsione di un più ampio raggio di curvatura, pari, rispettivamente, a 900 m e a 1200 m, nell'ottica di consentire la velocizzazione della tratta Cervaro-Rocchetta (e viceversa) secondo le indicazioni ricevute da RFI relativamente alle nuove velocità di fiancata da prevedere in modifica all'attuale FCL. Nell'ambito della seconda variante è prevista la realizzazione di sette tombini idraulici.

www.regione.puglia.it

25



Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

ha Gentile, 52 - 70126 Barr

o alcunticio attuazione outtribregione pogna di concorrazioni recetto terrotorio acceptiva al puglia d



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO

SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO

Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

- In esito alla verifica delle opere d'arte presenti sulle tratte Cervaro-Rocchetta e Rocchetta-S.Nicola di Melfi in funzione della suddetta velocizzazione ed in funzione dell'Ipotesi di riclassificazione di dette tratte di linea dalla categoria C3 (20 t/asse) alla categoria D4 (22,5 t/asse), e stata previsto il conseguente intervento di ristrutturazione di 104 tombini idraulici esistenti (76 sulla tratta Cervaro-Rocchetta e 28 sulla tratta Rocchetta-S. Nicola di Melfi), nonchè il rifacimento ex-novo, nelle stesse estese, di 15 tombini, che sono stati anche resi idraulicamente compatibili.
- Interventi di manutenzione straordinaria del 9 ponti e viadotti in muratura presenti da Cervaro a S.Nicola di Melfi (Ponte sul Cervaro al Km 10+654 linea Fg-Pz, Ponte sul Carapelle al Km 16+712 linea Fg-Pz, Viadotto Olivastro al Km 46+471 linea Fg-Pz, Viadotto Vallone della Noce al Km 47+796 linea Fg-Pz, Ponte sull'Ofanto al Km 0+389, Ponte sull'Isca della Ricolta al Km 2+334, Viadotto Vallone Camarda Nuova al Km 7+969, Viadotto Vallone Camarda Vecchia al Km 9+573, Viadotto Vallone Catapane al Km 11+950).
- Interventi di soppressione di complessivi 29 P.L. presenti in linea mediante realizzazione di relative opere sostitutive. Alcuni P.L. saranno soppressi in ambito Lotto 2 mediante sei cavalca ferrovia e relative viabilità di ricucitura, 3 PL ad Ascoli S. saranno soppressi a diretta cura dei Comuni (progettazione e realizzazione) con parziale contribuzione economica da parte di RFI, stabilità in apposite Convenzioni;
- Realizzazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) con encoder da segnale in sostituzione del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) oggi presente in linea.
- Adeguamenti degli impianti di Sicurezza e Segnalamento esistenti per renderli coerenti alla presenza dei nuovi enti della Trazione Elettrica (portali di sezionamento della Linea di Contatto) limitatamente alle stazioni non oggetto di intervento nell'ambito del Sottoprogetto 1.
- Adeguamenti degli impianti di Telecomunicazioni (realizzazione impianti cavi principali a fibre ottiche).

(Tutele definite dalla pianificazione paesaggistica vigente)

Considerato che con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 (pubblicato sul BURP n. 40 del 23 marzo 2015) è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), dall'analisi delle tavole tematiche dello stesso si evince quanto segue.

Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Poesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'intervento interessa l'ambito 2 "Monti Dauni", figura 2.4 "I Monti Dauni meridionali", l'ambito 4 "Ofanto", figura 4.2 "La media Valle dell'Ofanto", e l'ambito 3 "Tavoliere", prevalentemente le figure 3.6 "Le Marane di Ascoli Satriano" e 3.1 "La Piana foggiana della Riforma".

www.regione.puglia.it

216

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

√a Gentile, 52 - 70126 Bari

mail: utficio.attrazioneputt@regione.puglia.it | pec: sarvizio.assettoterntono@pec.rupar.euglia.it

K



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

Per quanto riguarda il sistema delle tutele poste in essere dal PPTR, si rappresenta quanto di seguito rappresentato.

Comune di Rocchetta Sant'Antonio

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa un Corso d'acqua pubblico, precisamente il Fiume Ofanto, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento ricade in un'area sottoposta a Vincolo idrogeologico, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa numerosi versanti, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa il Parco Regionale Fiume Ofanto, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.l.gs. 42/04): l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;

Struttura antropica e storico-culturale

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

Comune di Candela

Considerato che con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 19/03/2012 è stato approvato l'Adeguamento del P. di F. al PUTT/P, prendendo atto della documentazione tecnica adeguata e revisionata in base agli adempimenti previsti dalla Delibera di Giunta Regionale n. 415/2011, dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), e delle tavole tematico dell'Adeguamento al PUTT/P fatto salvo dalle disposizioni transitorie di cui all'art. 106 comma 3, risulta quanto segue.

istruttoria PPTR

Struttura idro-geo-morfologica

 deni paesaggistici: l'intervento interessa n. 3 Corsi d'acqua pubblici, precisamente il Rio Salso, il Fosso del Molo e il Fiume Ofanto, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, daile direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con queste ultime con particolare riguardo all'interessamento del Rio Salso;





www.regione.puglia.it

型子

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

Vla Gentile, 52 - 70126 8ari

pail: ufficio.attuazioneputt@regione.puglia.it - pec: servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it





DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO

SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO

Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

 Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area d'intervento borda un'area sottoposta a Vincolo idrogeologico, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa un versante, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale.

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa il Parco Regionale Flume Ofanto, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento interessa un Sito di Rilevanza naturalistica, precisamente l'area SIC e ZPS denominata IT 9120011 "Fiume Ofanto – Lago di Capaciotti", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR;

Struttura antropica e storico-culturale

- Beni paesaggistici: l'intervento non interessa alcun bene paesaggistico della struttura antropica e storico-culturale;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'esistente stazione di Candela interessa una Testimonianza della stratificazione insediativa, precisamente il Regio Tratturo Pescasseroli Candela, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR.

Istruttoria Adeguamento P. di F. al PUTT/P

Ambiti Territoriali Estesi

L'intervento ricade in ATE di tipo B, C, D ed E (art. 2.01 delle NTA del PUTT/P).

Ambiti Territoriali Distinti

Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di componenti geomorfoldrologiche denominate Corsi d'acqua pubblici, e precisamente del Fiume Ofanto, nonchè le aree annesse dei Corsi d'acqua pubblici c/o Masseria La Palude e c/o Toppo Leardo, sottoposti alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.08 delle NTA del PUTT/P; l'intervento interessa un corso d'acqua non pubblico c/o Serra Giardino, nonché una componente geomorfoidrologica denominata "versanti e crinali", precisamente un ciglio di scarpata, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.09 delle NTA del PUTT/P;

Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'intervento interessa l'area di pertinenza e l'area annessa di una componente botanico-vegetazionale denominata "Beni naturalistici", precisamente il Parco Regionale Fiume Ofanto e un Biotopo, disciplinati dalle prescrizioni di base di cui all'art. 3.11 delle NTA del PUTT/P; l'intervento interessa, inoltre, aree di naturalità diffusa.

Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'intervento interessa l'area annessa di un Bene architettonico non vincolato (Casino Piscioli di Sopra), sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.16 delle NTA del PUTT/P; l'esistente stazione di

www.regione.puglia.it

28

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

//a Gentile, 52 - 70126 Bari

mail: hifficio.attuazioneputt@regione.puglia.it - pect servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

Candela, invece, interessa il Regio Tratturo Pescasseroli Candela, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.15 delle NTA del PUTT/P.

L'area d'intervento risulta in area SIC e ZPS denominata IT 9120011 "Fiume Ofanto – Lago di Capaciotti" in refazione al quale è necessario sottoporre l'intervento a valutazione di incidenza

Comune di Ascoli Satriano

Considerato che il comune di Ascoli Satriano è dotato di PUG, il quale ha ricevuto la Compatibilità regionale con Deliberazione di G.R. n. 1043 del 25.06.2008 (BURP n. 118 del 23-07-2008) ed è stato approvato con Deliberazione di G.R. n. 33 del 29.05.2008 (BURP n. 114 del 17-07-2008) e, pertanto, non è fatto salvo dalle disposizioni transitorie di cui all'art. 106 comma 3 delle NTA dell'approvato PPTR; dall'analisi delle tavole tematiche del PPTR risulta quanto segue.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa un Corso d'acqua pubblico, precisamente il Torrente Carapelle e Calaggio, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica;

Struttura ecosistemica e ambientale

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale.

Struttura antropica e storico-culturale

L'intervento non interessa beni né ulteriori contestí paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

Comune di Ordona

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa Corsi d'acqua pubblici, precisamente il Fosso
 Carapelluzzo e Conale Ponte Rotto nonché, in più tratti, il Torrente Carapelle e
 Calaggio, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e
 dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento ricade in un'area sottoposta a Vincolo idrogeologico, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa un versante, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

www.regione.puglia.it

94

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

//a Genrile, 52 - 70126 Bari

eal: ufficio.attoazioneputt@regione.puglia.it - pec: servizio assettoterriforio@pec.rupar.pualia.it

É





DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO

SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO

Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale.

Struttura antropica e storico-culturale

L'intervento non interessa benì né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

Comune di Foggia

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa Corsi d'acqua pubblici, precisamente il Fosso
 Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto e il Fiume Cervaro, disciplinati dagli indirizzi di cui
 all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA
 del PPTR:
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento intercetta un braccio del Reticolo Idrografico della Rete Ecologica, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa il Parco Bosco Incoronata, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR:
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;

Struttura antropica e storico-culturale

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)

Entrando nel merito della valutazione paesaggistica dell'intervento in progetto, sulla base della documentazione trasmessa, si rappresenta che gli interventi previsti in progetto riguardano una ferrovia che attraversa diversi paesaggi, identificati e descritti nelle Schede d'Ambito PPTR "Monti Dauni", figura "I Monti Dauni meridionali", "Ofonto", figura "La media Vaile dell'Ofanto", e "Tavoliere", figure "Le Marane di Ascoli Satriano" e "La Piana foggiana della Riforma", configurandosi in tal modo come ferrovia paesaggistica che attraversa contesti di elevato pregio ecologico e percettivo.

Il valore paesaggistico - ambientale del contesto in esame è rilevabile considerando la presenza, nei paesaggi rurali ed in quelli naturali, di componenti strutturanti il paesaggio idrogeomorfologico, quali numerosi corsi d'acqua pubblici, il reticolo idrografico della Rete Ecologica regionale, numerosi versanti, soprattutto ai confini regionale, de ecosistemico, quali

www.regione.puglia.it

30

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

/-a Gentile, S2 - 70126 Bari

val: ufficio.attuazioneputt@regione.puglia.it - pec: servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it

M



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, **OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO** SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO Servizio Attuazione Planificazione Paesaggistica

le aree tutelate come Parchi, un biotopo, aree SIC/ZPS. Su molti tratti, inoltre, l'esistente ferrovia corre parallela ai confini di aree boscate o a macchia mediterranea. Le suddette componenti assumono una singolare rilevanza sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista paesaggistico, poiché elementi identitari del contesto di riferimento così come percepibile dalla ferrovia.

Ciò premesso, si ritiene che gli interventi di manutenzione straordinaria dei manufatti ferroviari esistenti e, in particolare, dei ponti, per il particolare rispetto dei materiali e delle finiture esistenti, non rechino pregiudizio ai valori paesaggistici delle aree interessate, così come gli interventi di ristrutturazione idraulica su tombini esistenti – opere d'arte minori.

Per quanto concerne, invece, l'elettrificazione ferroviaria, si rappresenta che tale intervento è fortemente impattante sul paesaggio, in particolare sulla percezione che della ferrovia sia ha dal contesto circostante, considerati gli ampi sfondi prospettici di cui sono dotati i paesaggi della media Valle dell'Ofanto, del Tavoliere, delle Marane di Ascoli Satriano e della Piana foggiana della Riforma. Pur tuttavia, considerata la necessità di tali interventi nonché la non sussistenza di alternative progettuali, si ritiene necessario individuare opportune misure di mitigazione nei tratti più sensibili, al fine di ridurre l'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria. Ci si riserva, invece, di valutare nelle successive fasi di progettazione la compatibilità paesaggistica della localizzazione e dell'impatto percettivo dei manufatti che saranno previsti dai vari interventi, non riportati nel progetto oggetto della presente valutazione.

Per quanto concerne, ancora, la realizzazione di Varianti ferroviarie e la soppressione dei P.L. con la realizzazione di cavalcaferrovia e viadotti, si rappresenta che tali opere sono quelle di maggior impatto paesaggistico. Tali opere, pur interessando in alcuni casi componenti paesaggistiche tutelate, contrastando con le relative prescrizioni e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, potranno essere autorizzate in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichì che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e sia dimostrata la non sussistenza di alternative localizzative e/o progettuali. A tal proposito, per le successive fasi di progettazione, si ritiene necessario corredare il progetto di una verifica della non sussistenza di alternative localizzative e/o progettuali. Ad ogni buon conto, si ritiene fondamentalmente che, con gli opportuni accorgimenti progettuali volti al minimalismo formale e con misure di inserimento e/o mitigazione paesaggistica, tali interventi potranno risultare compatibili con gli obiettivi di tutela delle aree. Perplessità, invece, si sollevano, circa la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la coppressione del PL, nel comune di Candela, che interessa e crea una forte cesura nel tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso, per il quale, pertanto, si ritiene opportuno che sia predisposta una nuova soluzione progettuale, maggiormente rispettosa dei valori paesaggistici e delle tutele previste per il sito.

www.regione.puglia.it

i els difício altuazione puttigresione, puglia at i seci secicio assettotembos cignecicipar sidifia it

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica a Gentile, 52 - 70126 Bari



DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, **OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO

Servizio Attuazione Planificazione Paesaggistica

(CONCLUSIONI)

Tutto ciò premesso e considerato, si ritiene di poter esprimere parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto alle sottoindicate prescrizioni:

- sia rivista la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PL che interessa il tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso nel comune di Candela, con un tracciato maggiormente aderente al tracciato della SS 655 al fine di evitare l'interessamento di tale corso d'acqua, segno visibile nel paesaggio;
- sia predisposto uno studio sull'Impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria, al fine di individuare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione, nei tratti più sensibili, la visibilità delle stesse (ad es. riduzione delle quote delle opere e delle altezze dei manufatti, predisposizione di alcuni filari alberati realizzati con specie autoctone, ecc.);
- i tratti ferroviari e/o stradali dismessi a seguito degli interventi previsti siano oggetto di interventi di rinaturalizzazione, mediante asportazione dei manti bituminosi e delle fondazioni stradali o ferroviarie, riporto di terreno vegetale, idrosemina e impianto di specie arbustive e arboree autoctone;
- all'eventuale abbattimento di specie arboree, faccia seguito il relativo reimpianto o la messa a dimora di altri esemplari nella stessa area, in maniera tale da costituire filari con intervalli regolari di alberatura stradale a distanza di sicurezza dalla sede stradale;
- i viadotti siano progettati preferendo soluzioni tecnico-costruttive minimali, che consentano di contenere spessori, ingombri e numero di appoggi.

Resta ferma la necessità, poiché i progetti analizzati interessano beni paesaggistici ed ulteriori contesti paesaggistici, contrastando in alcuni casi con le relative prescrizioni di base e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, di acquisire sul progetto definitivo l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 89, comma 1 punto a) e 90 delle NTA del PPTR e art. 146 del D. Lgs. 42/04, previo parere favorevole della competente Soprintendenza, comprensiva di Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 89 comma 1 lett. b) e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ex art. 95, alle NTA del medesimo PPTR.

Con riferimento agli aspetti di natura Urbanistica, quanto innanzi fermo restando, si rappresenta che la Giunta Regionale, con espresso provvedimento deliberativo, potrà rilasciare l'assenso ai fini dell'Intesa Stato-Regione dopo l'acquisizione di formale parere reso dai Comuni pugliesi territorialmente competenti nei modi e nelle forme (delibera di Consiglio Comunale) fissate dall'art. 3 del DPR 383/94 e ciò anche al fine della citata deroga alle NTA del PPTR vigente.

NE URBANISTICA m' del servizio ne Paesaggistica

(arch. Maria Haffaella LAMACCHIA)

IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE ASSETTO DEL TERRYTORÍO (ing. Francesca-PACE)

www.regione.puglia.it

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

n.l: ufficio.attuazionepurt@regione puglia.it - pec: servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglià.it

IX



REGIONE PUGLIA
ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche
SERVIZIO ECOLOGIA

Ufficio Programmazione V.I.A. V.A.S e Politiche Energetiche Comitato Reg.le di V.I.A Valutazione di incidenza e autorizzazione integrata ambientale

| sperto in Chimica ott. Damiano Antonio Paolo MANIGRASSI sperto in Gestione dei Rifiuti ott. Salvatore MASTRORILLO sperto in gestione delle acque gg. Alessandro ANTEZZA sperto giuridico-legale vv. Vincenzo COLONNA sperto in igiene ed epidemiologia ambientale ott. Guido CARDELLA sperto in impianti industriali e diffusione mbientali gg. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica gg. Claudio CONVERSANO sperto in Infrastrutture | Musella Sile Sile |
|---|---|
| sperto in Gestione dei Rifiuti ott. Salvatore MASTRORILLO sperto in gestione delle acque g. Alessandro ANTEZZA sperto giuridico-legale vv. Vincenzo COLONNA sperto in igiene ed epidemiologia ambientale ott. Guido CARDELLA sperto in impianti industriali e diffusione nbientali g. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica g. Claudio CONVERSANO | Murcho Vanda |
| sperto in gestione delle acque gg. Alessandro ANTEZZA sperto giuridico-legale vv. Vincenzo COLONNA sperto in igiene ed epidemiologia ambientale ott. Guido CARDELLA sperto in impianti industriali e diffusione nbientali gg. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica gg. Claudio CONVERSANO | Alacoli. |
| sperto giuridico-legale yv. Vincenzo COLONNA sperto in igiene ed epidemiologia ambientale ott. Guido CARDELLA sperto in impianti industriali e diffusione nbientali g. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica g. Claudio CONVERSANO | A GOL: |
| sperto in igiene ed epidemiologia ambientale ott. Guido CARDELLA sperto in impianti industriali e diffusione nbientali g. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica g. Claudio CONVERSANO | Acadi |
| sperto in impianti industriali e diffusione nbientali g. Ettore TRULLI sperto in Urbanistica g. Claudio CONVERSANO | Accoli |
| sperto in Urbanistica g. Claudio CONVERSANO | |
| | |
| rch. Antonio Alberto CLEMENTE | FAM |
| sperto in paesaggio rch. Paola DIOMEDE | |
| sperto in scienze ambientali ott. Gianluigi DE GENNARO | |
| sperto in scienze forestali ott. Gianfranco CIOLA | |
| sperto in scienze geologiche ott. Oronzo SANTORO | allero |
| sperto in scienze marine ott. Giulio BRIZZI | |
| s perto in scienze naturali ott. Vincenzo RIZZI | Vyt (- |
| sperto in valutazioni economico-ambientali g. Tommaso FARENGA | They |
| appresentante Provincia BAT vv. Vito BRUNO | |
| appresentante Provincia di Lecce g. Dario CORSINI | y |
| appresentante Provincia di Foggia rch. Stefano BISCOTTI | |
| appresentante della Direzione regionale per i Beni ulturali e Paesaggistici della Puglia rch. Donatella CAMPANILE o suo delegato supplente arch. | |
| S O S O S O S O S O S O S O S O S O S O | perto in scienze geologiche tt. Oronzo SANTORO perto in scienze marine tt. Giulio BRIZZI perto in scienze naturali tt. Vincenzo RIZZI perto in valutazioni economico-ambientali t. Tommaso FARENGA appresentante Provincia BAT v. Vito BRUNO appresentante Provincia di Lecce t. Dario CORSINI appresentante Provincia di Foggia ch. Stefano BISCOTTI appresentante della Direzione regionale per i Beni |

| 20 | Rappresentante Provincia di Brindisi | |
|----|--|------------|
| | Ing. Giovanna ANNESE (su delega dott. Epifani) | , |
| 21 | Rappresentante Provincia di Taranto | |
| | Ing. Dalila BIRTOLO o delegato ing. Emiliano | |
| | MORRONE | |
| 22 | Rappresentante Provincia di Bari | |
| | Ing. Francesco LUISI o, suoi delegati supplenti, ing. M. | |
| | PISCITELLI, avv. M. MICCOLIS | ^ |
| 23 | Rappresentante dell'Autorità di Bacino della | |
| | Puglia | |
| | Dott.ssa Daniela DI CARNE | lavel 4 La |
| 24 | Rappresentante dell'ARPA Puglia | |
| | Dott. Vito PERRINO | |
| 25 | Rappresentante dell'Ass.to reg.le alla Qualità | 000 |
| P. | del Territorio | H. W. H.D |
| | Dott. Michele BUX | Moun of |

UPF GIAZIONICA

ALLEGATO Nº 2



ISIONALY PER LA VALUTAZIONE DI MAPATTO AMBIENTALI

0 5 LUG. 2016

ASSESSORATO QUALITÀ AMBIENTE Sezione Ecologia Al Dirigente Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, V.I.A. e V.A.S. S E D E

Parere espresso nella seduta del 05/07/2016 ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011

D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e L.R. n. 11/2001 e s.m.i. - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale

Progetto:

Ammodernamento della linea ferroviaria "Foggia-Potenza". Sottoprogetto 2.

Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

Modifiche e integrazioni al progetto a seguito della seduta di CdS del 03/12/2015.

Proponente: ITALFERR - Gruppo Ferrovie dello Stato italiano

Sommario Premessa Parere del 05/07/2016 Conclusioni

8397 - B

_ 6 L155. 21 (

^

N

}

35

PREMESSA

Con Delibera CIPE n. 62/2010 è stato finanziato il progetto 1674.AM "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza", inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo nell'ambito della realizzazione della Direttrice ferroviaria "Napoli-Bari-Lecce-Taranto"

Il progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria "Foggia-Potenza", si compone di due sottoprogetti, il secondo dei quali è oggetto del seguente parere. I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei,
- sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- elettrificazione della linea:
- rettifiche di tracciato;
- soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Il Comitato VIA nella seduta del 01/12/2015 ha espresso il proprio parere di competenza e del quale si riportano le

«Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto debba adeguarsi.

Come sopra evidenziato notevoli criticità sono state evidenziate anche sotto il profilo paesaggistico dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia.

Il Comitato ritiene che le peculiarità ambientali dell'area di intervento siano notevoli e meritevoli di tutela, pur considerando che l'intervento così come proposto affronta soluzioni tecniche orientate al raggiungimento degli obiettivi prefissati, non ultimo quello di fornire scelte oculate per una migliore fruizione del territorio e apportare positive sinergie per consentire una crescita socio-economica del territorio pugliese e lucano.

Il progetto affronta le tematiche paesaggistiche in maniera attenta, ma certamente l'affinamento degli studi e la risposta alle puntuali indicazioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesagaistica potrà migliorare la compatibilità dell'intervento, necessario e non delocalizzabile, anche in considerazione che insiste lungo tracciati

Pertanto, in considerazione dell'importanza dell'intervento, che pone soluzione a molteplici criticità funzionali della linea ferroviaria, preso atto che interviene su un tracciato esistente con puntuali variazioni atte a ridurre situazioni, di rischio, in considerazione altresì che l'eventuale adeguamento alle indicazioni e prescrizioni dell'AdB Puglia possa comportare miglioramento delle soluzioni progettuali e assicurare una migliore funzionalità, nonché in considerazione che ulteriori miglioramenti possano derivare dall'affinamento degli studi e delle soluzioni progettuali secondo le indicazioni e prescrizioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, il _l Comitato ritiene che possa considerarsi compatibile la soluzione progettuale proposta, pur con la necessità di recepimento delle indicazioni e prescrizioni degli Enti sopra richiamati, da verificare in sede nazionale».

Di seguito si riportano anche le conclusioni del parere espresso, sotto il profilo paesaggistico, dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia e allegato al parere del Comitato VIA del 01/12/2015: «si ritiene di poter esprimere parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto alle sotto indicate prescrizioni:

- sia rivista la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PL che interessa il tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso nel comune di Candela, con un tracciato maggiormente aderente al tracciato della 55 655 al fine di evitare l'interessamento di tale corso d'acqua, segno visibile nel paesaggio;
- sia predisposto uno studio sull'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria, al fine di individuare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione, nei tratti più sensibili, la visibilità delle stesse (ad es. riduzione delle quote delle opere e delle altezze dei manufatti, predisposizione di alcuni filari alberati realizzati con specie autoctone, ecc.);

- i tratti ferroviari e/o stradali dismessi a seguito degli interventi previsti siano oggetto di interventi di rinaturalizzazione, mediante asportazione dei manti bituminosi e delle fondazioni stradali o ferroviarie, riporto di terreno vegetale, idrosemina e impianto di specie arbustive e arboree autoctone;
- all'eventuale abbattimento di specie arboree, faccia seguito il relativo reimpianto o la messa a dimora di altri
 esemplari nella stessa area, in maniera tale da costituire filari con intervalli regolari di alberatura stradale a
 distanza di sicurezza dalla sede stradale;
- i viadotti siano progettati preferendo soluzioni tecnico-costruttive minimali, che consentano di contenere spessori, ingombri e numero di appoggi.

Resta ferma la necessità, poiché i progetti analizzati interessano beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici, contrastando in alcuni casi con le relative prescrizioni di base e/o misure di salvaguardo ed utilizzazione, di acquisire sul progetto definitivo l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 89, comma 1 punto a) e 90 delle NTA del PPTR e art. 146 del D. 19s. 42/04, previo parere favorevole della competente Soprintendenza, comprensiva di Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 89 comma 1 lett. b) e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ex art. 95, alle NTA del medesimo PPTR.

Con riferimento agli aspetti di natura Urbanistica, quanto innanzi fermo restando, si rappresenta che la Giunta Regionale, con espresso provvedimento deliberativo, potrà rilasciare l'assenso ai fini dell'Intesa Stato-Regione dopo l'acquisizione di formale parere reso dai Comuni pugliesi territorialmente competenti nei modi e nelle forme (delibera di Consiglio Comunale) fissate dall'art. 3 del DPR 383/94 e ciò anche al fine della citata deroga alle NTA del PPTR vigente».

Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi del 03/12/2015 convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché in esito alle interlocuzioni con la Commissione VIA nell'ambito del relativo procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale, sono state formulate alcune considerazioni che hanno portato a modifiche e integrazioni inerenti, in particolar modo, i cavalcaferrovia previsti in sostituzione dei Passaggi a Livello (PL). Pertanto, il seguente parere si riferisce esclusivamente alle modifiche progettuali intervenute a seguito della CdS del 03/12/2015.



PARERE COMITATO VIA DEL 05/07/2016

Il Comitato VIA, nella seduta odierna, si esprime come di seguito.

Modifiche e integrazioni al progetto a seguito della CdS del 03/12/2015

Le opere d'arte (già presenti nel progetto definitivo trasmesso agli Enti e oggetto del precedente parere favorevole con condizioni del 01/12/2015), che sono state oggetto di modifica sono, nel territorio di competenza della Regione Puglia, quelle di seguito elencate:

- NV02. Cavalca ferrovia, in territorio di Foggia (FG), utile alla soppressione del PL alla pK 14+942;
- NV05. Cavalca ferrovia, in territorio di Ascoli Satriano (FG), utile alla soppressione dei PL alla pK 30+356 e alla pK 30+881.

Le opere consistono nella realizzazione di opere di scavalco della linea ferroviaria e prevedono, la realizzazione di cavalca ferrovia, con interventi di modifica planimetrici e/o altimetrici delle viabilità esistenti, al fine di ripristinare i collegamenti attuali.

I cavalca ferrovia garantiscono:

- franco libero in corrispondenza dell'attraversamento della linea ferroviaria non inferiore al minimo prescritto (6.9 m):
- raccordo alla rete stradale attuale.

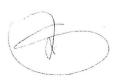
Inoltre, in esito alle richieste del Ministero dei Beni Culturali nel corso delle interlocuzioni intervenute nell'ambito della procedura di VIA, è stata favorevolmente valutata, ai fini di un miglior inserimento paesaggistico delle opere di scavalco previste in progetto in sostituzione dei PL da sopprimere lungo la linea ferroviaria, l'opportunità di ottimizzare le fasce inerbite e piantumate, già previste con funzione di mitigazione dell'impatto visivo dei muri delle













CONSTRUCTOR ASSERTABLE PER LEGISLATION AND CONTRACTOR AMERICANS

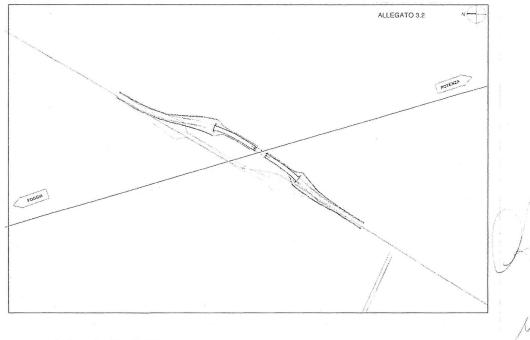
strutture scatolari adottate per la realizzazione delle opere, mediante la realizzazione di una scarpata inclinata con pendenza 2:3.

NVO2. Cavalca ferrovia al Km 14+942

La soluzione progettuale del cavalca ferrovia NV02, presentata in CdS, avrebbe comportato la necessità di deviare il percorso di un cavidotto in MT finalizzato al trasporto dell'energia elettrica prodotta dal vicino parco eolico di Ordona (Inergia spa): la società esprimeva la disponibilità a trovare una nuova soluzione tecnica condivisa dell'opera tale da non comportare alcun danno all'attività di gestione ed esercizio dell'impianto eolico. Pertanto, al fine di non risultare più interferente e in esito alle interlocuzioni è stata messa a punto una nuova soluzione di progetto per l'opera NV02 tale da non comportare la necessità di spostare il cavo rispetto al percorso attuale.

Il PL in oggetto è ubicato su una viabilità in ambito extraurbano e attraversa un'area agricola. La larghezza della piattaforma stradale attuale è circa 4,5 m. L'intervento si estende per circa 465 m e prevede anche la realizzazione di una stradina campestre (larga 6m) che collega il nuovo cavalcaferrovia alla piccola viabilità dove è ubicato il PL da sopprimere. Il tracciato ha curve di raggio minimo pari a 226 m e pendenza massima pari al 8%. Per la sezione trasversale stradale è stata adottata una configurazione costituita da un'unica carreggiata con due corsie di larghezza pari a 2,75 m e banchine laterali di larghezza pari ad 1,00 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 7,50 m.

Nella figura in basso, ai fini di una più immediata lettura delle modifiche introdotte, si riporta una sovrapposizione dei due progetti (in blu il progetto originario, in rosso la modifica progettuale).



NV05. Cavalca ferrovia al Km 30+356

Il PL in oggetto è ubicato in ambito extraurbano sulla SP 105, a circa 100 m dalla stazione di Ascoli Satriano e a 200 m dallo svincolo "Ascoli Satriano nord" della SS655. La larghezza della strada attuale misura circa 6 m. Il cavalca ferrovia è stato progettato fuori sede rispetto all'asse della strada esistente in modo da minimizzare le interferenze

38

n N 4

COMPATO RESIDEALS PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALI

con la viabilità durante le fasi costruttive poiché non è stato possibile individuare una viabilità alternativa verso cui poter deviare il traffico nel periodo dei lavori.

Anche in questo caso, le interferenze con il cavidotto interrato della Società Parco Eolico di Ordona srl (Inergia spa), hanno comportato una nuova soluzione di progetto per l'opera NVOS tale da non deviare il percorso del cavo in AT. Pertanto, è stato previsto l'arretramento della spalla interferente, il conseguente incremento della luce dell'opera di scavalco e la revisione del tracciato plano altimetrico del tratto di viabilità soggetto ad adeguamento sulla SS105. L'effetto dell'aumento della luce libera dell'opera di scavalco ha comportato la necessità di adottare un impalcato a campata unica di 38 m. con appoggi a sezione mista acciaio-calcestruzzo.

In corrispondenza dell'intersezione esistente tra la SP105 e la rampa della SS655 è stata mantenuta la rotatoria con la funzione di ripristinare i collegamenti esistenti e consentire l'accesso alle proprietà a est della linea ferroviaria. Al fine di contenere l'entità degli scavi necessari nella nuova posizione, rispetto alla precedente versione progettuale, il raggio esterno della corona giratoria è stato ridotto di 1,0 m ed è ora pari 18,5 m. Si precisa che tale riduzione non penalizza la funzionalità della rotatoria che rimane sempre classificabile nell'ambito delle rotatorie compatte di cui al DM 19/04/2006. Come previsto dal citato DM la corona giratoria è organizzata su una sola corsia larga 7 m, le corsie di immissione sono larghe 3,5 m e corsie di uscita sono larghe 4,5 m.

Rispetto alla soluzione precedente, al fine di contenere la pendenza della rampa nord dell'opera (già prevista al 10% a causa della acclività del terreno) è stata operata una traslazione verso nord della rotatoria di circa 60 metri: questo ha comportato anche la revisione del tratto di innesto della SS655 sulla nuova intersezione. Con tale intervento la pendenza della rampa è stata contenuta a un valore di poco inferiore al 8%. Inoltre, è stata prevista una deviazione della SP99 al fine di sottopassare l'opera ferroviaria e collegarla direttamente alla strada Comunale Faragola.

Infine, per ripristinare il collegamento tra la SP105 e la SP99, è stata prevista la realizzazione di un nuovo tratto di strada (NV14) ubicato a circa 600 m a sud dall'intersezione esistente tra la SP 105 e la Strada Comunale *Stazione Ascoli*. Il tracciato è completamente in rettifilo con una pendenza massima del 10%.

Nella figura alla fine del paragrafo, ai fini di una più immediata lettura delle modifiche introdotte, si riporta una sovrapposizione dei due progetti (in blu il progetto originario, in rosso la modifica progettuale).

2) 5

39

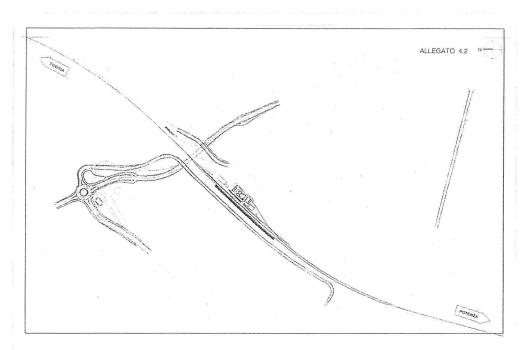
R

1

5

7





Per tutte le opere, soprattutto ai fini di un miglior inserimento paesaggistico delle opere di scavalco della linea ferroviaria, è stata valutata l'opportunità di ottimizzare le fasce inerbite e piantumate già previste in sede di progetto originario con funzione di mitigazione dell'impatto visivo. I tratti stradali dove sono visibili le strutture scatolari in c.a. sono stati integrati con scarpate rinverdite di altezza pari a circa 2 m alla base delle strutture in maniera tale da diminuire la superficie visibile in c.a. L'adeguamento delle scarpate inerbite ha comportato la necessita di aggiornare i piani particellari delle opere sopra citate.

Infine, le modifiche e integrazioni al progetto delle opere d'arte a seguito della CdS del 03/12/2015, hanno richiesto di aggiornare la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. 163/2006. L'iter autorizzatorio con la competente Soprintendenza Archeologica della Puglia ha previsto l'esecuzione d'indagini archeologiche preventive (3 trincee per ciascuno dei viadotti di 20 x 5 metri) sul sedime delle due opere progettuali nella configurazione precedente.

Gli esiti di tali indagini (cfr. elaborato *L0.250.1.pdf*) sono stati inviati alla Soprintendenza Archeologica, che fia espresso il proprio parere di competenza con nota prot. n. 6663 del 18.06.2015, dando parere favorevole alle nuove opere progettuali con prescrizioni di un allargamento di scavo in relazione alla trincea 3 di NV05.

CONCLUSIONI

Il Comitato Regionale VIA:

- valutata tutta la documentazione agli atti reperibile sul portale ambientale della Regione Puglia;
- verificati i potenziali impatti negativi e significativi che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto e nello specifico dalle modifiche progettuali intervenute con la CdS del 03/12/2015;

per tutto quanto riportato in premessa e sulla scorta delle valutazioni e dei pareri del 01/12/2015 di questo Comitato VIA e del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, che qui si intendono













CONSTATO RESIDEALS FOR LA VILLET AVIONE DE SME TRO AMERICATURE

integralmente riportati, fatti salvi i pareri e le relative prescrizioni degli altri Enti, ritiene di poter esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale alle modifiche progettuali inerenti l'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza - Sottoprogetto 2 - Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede, proposto da ITALFERR.

 $\frac{1}{2}$

ALLEGATO Nº 3



AUTORITÀ DI BACINO DELLA PUGLIA

L.R. 9 Dicembre 2002 n. 19
C/o INNOVA PUGLIA S.P.A - (EX TECNOPOLIS CSATA)
Str. Prov. per Casamassima Km 3 - 70010 Valenzano – Bari
tel. 080 9182000 - fax. 080 9182244 - C.F. 93289020724 www.adb.puglia.it e-mail: segreteria@adb.puglia.it

Autorità di Bacino della Puglia PROTOCOLLO GENERALE A00_AFF_GEN 0009165 U 05/07/2016 11:44:50

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA PROGRAMMAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI DOTT.SSA MARIA MARGHERITA MIGLIACCIO

C.A. VIA NOMENTANA, 2 - 00161 ROMA (RM) FAX 06.44292266 dg.prog-div3@pec.mit.gov.it annarita.baruzzi@mit.gov.it mbeatrice.magliola@mit.gov.it

P.C. **ITALFERR** GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE AREA OPERATIVA CENTRO SUD PM BARI - LECCE E TECNOLOGIE RIMINI BARI PIAZZA A. MORO - STAZIONE DI BARI STRADA INT. FS N. 57 - 70122 BARI

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383. Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definitivo del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia -Potenza.

Conferenza di Servizi del 05/07/2016.

In riferimento alla Conferenza di Servizi sui lavori in oggetto convocata per il giorno 05.07.2016 con nota del Ministero dei trasporti prot. 0004975 - 25.05.2016, acquisita al protocollo di questa Autorità al n.7122 del 27.05.2016, si comunica quanto segue.

- Vista la documentazione progettuale definitiva complessivamente trasmessa a la corrispondenza e la corrispondenza intercorsa;
- Visto il Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato dal Comitato Istituzionale di questa Autorità di Bacino con la Delibera n.39 del 30.11.2005;
- Viste le perimetrazioni del PAI vigente per il territorio interessato dalla tratta ferroviari oggetto di intervento, che nel limite di competenza di questa Autorità di Bacino interessa i territori di Foggia, Ordona, Ascoli Satriano, Rocchetta Sant'Antonio, Candela, Melfi, Rapolla, Barile, Rionero in Vulture, Atella, Ripacandida, Filiano e, solo in piccola parte Avigliano;

rilevato che

421

Geol. Antonio Fiore – Geol. M. Ilaria Maracchione – Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito-

Tel.: 080/9182208







Pagina 1 di 7

- il tracciato interessa in più punti il reticolo idrografico segnato su carta IGM in scala 1:25000, soggetto, oltre che alle disposizioni generali di cui all'art. 4, alla disciplina degli artt. 6 e 10 delle NTA:
- il tracciato interessa il reticolo della Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia, non ancora formalmente approvata benché costituisca un aggiornamento dello stato conoscitivo dei luoghi;
- il tracciato interessa arec classificate ad Alta Pericolosità Idraulica soggette alle disposizioni generali di cui all'art. 4 delle NTA ed in particolare a quanto stabilito dall'art. 7 delle medesime norme;
- rilevato, infine, che il tracciato attraversa aree classificate a pericolosità geomorfologica, soggette alle disposizioni generali di cui all'art.11 delle NTA e aree con potenziale pericolosità geomorfologica anche se non cartografate dal PAI;

Considerato che

- gli interventi pervisti dallo stralcio di cui trattasi consistono essenzialmente in opere di clettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione passaggi a livello e adeguamenti in galleria;
- gli stessi interventi prevedono la manutenzione straordinaria (quali, ad esempio miglioramenti strutturali delle parti in alveo), degli attraversamenti ferroviari dei Torrenti Cervaro e Carapelle e del fiume Ofanto, la demolizione e ricostruzione dei tombini idraulicamente e staticamente non adeguati, la realizzazione di SSE e stazioni di TE e l'elettrificazione della tratta con opere di sostegno dei cavi, la soppressione di passaggi a livello con realizzazione di cavalca ferrovia e viabilità di collegamento, nonché l'installazione di cantieri base, cantieri operativi ed aree tecniche;
- questa Autorità, in riferimento all'assetto idraulico, in base all'esame istruttorio della documentazione prodotta ha subordinato l'espressione del parere di conformità al PAI alla necessità di:
 - a) eseguire la modellazione idraulica, almeno in moto permanente, in corrispondenza di: i) ogni
 intersezione con corsi d'acqua rappresentati come tali dalla cartografia IGM in scala 1:25000 (e
 quindi oggetto dell'applicazione degli artt. 4, 6 e 10 delle NTA del PAI; ii) di aree a pericolosità
 idraulica definite cartograficamente dal PAI vigente;
 - b) verificare che: i) i franchi in corrispondenza dei nuovi attraversamenti siano almeno pari ad 1 m; ii) che la distanza tra le spalle e/o tra le pile intermedie siano tali da impedire che le materie trasportate determinino ostruzione delle luci (in applicazione anche delle vigenti norme delle costruzioni) ii) che le correnti non determinino erosioni di carattere locale; iii) siano adoperate idonee cautele per la protezione della stabilità dei rilevati e progettati adeguati raccordi all'alveo naturale in modo tale da lasciare immutati i comportamenti della corrente nei tratti a monte e a valle non interessati dalle opere da realizzare;
 - c) verificare che le nuove viabilità devono essere inoltre caratterizzate da quote dell'asse stradale che rispettino il franco di sicurezza di 1 m senza essere soggette a possibili erosioni delle correnti incidenti.

Preso atto che

43

Responsabili;
Geol. Antonio Fiore – Geol. M. Ilaria Maracchione – Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito-Tel.: 080/9182208

*

Pagina 2 di 7



- per quanto dichiarato dai progettisti, le verifiche idrauliche, in corrispondenza delle interferenze delle opere oggetto di intervento con i corsi d'acqua presenti nella cartografia IGM, sono state eseguite attraverso un modello monodimensionale in regime di moto permanente utilizzando portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;
- per quanto dichiarato dai progettisti, le verifiche idrauliche degli attraversamenti idraulici oggetto di intervento interferenti con impluvi non presenti su cartografia IGM in scala 1:25000 sono state effettuate attraverso un modello monodimensionale in regime di moto uniforme con riferimento portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;

In particolare, in riferimento agli interventi inerenti l'armamento ferroviario nel tratto cha va da Cervaro a poco prima della stazione di Candela-Sant'Agata di Puglia (km 38+000 circa):

- la nuova viabilità NV_01 lambisce un'area ad Alta Pericolosità idraulica (AP) del vigente PAI, pertanto è soggetta all'art. 7 delle NTA del PAI stesso. Nella stessa area, i risultati di studi condotti da questa Autorità e resi disponibili a RFI e a Italferr, attualmente consultabili sul link http://goo.gl/dO07uZ, indicano una effettiva pericolosità del sito, seppur più contenuta di quella vigente. Su richiesta dei progettisti, che hanno indicato le sezioni di riferimento, questa Autorità ha fornito i corrispondenti parametri idraulici di tirante, velocità e portata idrica. Nell'elaborato integrativo i progettisti analizzano come l'incremento di tirante per effetto della realizzazione della nuova viabilità in esame risulti non significativo e al disotto delle tolleranze degli usuali modelli di calcolo. Pertanto, detta opera risulta conforme al PAI.
- la nuova viabilità NV_03 ricade interamente in area ad Alta Pericolosità idraulica (AP) del vigente PAI, soggetta all'art. 7 delle NTA del PAI stesso. Detta perimetrazione è di origine storica, pertanto, questa Autorità ha proceduto, dietro l'indicazione delle sezioni di interesse da parte dei progettisti, con alcune analisi speditive per determinare i parametri utili alle verifiche idrauliche del caso, comunicando i risultati cautelativamente ottenuti. Nell'elaborato integrativo i progettisti valutano come i valori idraulici forniti, di natura cautelativa, variano in maniera non significativa sia localmente, sia a monte e a valle, per effetto della realizzazione della nuova viabilità considerata. Pertanto, detta opera risulta conforme al PAI;
- la nuova viabilità NV_05 è prossima a diversi reticoli segnati su carta IGM in scala 1:25000, che pur morfologicamente afferenti all'area di interesse, alcuni perdono la continuità idraulica sulla carta medesima, un altro, scorrendo adiacente alla viabilità locale, viene deviato dalla stessa viabilità. Solo ' quest'ultimo è stato studiato per l'analisi di conformità al PAI, dove i progettisti definiscono la sostanziale invarianza delle condizioni idrauliche precedenti all'intervento. Tuttavia, è opportuno che siano svolte verifiche anche con riferimento ai reticoli che, scendendo dal versante a partire dall'abitato di Ascoli Satriano, possono trovare recapito nell'area di interesse;
- 4. la nuova viabilità NV_10 è prossima ad una serie di reticoli soggetti agli artt. 6 e 10 delle NTA dell' PAI, in zona che contribuisce al tombino alla progressiva 36+253. Gli elaborati idraulici integrativi complessivamente prodotti verificano una complessiva conformità al PAI della nuova viabilità. Restano tuttavia elevate le velocità idriche all'interno del tratto d'alveo in cui sono previsti interventi

Responsabili:

Tel.: 080/9182208

Geol. Antonio Fiore – Geol. M. Ilaria Maracchione – Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito-







Pagina 3 di 7

- di inalveazione e non sono presenti le necessarie verifiche di compatibilità del materiale costituente l'opera con le azioni di trascinamento della corrente idrica;
- 5. l'attraversamento alla progressiva 24+063, in corrispondenza del quale si origina un reticolo tratteggiato su carta IGMI in scala 1:25000, viene demolito e spostato alla progressiva 23+842, dove il reticolo idrografico è segnato solo sulla Carta Idrogeomorfologica che, pur rappresentando importante approfondimento conoscitivo, non è formalmente approvata e, pertanto, non esercita vincolo. Il dimensionamento considera che, a seguito dello spostamento, le arce contribuenti al tombino sono di significative dimensioni, come pure le portate bicentenarie, pari a circa 19 m³/s. Il manufatto previsto consiste in uno scatolare a doppia canna ciascuna di dimensioni b x h pari a 3m x 2m. A monte del rilevato è prevista la realizzazione di un fosso di guardia a sezione trapezia con 1 m di altezza 1 m di base minore e 0,2% di pendenza, a valle una canaletta a sezione trapezia con 1,5 m di altezza 1,5 m di base, per il recapito nel torrente Carapelle, dove si prevedono rivestimenti localizzati sulle sponde. Per il tombino è presente una verifica idraulica, in moto uniforme, che mostra come al verificarsi della piena bicentenaria si ottiene un franco di 0,7 m. Quasi nullo è il franco lungo la canaletta in progetto. Si suggerisce: i) di provvedere alla realizzazione di un manufatto di attraversamento evitando la parzializzazione della sezione idraulica, ai sensi della vigente normativa sulle costruzioni; ii) di conseguire, anche attraverso più opportune verifiche numeriche, un più congruo franco di sicurezza; iii) e di verificare l'idoneità del materiale del tratto inalveato alle azioni della corrente. È condizione necessaria per la conformità al PAI la verifica alle azioni di trascinamento della corrente nell'arca di recapito della canaletta nel torrente Carapelle. Tali verifiche dovranno assicurare che le opere di rivestimento siano idonee ad evitare azioni localizzate per effetto del recapito dei deflussi stessi, e che siano atte a resistere alle azioni di trascinamento del Carapelle anche in occasioni di piene di carattere eccezionale. Inoltre, preso atto che i tombini al disotto della viabilità di ricucitura alle progressive 23+208 e 24+290 non sono oggetto del lotto progettuale in esame, per cui non rientrano nelle presenti valutazioni, i suggerimenti e le prescrizioni appena effettuati restano validi anche in corrispondenza del manufatto previsto al disotto della viabilità di ricucitura alla progressiva 24+063;
- 6. Pattraversamento alla progressiva 12+595 non interferisce con i vincoli di cui agli artt. 6 e 10 suddetti, lo stesso viene demolito e ricostruito con 4 scatolari di dimensioni 1,2 m x 1,2 m posizionati a distanza di 1-1,5 m, e per esso si prevedono fossi di guardia a monte e a valle e il recapito nel reticolo di valle con rivestimento del fosso con materassi RENO. I franchi nei tombini, secondo la verifica in morto uniforme, sono di 0,7 m rispetto alla piena bicentenaria definita in base ai bacini morfologicamente afferenti. Il tratto di interesse ricade in aree a diversa pericolosità idraulica secondo i risultati del citato studio condotto dall'AdBP. I progettisti considerano tale evenienza solo dal punto di vista qualitativo, ipotizzando che la realizzazione del fosso di guardia possa contenere le portate bicentenarie che dallo studio stesso esondano a valle del rilevato ferroviario, e prevedendo dei rivestimenti sul rilevato ferroviario per 0,5 m al disopra di un non meglio precisato livello idrico atteso. Al riguardo questa Autorità esprime forti perplessità sulla

45

Responsabili:

Geol, Antomo Fiore – Geol, M. Ilaria Maracchione – Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisą Esposito-

Tel.: 080/9182208







Pagina 4 di 7

soluzione proposta, ritenendo invece che laporzione di rilevato interclusa tra due tombini debba essere costituita da materiali di forte resistenza all'erosione, ad esempio magrone di calcestruzzo poco permeabile. Inoltre per la conformità al PAI delle opere esaminate è condizione necessaria la verifica alle azioni di trascinamento della corrente nell'area di recapito del fosso di guardia nel corso d'acqua naturale, assicurando che i rivestimenti siano idonei per le velocità di trascinamento sia per effetto dei deflussi recapitati che per le piene attese, si fa presente che per effetto delle esondazioni diffuse nell'area in questione le perimetrazioni relative al risultato degli studi AdBP corrispondono a portate di circa 27 m³/s, ben superiori a quelle definite dai progettisti. Pertanto, tali valori devono essere ritenuti noti all'atto della verifica del dimensionamento del fosso di guardia e del relativo attraversamento.

In rapporto agli interventi inerenti l'armamento ferroviario nella tratta che procede sino a San Nicola di Melfi:

- 7. tutti gli attraversamenti idraulici di nuova costruzione previsti nei due tratti in variante di tracciato tra la PK36+000 e la PK38+000circa e tra la PK43+000 e la PK 45+000 circa, anche se non interferenti con corsi d'acqua segnati su carta IGM 1:25000, sono stati idraulicamente verificati attraverso un modello monodimensionale in regime di moto permanente utilizzando portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;
- 8. il dimensionamento dei tombini oggetto di intervento ai km 39+503, 42+169, 45+950, 3+052 e 0+430 (dove si realizzerà un nuovo tombino nell'ambito dei lavori per il nuovo cavalcavia NV11 al km 39+552) non permette di avere franchi di 1; tuttavia i progettisti sottolineano che la posizione della livelletta ferroviaria della linea storica pone un vincolo importante nella progettazione delle opere, per cui è stato necessario garantire la coerenza tra le soluzioni progettuali e la livelletta della linea storica. Laddove possibile inoltre il progettista ha effettuato un ulteriore verifica allargando le dimensioni di base dei tombini di progetto al fine di indagare la possibilità di raggiungere il metro di franco idraulico, sono state conservate le dimensioni del primo tentativo in quanto l'aumento di larghezza dei tombini non produceva significativi miglioramenti in termini di franco idraulico;
- 9. nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" si attesta che "come ulteriore criterio di dimensionamento delle opere di progetto si è imposto di non restringere le sezioni del corso d'acqua esistente verificando che i massimi livelli idrici per l'evento di progetto non determinino gradi di riempimento dei manufatti di attraversamento superiori al 70% dell'altezza libera dell'opera durante il normale funzionamento;
- 10. nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" si rappresenta che per i tombini si prevede di riprofilare l'alveo a monte ed a valle dell'attraversamento idraulico tuttavia non è riportato alcun altro documento progettuale di dettaglio in merito a tale riprofilatura. Detta riprofilatura dovrà comunque essere eseguita per una lunghezza adeguata;
- 11. per i tombini interferenti con impluvi rappresentati su IGM di cui ai km 39+503, 44+893, 45+139, 45+950, 3+052 la soluzione progettuale prevede attraversamento idraulico realizzato con doppia

abīli.

R

A

Pagina 5 di 7



- canna. Al fine di evitare ostacolo al deflusso dovrà essere eliminato il setto che divide i tombini a doppia canna e gli stessi dovranno essere realizzati con un'unica luce avente almeno pari luce netta;
- 12. in riferimento al tratto iniziale del cavalca ferrovia "NV11" in affiancamento ad un impluvio naturale (la cui sicurezza idraulica inizialmente era stata attestata nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" sulla base di una modellazione idraulica eseguita utilizzando i piedi come unità di misura), non vi è alcun documento che escluda l'interferenza tra lo stesso e le nuove arec interessate della piena bicentenaria restituite dalla successiva modellazione idraulica correttamente eseguita in metri; pertanto non è dimostrata la sicurezza idraulica del cavalca ferrovia in questione. A tal proposito dovrà essere verificato che l'impronta della piena bicentenaria dell'impluvio naturale, in affiancamento al tratto iniziale del cavalca ferrovia "NV11", non interferisca con lo stesso, prevedendo altresì idonee protezioni antierosive dei rilevati;
- 13. in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario del fiume Ofanto, per un tratto lungo 40m, è previsto un intervento di protezione spondale e dell'alveo che prevede la deposizione di massi legati. I progettisti, che giustificano la scelta dei massi legati sostenendo che tale soluzione tecnica bene si adatta alle clevate sollecitazioni da parte della corrente ed ai cedimenti da parte del terreno di fondazione, attestano che la quota fondo alveo rimarrà inalterata. Occorre, tuttavia, che sia verificato che i potenziali effetti erosivi in prossimità delle spalle o delle pile intermedie siano convenientemente contenuti;
- 14. si prevede di demolire tombini esistenti sul tratto di linea da dismettere e di lasciare in corrispondenza di essi un varco nel rilevato esistente. Detti varchi dovranno essere di dimensioni adeguate a permettere il passaggio della piena bicentenaria senza determinare incrementi di trasporto solido a valle;
- 15. la Sottostazione Elettrica da realizzare in agro di San Nicola di Melfi (PZ) è ubicata in prossimità di un compluvio della cartografia IGM in scala 1:25000, ed è pertanto soggetta alle disposizioni degli artt. 4, 6, 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico (NTA del PAI) per le aree assimilabili ad "alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali" e/o "fasce di pertinenza fluviale". Per quest'opera la progettazione esecutiva dovrà essere preceduta da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica atto a dimostrare che l'intervento proposto risulti in sicurezza idraulica (come definita all'art. 36 delle NTA del PAI) e non comporti un incremento della pericolosità (né localmente, né nei territori a valle o a monte); ovvero si riconfiguri la progettazione al fine di rispettare i requisiti di sicurezza anzidetti introducendo, in tratti di lunghezza da determinare, sistemazioni idrauliche a cielo aperto salvo che in corrispondenza degli indispensabili

Con riferimento agli aspetti geomorfologici relativi al territorio della Provincia di Potenza, sono state indicate le "Attività di controllo della scde ferroviaria di Rete Ferroviaria Italiana S.P.A." e la "Metodologia operativa per l'attivazione della vigilanza straordinaria in caso di previsione di avverse condizioni meteorologiche o di criticità idrogeologiche e idrauliche nelle linee di giurisdizione della DTP

47

Pagina 6 di 7

Geol. Antonio Fiore – Geol. M. Ilaria Maracchione – Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito-Tel.: 080/9182208

Responsabili:







di Bari", come da elaborati trasmessi con nota del 28.06.2016 prot.AGCC.BLFP.45315.16.U acquisiti al protocollo di quest'Autorità di Bacino al n. 8993 del 30.06.2016.

Alla luce di quanto sopra premesso, visto e considerato, si ritiene che il progetto in esame sia conforme al PAI vigente. È assegnata al RUP, che potrà avvalersi del supporto di questa Autorità, la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni indicate ai punti 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 e delle seguenti ulteriori prescrizioni:

- siano garantite condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza dei cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
- venga predisposto un opportuno piano di manutenzione finalizzato al mantenimento nel tempo delle migliori condizioni di funzionalità delle opere a farsi.
- i tratti di rete interessati e prossimi alle aree classificate dal PAI vigente come PG3 dovranno essere sottoposti a visite con frequenza riferibile alla classe 2 anziché alla classe 4 (rif. Disposizioni operative di dettaglio per la visita linea).

È inoltre opportuno che il proponente attui una azione gestionale dedicata alla problematica delle pericolosità esistenti sulla linea attuale, in termini di valutazione dei possibili rischi residui, dandone comunicazione alle amministrazioni comunali territorialmente interessate affinché ne tengano conto dei relativi piani locali di protezione civile.

Per ogni buon fine, inoltre, si consiglia di tenere conto di tutti i suggerimenti riportati sopra, e di adeguare in tal senso il progetto. In assenza di questa auspicabile alternativa, per la quale si ribadisce la disponibilità del supporto di questo ufficio, ogni responsabilità eventualmente riconducibile a decisioni diverse non sarà imputabile all'Autorità di Bacino.

Il Segretario G Prof. Ing. Antonio Re

Il presente allegato è costituito da n. 48 facciate ed è parte integrante del provvedimento avente

integrante del provvedimento avente codice cifra £CO/NEL/2016/00011

IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE ECOLOGIA A. I. (ING-G) TEDESCAI)

48

Responsabili:

Geol Antonio Fiore – Geol. M. Itaria Maracchione – Ing. Sabıno Milella - Ing. Stefayo Pagano - Ing. Alisa Esposito-

Tel.: 080/9182208

P

*

Pagina 7 di 7