

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 05 aprile 2018, n. 571

D.P.R. 18 aprile 1994 n.383, art.3 "Intesa Stato-Regioni". Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definito del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza. Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'Assessore Regionale alla Pianificazione Territoriale prof. Alfonso PISICCHIO sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi Programmazione Negoziata e Riqualificazione Urbana e Attuazione Pianificazione Paesaggistica e confermata rispettivamente dai Dirigenti delle Sezioni Urbanistica e Tutela e Valorizzazione del Paesaggio riferisce quanto segue.

Con nota del 04.05.2015, rubricata presso il Servizio Urbanistica al n.079/3820 del 13.05.2015, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha inoltrato al Servizio Urbanistica e Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia e alle Amministrazioni comunali di Foggia, Ortona, Ascoli Satriano, Candela, Rocchetta S. Antonio, Melfi, Barile, Rionero in Vulture, Filiano, Avigliano, Rapolla, Ripacandida, Atella e Potenza la richiesta di espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per le opere indicate in oggetto, al fine di ottemperare alle prescrizioni imposte dal ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con decreto VIA n. 299 del 28.10.2016 e alle richieste avanzate dagli Enti Territoriali in sede di Conferenza di Servizi conclusasi in data 05.07.2016.

In data 21 luglio 2015 con nota prot. n_RFI-DTC-SICSVA00111P1201510001179, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, ha precisato che per quanto attiene la valutazione di impatto ambientale del 6 maggio 2015 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento e che, in data 5 giugno 2015 si è provveduto alla comunicazione dell'avvio del procedimento sotteso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate.

In previsione della convocazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), di apposita Conferenza di Servizi finalizzata all'accertamento della conformità urbanistica delle opere in esame di cui al D.P.R. n.383/1994, RFI ha trasmesso con note n. ACS.BL.0037849.15.0 e n.ACS.BL.0037857.15.0 del 30 aprile 2015 copia degli elaborati progettuali conformi a quelli depositati presso il MIT a tutti gli enti ed amministrazioni interessati dal progetto di che trattasi, tenuti per legge a rilasciare pareri o atti di assenso comunque denominati di rispettiva competenza, per le opere di interesse statale.

Non essendo intervenuta l'Intesa Stato-Regione entro i tempi fissati dall'art.2 del richiamato D.P.R. n.383/94, con nota n.7799 del 16 ottobre 2015 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato una Conferenza di Servizi in conformità a quanto disposto dall'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dall'art. 3 del medesimo D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 3 dicembre 2015 alle ore 10.30.

In data 3 dicembre 2015 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è tenuta la prima seduta di Conferenza di servizi nel corso della quale, come risulta dal relativo verbale, non sono emersi elementi ostativi al prosieguo della procedura. In tale sede, il Presidente, valutate le specifiche risultanze e le posizioni degli enti ed amministrazioni interessate, ha constatato l'impossibilità di assumere una determinazione conclusiva del procedimento ed ha disposto, su accordo del presenti, di aggiornare la Conferenza stessa ad una seconda seduta, convocata con il medesimo verbale, per il giorno 16 febbraio 2016.

A seguito di alcuni rinvii, la suddetta seconda seduta di Conferenza di servizi si è svolta in data 8 aprile 2016 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso della quale, come risulta dal relativo verbale, non sono emersi elementi ostativi al prosieguo della procedura. Tale conferenza è stata aggiornata al 31 maggio 2016, a seguito di alcuni pareri da acquisire - tra cui il Decreto VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - nonché di alcune modifiche progettuali apportate da RFI.

Con nota ACS.BL.0024307.16.0 dell'11.4.2016 Italferr S.p.A., come stabilito nel corso della seconda seduta di Conferenza di servizi, ha inviato a tutti gli enti interessati gli elaborati progettuali relativi agli aggiornamenti resisi necessari nel corso della procedura.

In data 25.5.2016 n. 4975 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, considerando la mancata conclusione dell'iter di V.I.A., ha rinviato al giorno 5 luglio 2016 la seduta originariamente prevista per il 31 maggio 2016. Nel corso della conferenza del 05.07.2016 si è preso atto dei pareri espressi dagli enti territorialmente interessati all'opera ferroviaria di cui trattasi, puntualmente riportati nel relativo verbale, e altresì è stato dato atto di quanto segue:

- una volta acquisito il Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ne sarà data comunicazione a tutti gli Enti coinvolti nel procedimento al fine di effettuare le verifiche di competenza;
- qualora il progetto risulti difforme rispetto ai piani urbanistici vigenti le Amministrazioni Comunali devono formalizzarlo con apposita deliberazione di Consiglio Comunale; diversamente, nel caso il progetto sia conforme con lo strumento urbanistico generale, le Amministrazioni comunali devono esprimere il parere nelle forme più idonee;
- della necessità che le regioni Puglia e Basilicata formalizzino l'Intesa con lo Stato con apposita delibera.

Con atto n.0000299 del 28.10.2016, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e Turismo, acquisiti:

- il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 2128 del 15 luglio 2016, assunto al prot. 19408/DVA del 25 luglio 2016;
- il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 4501 del 27 giugno 2016, assunto al prot. 17024/DVA del 27 giugno 2016;
- il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Basilicata con Delibera di Giunta Regionale n. 1162 del 11 settembre 2015, assunto al prot. DVA-2015-23873 del 23 settembre 2015;
- il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Puglia con Delibera di Giunta Regionale n. 1281 del 10 agosto 2016, assunto al prot. 22707/DVA del 15 settembre 2016;

ha decretato

la compatibilità ambientale del progetto "Linea ferroviaria Foggia - Potenza. Sottoprogetto 2 - Elettificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede" presentato da ITALFERR S.p.A., subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1 dello stesso atto a cui si rinvia.

Il Servizio Programmazione Negoziata e Riqualificazione Urbana Regionale, con nota prot n.9343 del 13.12.2016, ha invitato tutte le Amministrazioni comunali territorialmente interessate alle opere di cui trattasi a trasmettere copia della deliberazione consiliare di approvazione di detto progetto, qualora lo stesso costituisse variante alla vigente strumentazione urbanistica o comunque, in caso di conformità, motivato parere da rendere nelle forme più idonee per il Comune, in modo da permettere al Servizio Regionale la predisposizione di uno schema di delibera della Giunta regionale di formalizzazione dell'Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art.3 del DPR n.383/1994.

(Descrizione degli interventi)

Il Progetto di "Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia" è 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 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 altresì 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 dei piazzali 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 Ricolta, 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 necessità 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 idraulici.
- 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.
- 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), è stato 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), nonché il rifacimento ex-novo, nelle stesse estese, di 15 tombini, che sono stati anche resi idraulicamente compatibili.
- Interventi di manutenzione straordinaria dei 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 cavalcata 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, stabilita 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).

(esame istruttorio)

Ciò premesso, di seguito si esplicitano le valutazioni di carattere urbanistico e paesaggistico ad esito delle istruttorie operate dai competenti servizi delle Sezioni Urbanistica e Tutela e Valorizzazione del Paesaggio.

Aspetti urbanistici

Il Comune di Ascoli Satriano con la delibera di C.C. n. 35 del 27.09.2016 ha espresso parere di compatibilità urbanistica sulle varianti a condizione che l'opera secondaria e, specificatamente la strada da realizzare a cavallo delle particelle 117-18-186-54 del foglio di mappa n.61, venga spostata di circa 200 m. a monte, in modo da renderla compatibile con il PUG vigente, realizzando all'innesto con la strada provinciale 104 - Ascoli S.-Foggia, una rotatoria nei limiti delle fasce di rispetto delle strade esistenti.

Il Comune di Ortona ha espresso parere urbanistico favorevole con la delibera di C.C. n. 25 del 27.07.2016 condizionato alla previsione di opere di mitigazione dell'impatto acustico/ambientale in prossimità della nuova viabilità e del nuovo tratto ferroviario, tenuto conto che il predetto intervento ricade in aree prossime al centro abitato.

I Comuni di Foggia e di Rocchetta S. Antonio, rispettivamente con delibere di Consiglio Comunale n. 241 del 6.12.2016 e con nota n. 4543 del 30.05.2016, hanno espresso parere favorevole di compatibilità urbanistica alle varianti prodotte per la parte incidente sul territorio di propria competenza.

Il Comune di Candela, con nota n.5555 del 17.06.2017, ha trasmesso alla Sezione Urbanistica della Regione Puglia la delibera n.21 del 09.06.2017 con la quale il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole all'intervento di che trattasi per la parte incidente sul territorio di competenza e, quindi anche sulle varianti previste in progetto, consistenti nella rettifica di due tratti del tracciato esistente nonché nella realizzazione di quattro cavalca ferrovia ed alcuni tratti di viabilità di ricucitura.

Aspetti paesaggistici

Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'*Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico* del PPTR (elaborati serie 3.3), dalla consultazione degli elaborati del PPTR risulta che l'area d'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", per i quali sono previsti specifici Obiettivi di Qualità Paesaggistica nella sezione C2 della relativa Scheda d'Ambito (nn. 2 e 3).

Per quanto attiene il Sistema delle tutele si evince quanto segue.

Comune di Rocchetta Sant'Antonio

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.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.

Comune di Candela

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni 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, dalle 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**;
- *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 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.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.

Comune di Ascoli Satriano

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 contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

Comune di Ordona

Struttura Idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: l'intervento interessa *Corsi d'acqua pubblici*, precisamente il *Fosso Carapelluzzo e*

Canale 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

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 contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

Comune di Foggia

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.

VALUTAZIONI

aspetti urbanistici

Per quanto attiene agli aspetti urbanistici, ai sensi dell'art.3 del DPR 383/1994, con la nota prot. n. AOO_079/9201 del 02.12.2015 il Servizio Programmazione Negoziata e Rigenerazione urbana ha espresso parere in merito al progetto in esame, puntualizzando che le opere progettate non interferiscono, per gli aspetti urbanistici, con ipotesi di pianificazione del territorio regionale e/o sovraordinata. Pertanto, le suddette opere sono considerate ammissibili sotto il profilo urbanistico, rilevando che le varianti urbanistiche connesse al progetto risultano di esclusiva competenza dei comuni pugliesi interessati, ai sensi della vigente legislazione regionale in materia (ll.rr. nn.13/2001 e 3/2005).

Tutto ciò premesso,

si ritiene di poter esprimere l'assenso regionale ai sensi dell'art. 19 del Dpr 327/2001 ai fini dell'intesa Stato - Regione per la "Realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definito del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia- Potenza".

Compatibilità paesaggistica

Con nota prot. n. 2433 del 23.03.2018 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha espresso le proprie valutazioni che di seguito si riportano testualmente:

"" Gli interventi previsti in progetto interessano un tratto ferroviario che attraversa diversi ambiti paesaggistici, identificati e descritti nelle Schede d'Ambito PPTR "*Monti Dauni*", figura "*I Monti Dauni meridionali*", "*Ofanto*", figura "*La media Valle 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 regionali, ed ecosistemico, quali 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.

Nella nota prot. n. AOO_145/11539 dell'01/12/2015, la scrivente Sezione ha ritenuto 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” e “l'elettrificazione ferroviaria [...] fortemente impattante sul paesaggio, in particolare sulla percezione che della ferrovia sia ha dal contesto circostante”* ritenendo necessario *“individuare opportune misure di mitigazione nei tratti più sensibili, al fine di ridurre l'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria”* in considerazione della *“necessità di tali interventi nonché la non sussistenza di alternative progettuali”*. Nella medesima nota, la realizzazione di **Varianti ferroviarie e la soppressione dei P.L. con la realizzazione di cavalcaferrovia e viadotti** sono state ritenute le opere *“di maggior impatto paesaggistico”*, le quali, *“contrastando con le [...] prescrizioni e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, potranno essere autorizzate in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR purché [...] si verifichi 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”* e 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”*. Di seguito, sono state sollevate perplessità sulla *“localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PL [...] nel tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso”* per il quale è stato ritenuto opportuno che fosse *“predisposta una nuova soluzione progettuale, maggiormente rispettosa dei valori paesaggistici e delle tutele previste per il sito”*.

In conclusione, nella suddetta nota è stato espresso parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto con prescrizioni.

Con la citata nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\A0011\P\2017\0000948 del 21/12/2017, RFI ha trasmesso quanto richiesto con la suddetta nota prot. n. AOO_145/11539 del 01/12/2015, come appena evidenziato.

Nello specifico, in merito alla compatibilità delle opere con ciascuno degli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR riportati nelle sezioni C2 delle Schede d'Ambito, nella relazione il proponente, *“con riferimento alla Struttura idro-geo-morfologica, in rispondenza alle Direttive di Ambito previste per garantire la tutela delle specificità degli assetti naturali delle aree di pertinenza fluviale, necessarie per impedire l'impovertimento dei suoli determinato dalle attività agricole, in prossimità degli interventi previsti per garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante”*, rappresenta che *“saranno realizzati interventi tesi a ridurre l'artificializzazione dei corsi d'acqua, l'impermeabilizzazione dei suoli e a garantire una sufficiente rivegetazione delle fasce perfluviali”*, ciò anche *“con riferimento alla Struttura Ecosistemica Ambientale, dove gli obiettivi di qualità puntano al miglioramento della qualità ecologica del territorio, alla conservazione ed al ripristino delle aree di naturalità dei corridoi fluviali”*. *“Con riferimento alla Struttura Antropica e Storico-Culturale, e con particolare riguardo agli Obiettivi di qualità riferibili alle componenti visivo-percettive”*, il proponente ha rappresentato che *“sono stati sviluppati idonei studi di intervisibilità mediante i quali è stato possibile valutare i punti di vista statici e dinamici; l'individuazione delle visuali di importanza percettiva paesistica ha reso possibile la verifica delle scelte architettoniche, portando all'individuazione di quelle ottimali, ed al perfezionamento delle opere di mitigazione, consistenti in interventi di progettazione a verde di aree di naturalità. La necessaria introduzione e rispettiva localizzazione del sostegni TE (necessari ai fini dell'elettrificazione della linea) risulta costituire un segno impercettibile, e in ogni caso caratterizzante la linea ferroviaria. Tali sostegni sono localizzati ogni 60 metri e viste le caratteristiche della linea risultano costituire elementi mono stelo e di ridotte dimensioni, pertanto non [...] in contrasto con gli obiettivi di qualità”*. Il proponente ha rappresentato, inoltre, che *“l'Ambito n. 3- Tavoliere, tra i suoi Obiettivi di qualità prevede (...) la valorizzazione del patrimonio ferroviario, richiamando nelle normative d'uso la necessità di adeguare e riqualificare specificatamente la linea ferroviaria Potenza-Foggia”*. Il proponente ha analizzato nello specifico la rispondenza degli interventi agli obiettivi di qualità riportati nella Sezione C” delle relative Schede d'Ambito come segue.

VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE) E NORMATIVA D'USO – AMBITO n. 2 MONTI DAUNI			
Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale	Normativa d'uso Indirizzi	Normativa d'uso Direttive	Congruenza del progetto
	<i>Gli Enti e i soggetti pubblici, [...] devono tendere a:</i>	<i>Gli Enti e i soggetti pubblici [...]:</i>	
<i>1 Garantire l'equilibrio idro-geo-morfologico dei bacini idrografici 1.3 Garantire la sicurezza idro-geo-morfologica del territorio, tutelando le specificità degli aspetti naturali.</i>	<i>Garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante con particolare riguardo alla tutela delle aree di sorgente e delle aree di pertinenza dei principali corsi d'acqua</i>	<i>· riducono l'artificializzazione dei corsi d'acqua; ·riducono l'impermeabilizzazione dei suoli; · realizzano le opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica; favoriscono la riforestazione delle fasce perifluviali e la formazione di aree esondabili;</i>	<i>In caso di interferenza con il reticolo idrografico, l'efficienza dello stesso sarà garantito attraverso la realizzazione di idonei interventi di rivegetazione delle fasce perifluviali, tesi a ridurre l'artificializzazione dei corsi d'acqua e a migliorare il drenaggio verso gli invasi stessi. La realizzazione di tali fasce vegetate migliorano la</i>
<i>2 Migliorare la qualità ambientale del territorio</i>	<i>Salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica</i>	<i>Evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica</i>	<i>funzionalità ecologica svolta dai corsi d'acqua e impediscono l'impoverimento dei suoli, sfruttati dalle attività agricole.</i>
<i>3 Salvaguardare e valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata</i>	<i>Salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2</i>	<i>Impediscono le trasformazioni territoriali (nuove infrastrutture) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali storiche visive culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali.</i>	<i>Gli interventi previsti riguardano l'ammodernamento tecnologico di una linea ferroviaria a singolo binario, che risulta già inserita nel contesto in studio, e quindi non si rappresenta come nuova infrastruttura. Le opere connesse alla elettrificazione della</i>
<i>7 Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia 7.1 Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale 7.2 Salvaguardare i punti panoramici e le visuali panoramiche</i>	<i>Salvaguardare le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale</i>	<i>Impediscono le trasformazioni territoriali che alterino il profilo degli orizzonti persistenti o interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche</i>	<i>linea, rappresentate da pali singoli posti su un solo lato della massicciata, non sono classificabili quali detrattori del paesaggio, bensì quali elementi caratterizzanti l'infrastruttura ferroviaria.</i>

VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE) E NORMATIVA D'USO – AMBITO n. 3 “TAVOLIERE”		
Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale	Normativa d'uso: azioni e progetti	
<i>Conservare gli equilibri idrologici dei bacini idrografici</i>	<i>Azioni di riqualificazione idraulica e naturalistica degli alvei dei corsi d'acqua e delle pertinenze fluviali, che limitino gli impatti dovuti ad intersezioni con opere infrastrutturali</i>	In caso di interferenza con il reticolo idrografico, l'efficienza dello stesso sarà garantito attraverso la realizzazione di idonei interventi di rivegetazione delle fasce perfluviali, tesi a ridurre l'artificializzazione dei corsi d'acqua e a migliorare il drenaggio verso gli invasi stessi. La realizzazione di tali fasce vegetate migliorano la funzionalità ecologica svolta dai corsi d'acqua e impediscono l'impoverimento dei suoli, sfruttati dalle attività agricole
<i>Migliorare la qualità ecologica del territorio</i>	<i>Azioni finalizzate a realizzare la Rete ecologica della biodiversità.</i>	
<i>Conservare e ripristinare le condizioni originarie di estensione e naturalità dei corridoi fluviali.</i>	<i>Azioni di rinaturazione degli alvei dei corsi d'acqua e delle pertinenze fluviali, che organizzino in modo multifunzionale la riqualificazione del corridoio ecologico e la sua funzione idraulica</i>	
<i>Salvaguardare e valorizzare gli orizzonti visivi espressivi dell'identità regionale e delle identità locali.</i>	<i>Azioni e progetti per la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni che alterano o compromettono le relazioni visuali tra i grandi orizzonti regionali, gli orizzonti visivi persistenti e i fulcri visivi antropici e naturali, definendo le misure più opportune per assicurare il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde.</i>	Gli interventi previsti riguardano l'ammodernamento di una linea ferroviaria a singolo binario, che risulta già inserita nel contesto in studio, e quindi non si rappresenta come nuova infrastruttura. Le opere connesse alla elettrificazione della linea, rappresentate da pali singoli posti su un solo lato della massicciata, non sono classificabili quali detrattori del paesaggio, bensì quali elementi caratterizzanti l'infrastruttura ferroviaria.
<i>Salvaguardare e valorizzare le strade panoramiche e di interesse paesistico-ambientale.</i>	<i>Azioni per la riqualificazione dei margini delle infrastrutture, attraverso la definizione di adeguate fasce di rispetto a tutela della riconoscibilità delle relazioni visive tra strada e contesto.</i>	
<i>Salvaguardare e valorizzare il patrimonio ferroviario.</i>	<i>Progetti di adeguamento e riqualificazione paesaggistica delle linee ferroviarie Avellino-Foggia e Potenza-Foggia e del sistema di stazioni ferroviarie come nodi di interconnessione tra la viabilità principale e il trasporto pubblico su ferro e su gomma, al fine di garantire l'intermodalità con i percorsi ciclo-pedonali regionali e i collegamenti marittimi, con particolare riferimento alle stazioni ferroviarie di Lucera, San Severo e Foggia e delle stazioni ferroviarie minori di Incoronata e Frattarolo</i>	L'intervento in esame riguarda l'ammodernamento della Linea Ferroviaria Potenza-Foggia, richiamata specificatamente dalla Normativa d'uso dell'ambito di riferimento. Il progetto prevede interventi volti alla riqualificazione dei manufatti ferroviari esistenti in luogo della loro sostituzione, al fine di mantenere le caratteristiche originarie.

VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' (PAEASGGISTICA E TERRITORIALE) E NORMATIVA D'USO – AMBITO n. 4 OFANTO			
Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale	Normativa d'uso Indirizzi	Normativa d'uso Direttive	
		<i>Gli Enti e i soggetti pubblici, [...] devono tendere a:</i>	<i>Gli Enti e i soggetti pubblici [...]:</i>
<p>1 <i>Garantire l'equilibrio idro-geo-morfologico dei bacini idrografici</i></p> <p>1.3 <i>Garantire la sicurezza idro-geo-morfologica del territorio, tutelando le specificità degli aspetti naturali.</i></p>	<p><i>Garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante con particolare riguardo alla tutela delle aree di pertinenza dell'Ofanto e dei suoi affluenti e dei canali di bonifica</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> · <i>riducono l'artificializzazione dei corsi d'acqua;</i> · <i>riducono l'impermeabilizzazione dei suoli;</i> · <i>realizzano le opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica;</i> · <i>favoriscono la riforestazione delle fasce perifluviali e la formazione di aree esondabili</i> 	<p>In caso di interferenza con il reticolo idrografico, l'efficienza dello stesso sarà garantito attraverso la realizzazione di idonei interventi di rivegetazione delle fasce perifluviali, tesi a ridurre l'artificializzazione dei corsi d'acqua e a migliorare il drenaggio verso gli invasi stessi. La realizzazione di tali fasce vegetate migliorano la funzionalità ecologica svolta dai corsi d'acqua e impediscono l'impovertimento dei suoli, sfruttati dalle attività agricole.</p>
<p>2 <i>Migliorare la qualità ambientale del territorio</i></p> <p>2.7 <i>Contrastare il consumo di suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi</i></p>	<p><i>Salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica</i></p>	<p><i>Evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica</i></p>	
<p>3 <i>Salvaguardare e valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata</i></p>	<p><i>Salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2</i></p>	<p><i>Impediscono le Trasformazioni territoriali (nuove infrastrutture...) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali storiche visive culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali.</i></p>	<p>Gli interventi previsti riguardano l'ammmodernamento di una linea ferroviaria a singolo binario, che risulta già inserita nel contesto in studio, e quindi non si rappresenta come nuova infrastruttura. Le opere connesse alla elettrificazione della linea, rappresentate da pali singoli posti su un solo lato della massicciata, non sono classificabili quali detrattori del paesaggio, bensì quali elementi caratterizzanti l'infrastruttura ferroviaria.</p>
<p>7 <i>Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia</i></p> <p>7.1 <i>Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale</i></p> <p>7.2 <i>Salvaguardare i punti Panoramici e la visuali panoramiche</i></p>	<p><i>Salvaguardare le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare pregio</i></p>	<p><i>Impediscono le trasformazioni territoriali che alterino il profilo degli orizzonti persistenti o interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche</i></p>	

Per quanto attiene alla non sussistenza di alternative localizzative e progettuali, nell'allegato alla medesima nota il proponente rappresenta che poiché le opere sono "strettamente correlate alla linea ferroviaria storica esistente, si vengono a configurare necessariamente in zone contermini alla linea, non trovando una possibile diversa ubicazione, se non con eventuali modesti gradi di libertà, tali comunque da non modificarne in modo significativo gli eventuali impatti. Le scelte progettuali adottate per le nuove opere partono dall'analisi del territorio e dei suoi segni storici e sono state ispirate al minimalismo sia formale, sia sostanziale, oltre che dettate dal rispetto delle vigenti normative. Dette scelte si basano sulla minimizzazione degli impatti sull'ambiente e sul tessuto già antropizzato, non ultimo considerando la riduzione degli interventi sulle proprietà di terzi, rispetto alle quali si è avuta cura di garantirne il mantenimento della relativa accessibilità. Le considerazioni di cui sopra valgono, in primis, per le opere di elettrificazione in progetto, che si sostanziano nei sostegni della linea di confetto, distribuiti con continuità lungo linea con passo di circa 60 m, e nelle sottostazioni elettriche e/o cabine TE, la cui collocazione è dettata da stringenti esigenze di natura tecnica.

Analogamente le due varianti di tracciato progettate [...] non possono che realizzarsi nelle aree individuate da progetto, salvo [...] fare ricorso a soluzioni che traguarderebbero [...] varianti di tracciato ben più estese, con conseguenti impatti [...] più marcati sul territorio.

Per quanto attiene al rifacimento dei tombini idraulici valgono considerazioni [...] equivalenti, essendo la risoluzione delle criticità idrauliche necessariamente legata al punto in cui esse si manifestano. Ogni eventuale diversa collocazione dei tombini avrebbe comportato ulteriori opere di raccolta e recapito delle acque, evidentemente inutili, dispendiose e più impattanti.

Infine, per quanto attiene alla soppressione dei PL con viabilità e opere sostitutive, è stata effettuata la scelta [...] di eliminare l'esistente intersezione a raso della viabilità stradale con la ferrovia mediante una soluzione progettuale di sovrappasso della linea ferroviaria, evitando così il ricorso alternativo a soluzioni in sottopasso" che "avrebbe [...] comportato analoghi impatti di natura ambientale, ma indubbi maggiori e non sostenibili criticità idrauliche [...] nonché difficoltà di presa in carico [...] e di rispettiva gestione, in particolar modo in ordine agli aspetti manutentivi [...] degli impianti di sollevamento delle acque e [...] impianti semaforici [...]. Dato l'elevato numero di PL esistenti lungo la linea storica, da sopprimere per chiare esigenze di sicurezza, è stato individuato in progetto [...] un numero minimo di cavalcavia ferroviari quali opere sostitutive, prevedendo, altresì, la ricucitura di viabilità insistenti su più PL vicini da sopprimere con viabilità complanari [...]. Anche in questi casi, la soluzione progettuale individuata è stata condizionata dai molteplici vincoli dettati dai requisiti della normativa stradale, dalle urbanizzazioni già realizzate, dalla minimizzazione dei nuovi percorsi alternativi all'originaria viabilità interessata dalla soppressione del PL, dall'assicurazione degli accessi ai fondi/immobili esistenti, nonché, precipuamente, dalla minimizzazione degli impatti sul territorio. Eventuali diverse soluzioni che possono risultare possibili, nelle strette maglie residuali rispetto a quanto sopra evidenziato, avrebbero comportato impatti equivalenti [...]. Pertanto, viste le caratteristiche peculiari del progetto si ritiene che, a meno degli specifici approfondimenti svolti per la soppressione del PL localizzato al km 39+552 [...], le opere non siano altrimenti localizzabili".

Per quanto attiene al recepimento delle prescrizioni espresse nella suddetta nota prot. n. AOO_145/11539 del 01/12/2015, si rappresenta quanto segue.

In merito alla prescrizione "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", nella suddetta documentazione integrativa il proponente rappresenta di aver "messo in atto una serie di azioni volte al superamento di tali criticità [...], consistenti in approfondimenti progettuali sia delle possibili soluzioni alternative localizzative sia delle dinamiche idro-geo-morfologiche del Rio Salso" che "hanno portato alla definizione di una possibile diversa configurazione planimetrica della risoluzione dell'interferenza ferrovia/strada" la quale "devierebbe il tracciato esistente verso Sud, evitando il tal modo di attraversare il Rio Salso" scavalcando "con un allineamento fortemente obliquo, sia la linea ferroviaria, sia il ramo di viabilità che la riconnette al tracciato esistente a valle dell'attraversamento ferroviario." A tal proposito, la soluzione alternativa dell'opera "ricadrebbe nell'Ambito n.4 "Ofanto" del PPTR della Regione

Puglia”, in merito alla cui compatibilità “con gli Obiettivi di Qualità, specificati nelle Norme Tecniche e descritti nella relativa Scheda di Ambito, [...], non si rilevarebbe più il contrasto con gli obiettivi di qualità di Ambito relativi alla Struttura relativa alle componenti Idro-Geo-Morfologiche (Struttura A1) e alle componenti Ecosistemiche e Ambientali (Struttura A2); relativamente alla Struttura A3.3 “Componenti Visivo Percettive” [...] l’opera minimizza l’impatto percettivo grazie alla nuova configurazione e alla sua maggiore aderenza con il tracciato della SS 655, così come richiesto nella nota” della scrivente Sezione. Ciò premesso, si ritiene che la soluzione alternativa per la soppressione del PL in questione consenta di minimizzare al massimo l’impatto paesaggistico sulla componente corso d’acqua pubblico e risulti compatibile con gli Obiettivi di Qualità Paesaggistica di cui alla relativa Scheda d’Ambito “Ofanto”.

In merito alla prescrizione “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.)”, il proponente rappresenta che “l’inserimento delle opere nel territorio è stato oggetto di accurati studi paesaggistici allegati allo Studio di Impatto Ambientale corredati da numerose foto simulazioni [...] che attestano la corretta verifica di intervisibilità dell’opera nel contesto attraversato. Per quanto riguarda in particolare le opere sostitutive per la chiusura dei passaggi a livello, queste sono state oggetto di mitigazione. [...] Per quanto riguarda le opere strettamente legate all’elettrificazione della linea (pali TE necessarie ai fini dell’elettrificazione) risultano essere un segno impercettibile. Trattandosi infatti di linea a semplice binario non verranno utilizzati portali o pali con travi il cui impatto sul territorio potrebbe essere percepito come un segno, bensì pali singoli posizionati sempre sul medesimo lato della massicciata ogni 60 metri. Tale intervento non risulta avere alcun impatto visivo in quanto la tipologia di sostegno non è classificabile quale detrattore del paesaggio”. A tal proposito, si ritiene condivisibile quanto esposto.

In merito alla prescrizione “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”, il proponente rappresenta che “sono già oggetto di ripristino e restituiti all’uso agricolo che caratterizza il territorio attraversato dall’infrastruttura. Gli interventi riguardano sia i tratti stradali interessati dalla chiusura dei passaggi a livello sia i brevi tratti di ferrovia che verranno dismessi. La riambientalizzazione è stata progettata seguendo il criterio dell’analisi dello stato dei luoghi e quindi tenendo conto delle caratteristiche delle aree prossime all’intervento.” A tal proposito, si prende atto di quanto esposto.

In merito alla prescrizione “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”, il proponente afferma che “dalle verifiche effettuate in fase di sopralluogo e di progettazione non è emersa la necessità di abbattimento di specie arboree, verrà comunque riverificata nelle successive fasi progettuali tale evenienza e nel caso verranno reimpiantate specie autoctone di pari sviluppo”. A tal proposito, si prende atto di quanto esposto.

In merito alla prescrizione “i viadotti siano progettati preferendo soluzioni tecnico-costruttive minimali, che consentano di contenere spessori, ingombri e numero di appoggi”, il proponente afferma che “sono stati progettati tenendo conto delle migliori tecniche costruttive e di tutta la normativa vigente soprattutto ai fini della sicurezza [...] anche nella scelta delle finiture ai fini della migliore contestualizzazione. Le rampe di approccio ai cavalcaferrovia sono state oggetto di mitigazione [...], oltre all’impianto di alberature autoctone sono stati previste matrici di finitura delle parti in calcestruzzo e ritombamenti in terre rinverdite per il miglior inserimento dell’opere nel territorio”. A tal proposito, verificata anche la documentazione progettuale, si ritiene condivisibile quanto esposto.

Si rappresenta, inoltre, che con nota prot. n. 4501 del 27/06/2016, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio ha espresso in Conferenza di Servizi VIA il proprio parere favorevole alla realizzazione degli interventi, anche sotto il profilo paesaggistico e con

riferimento al PPTR vigente. In particolare, nella nota si evidenzia che la *Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia* ha espresso parere favorevole con prescrizioni, per la parte di progetto ricadente nel territorio della Regione Puglia e con riferimento al PPTR, con nota prot. n. 7876 del 26/05/2016. Inoltre, con nota prot. n. 2239 del 20/03/2018, la Soprintendenza ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni per l'intervento in questione ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004

Conclusioni

Alla luce di quanto in precedenza esaminato, considerato:

- i contrasti degli interventi con le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, descritti nella nota prot. n. AOO_145/11539 del 01/12/2015 con le NTA del PPTR;
- la rispondenza del progetto alle prescrizioni espresse dalla scrivente Sezione nel parere preliminare di cui alla nota prot. n. AOO_145/11539 del 01/12/2015;
- la dimostrazione dei presupposti di cui all'art. 95 delle NTA del PPTR, ai fini dell'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, di cui alla nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\A0011\P\2017\0000948 del 21/12/2017;
- la richiesta di stralcio dell'opera di scavalco del Rio Salso necessaria per la soppressione del PL al km 39+552 (NV11), nel comune di Candela (FG);
- il parere favorevole con prescrizioni ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 reso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia con nota prot. n. 2239 del 20/03/2018;

la scrivente Sezione ritiene che la Deliberazione di Giunta Regionale d'Intesa, finalizzata all'Intesa Stato-Regioni di cui all'art. 3 del DPR n. 383 del 18/04/1994 e ss.mm.ii, possa assumere il valore di Autorizzazione paesaggistica in deroga, ai sensi degli artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR, per gli interventi del *Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede*, con esclusione dell'opera di scavalco del Rio Salso necessaria per la soppressione del PL al km 39+552 (NV11), nel comune di Candela (FG), con le seguenti prescrizioni dettate dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia con nota prot n. 2239 del 20/03/2018:

- *tutti gli alberi e le essenze che andranno a piantumarsi siano di tipo locale, evitando in ogni modo di introdurre specie non autoctone;*
- *è fatto carico alla Società proponente di verificare il reale attecchimento delle essenze piantumate con periodici controlli almeno semestrali;*
- *prima di procedere con qualsiasi intervento sui seguenti ponti e viadotti: i) ponte sul Cervaro; ii) ponte sul Carapelle; iii) viadotto Olivastro; iv) viadotto Vallone della Noce; sia presentato un progetto esecutivo e dettagliato, da sottoporre ad approvazione della scrivente (Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, ndr), in base ai contenuti dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004.*

Previa istanza del proponente, l'opera di scavalco del Rio Salso per la soppressione del PL al km 39+552 (NV11), nel comune di Candela (FG), sarà oggetto di successiva autorizzazione."''

Tutto ciò premesso e sulla scorta delle istruttorie operate dai competenti uffici per gli aspetti urbanistici e paesaggistici, in toto condivise, si propone alla Giunta Regionale:

- (i) di esprimere l'assenso Regionale ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 ai fini dell'intesa Stato - Regione per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definito nel Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza;
- (ii) di rilasciare l'Autorizzazione paesaggistica in deroga, ai sensi degli artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR, per gli interventi del *Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede*, con esclusione dell'opera di scavalco del Rio Salso necessaria per la soppressione del PL al km 39+552 (NV11), nel comune di Candela (FG), con le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia con nota prot. n. 2239 del 20/03/2018.

COPERTURA FINANZIARIA

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

Il presente Provvedimento rientra nella competenza della Giunta Regionale, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge regionale 4 febbraio 1997, n. 7.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dall'assessore proponente;
- vista la sottoscrizione in calce al presente provvedimento da parte del Direttore del Dipartimento Mobilità Qualità urbana, Opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

- **DI APPROVARE** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;
- **DI ESPRIMERE** l'assenso Regionale ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 ai fini dell'intesa Stato - Regione per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definito nel Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza, alle condizioni riportate nella presente deliberazione al punto "Conclusioni" che qui per economia espositiva devono intendersi integralmente trascritte.
- **DI RILASCIARE** alla società RFI S.p.a. per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definito del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza, l'Autorizzazione paesaggistica in deroga, ai sensi degli artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR, per gli interventi del *Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede*, con esclusione dell'opera di scavalco del Rio Salso necessaria per la soppressione del PL al km 39+552 (NVII), nel comune di Candela (FG), con le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia con nota prot. n. 2239 del 20/03/2018, alle condizioni riportate nella presente deliberazione al punto "Conclusioni" che qui per economia espositiva devono intendersi integralmente trascritte.
- **DI TRASMETTERE** a cura del Servizio Urbanistica il presente provvedimento:
 - alla RFI S.p.a.;
 - al Sig. Sindaco del Comune di Foggia (Fg);
 - al Sig. Sindaco del Comune di Ortona (Fg);
 - al Sig. Sindaco del Comune di Ascoli Satriano (Fg);
 - al Sig. Sindaco del Comune di Candela (Fg);
 - al Sig. Sindaco del Comune di Rocchetta S. Antonio (Fg);
- **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO