

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 ottobre 2019, n. 1895

Ferrovie del Sud Est - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Progetto di "Elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce 3 kVcc". AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR.

L'Assessore all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Prof. Alfonso Piscichio sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio riferisce quanto segue.

VISTI:

- la DGR n. 176 del 16.02.2015 con cui è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR);
- l'art. 146 del D. Lgs. 42/2004;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica";
- l'art. 91 delle NTA del PPTR "Accertamento di compatibilità paesaggistica";
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità", il quale prevede la possibilità di realizzare tali opere in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR.

(ITER PROCEDURALE E DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI)

PREMESSO CHE

- il progetto (definitivo) per l'elettrificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce proposta dalla società Ferrovie del Sud Est - Gruppo Ferrovie dello Stato italiane ha acquisito l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del DLgs 42/2004, rilasciata con determinazione dirigenziale n. 406 del 13.09.2013 nell'ambito della procedura di VIA, conclusasi con giudizio favorevole di compatibilità ambientale in virtù della determinazione dirigenziale n. 199 del 04.07.2014;
- vista la specifica richiesta all'uopo formulata dal proponente, con determinazione dirigenziale n. 173 del 15.07.2019, la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha disposto la proroga di cinque anni dell'efficacia del provvedimento di VIA di cui alla determina dirigenziale n. 199/2014;
- in considerazione della cessata efficacia dell'Autorizzazione Paesaggistica rilasciata con D.D. 406/2013 (interventiva per decorrenza dei termini di vigenza), la realizzazione dell'intervento di elettrificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce richiede l'acquisizione di una nuova Autorizzazione Paesaggistica, da rilasciarsi con riferimento al mutato quadro normativo di riferimento determinatosi con la definitiva approvazione del PPTR, avvenuta con DGR n. 176 del 16.02.2015;

CONSIDERATO CHE:

- con nota prot. n. DG/101 del 22.07.2019, acquisita in data 25.07.2019 al prot. n. AOO_145_6080, la società Ferrovie del Sud Est - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha richiesto l'Autorizzazione Paesaggistica per l'intervento di "Elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce 3 kVcc". All'istanza è allegata la documentazione progettuale, trasmessa in formato cartaceo in duplice originale, costituita dai seguenti elaborati:
 - Istanza di autorizzazione Paesaggistica in deroga
 - Relazione di compatibilità paesaggistica e relativi allegati:
 - o Allegato 1 - Componenti Geomorfologiche
 - o Allegato 2 - Componenti Idrologiche
 - o Allegato 3 - Componenti Botanico - Vegetazionali
 - o Allegato 4 - Componenti Culturali e insediative, dei valori percettivi e delle aree protette e siti naturalistici,
- e corredata dalla documentazione relativa al Progetto Esecutivo, trasmessa esclusivamente in formato elettronico in considerazione dell'elevato numero di elaborati;

- con nota n. AOO_145_6805 del 19.08.2019, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso alla competente Soprintendenza, ai sensi comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, la relazione tecnica illustrativa e la proposta di accoglimento dell'istanza, proponendo il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga;
- con nota prot. n. 19162 del 20.09.2019, acquisita al prot. n. AOO_145_7807 del 30.09.2019, allegata alla presente, la competente Soprintendenza ha espresso **parere favorevole** all'intervento con le seguenti **prescrizioni**, finalizzate alla mitigazione dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico:
 1. *“la SSE prevista per Novoli sia realizzata con le stesse caratteristiche di quella di Ceglie Messapica e quindi priva dei frontoni, con copertura piana e senza l'installazione dei pannelli fotovoltaici al fine di improntare l'intervento ai caratteri di semplicità geometrica richiesti dal PPTR per i contesti rurali, quale quello in esame;*
 2. *le previste recinzioni siano realizzate con tecnica tradizionale a secco, come già ribadito nel citato parere delle Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia - Taranto; a queste potrà essere affiancata una rete metallica di sostegno di specie rampicanti autoctone, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'intervento;*
 3. *siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto, ripristino al termine lo stato dei luoghi;*
 4. *gli eventuali materiali di risulta (terre e rocce di scavo) rinvenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica”;*
- in data 30.09.2019, con nota acquisita al prot. n. AOO_145_7867 del 1.10.2019, Ferrovie del Sud Est - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha trasmesso copia della ricevuta di pagamento degli oneri istruttori in materia di paesaggio di cui all'art. 10 bis della LR 20/2009.

(DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEL CONTESTO IN CUI SI COLLOCA)

Il progetto per il quale è richiesta Autorizzazione Paesaggistica **in deroga** prevede l'elettrificazione 3 kVcc della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce, lungo il tracciato che attraversa, per una distanza di circa 102,59 Km, il territorio di 14 Comuni: Martina Franca (TA), Cisternino (BR), Ostuni (BR), Ceglie Messapica (BR), Francavilla Fontana (BR), Oria (BR), Manduria (TA), Erchie (BR), San Pancrazio Salentino (BR), Guagnano (LE), Salice Salentino (LE), Campi Salentina (LE), Novoli (LE) e Lecce (LE). L'intervento consente il completamento dell'elettrificazione di tutta la linea Bari - Lecce, ed è pertanto ritenuto strategico nell'ambito dell'attività di ammodernamento della rete necessaria a garantire la sicurezza della circolazione e la velocizzazione delle linee interessate.

Più in dettaglio, il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- Elettrificazione delle tratte delle stazioni e/o fermate di Martina Franca, Cisternino, Pescarosa, Ceglie Messapica, Capece, Francavilla Fontana, Ostuni, Oria, Manduria, Erchie, San Pancrazio Salentino, Guagnano, Salice Salentino, Campi Salentina, Novoli e Lecce;
- Realizzazione del nuovo sistema di alimentazione a 3kVcc, con uscita dalle sottostazioni elettriche di trazione, dislocate a Ceglie Messapica, Francavilla Fontana (in edificio esistente) e Novoli;
- Realizzazione di opere edili accessorie nell'ambito dei nuovi fabbricati per le sottostazioni elettriche per il contenimento delle apparecchiature per la trazione;
- Realizzazione degli impianti dei servizi ausiliari di sottostazione elettrica e dei piazzali;
- Realizzazione degli impianti di LFM, illuminazione, antincendio e antintrusione di sottostazione elettrica;
- Realizzazione di un sistema di telecomando, automazione diagnostica delle nuove sottostazioni elettriche;
- Adeguamento degli impianti di terra della massa degli apparati di segnalamento e degli impianti elettrici civili/industriali insistenti sulle tratte interessate;

- Adeguamento locali dei fabbricati viaggiatori e uffici movimento delle stazioni dislocate lungo la linea per l'alloggiamento delle apparecchiature e dei quadri di comando sezionatori di linea.

In sede di redazione del Progetto Esecutivo, il proponente dichiara di aver provveduto a modificare il Progetto Definitivo già oggetto di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dei DLgs 42/2004 giusta determina del dirigente del Servizio Assetto del territorio della Regione Puglia n. 406 del 13.09.2013 e giudizio di compatibilità ambientale ai sensi del DLgs 152/2006 e della LR 11/2001 di cui alla determina del dirigente Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, VIA e VAS della Regione Puglia n. 199 del 4.07.2014, al fine di recepire le prescrizioni ivi contenute e consentire il necessario adeguamento tecnologico in seguito alle sopravvenute variazioni del quadro normativo e regolamentare nel settore ferroviario.

In particolare, le modifiche progettuali introdotte per l'ottemperanza alle prescrizioni hanno riguardato:

- la previsione di un controllo archeologico continuativo durante le fasi di scavo;
- le recinzioni dei piazzali delle nuove sottostazioni;
- l'installazione di dissuasori visivi e di un rivestimento isolato per la linea di contatto;
- la realizzazione di una vasca di prima pioggia per la raccolta delle acque dilavanti del piazzale della SSE di Novoli;
- la modifica del tetto della SSE di Ceglie Messapica con l'eliminazione dei frontoni e dell'impianto fotovoltaico;
- le barriere acustiche;
- la risoluzione dell'interferenza dei micropali di fondazione delle barriere acustiche con le falde acquifere;
- l'analisi dell'interferenza dell'intervento con l'elettrodotto di Terna;
- la colorazione dei pali;

mentre quelle relative agli adeguamenti tecnologici hanno riguardato:

- i blocchi di fondazione e i micropali;
- il palo di trazione elettrica.

Sotto-Stazioni Elettriche

Nella tratta oggetto di intervento, si prevede la realizzazione di n. 4 SSE:

- SSE 1 Ceglie Messapica: 1 gruppo da 3.6 MW;
- SSE 2 Francavilla Fontana: 1 gruppo da 3.6 MW;
- SSE 3 Novoli: 2 gruppi da 3.6 MW.

Per la realizzazione delle SSE 1 e 3, posizionati in aree recintate all'interno delle stazioni di Ceglie Messapica e Novoli, rispettivamente alle chilometriche 25+109 e 91+744, è previsto l'utilizzo di sistemi prefabbricati a travi e pilastri, con tamponamenti con pannelli in c.a.. I fabbricati delle SSE, ad unico piano fuori terra con dimensione in pianta pari a 25,00 x 11,50 m, comprendono all'interno il locale destinato a cabina ENEL. All'interno dell'area trova spazio il piazzale 3 kVcc per la installazione dei sezionatori e alimentatori della linea di trazione. I prospetti esterni hanno caratteristiche morfologiche (copertura inclinata e timpani frontali) e materiche (rivestimento in pietra) che richiamano i fabbricati di servizio storici. Laddove i prospetti non sono interessati dalla presenza di serramenti, il progetto prevede un rivestimento in grigliato di legno. Parte della copertura è destinata ad ospitare pannelli fotovoltaici integrati. In ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza, l'edificio di Ceglie Messapica presenta il tetto piano, senza impianto fotovoltaico.

Per la realizzazione della SSE 2, invece, si prevede l'adeguamento del fabbricato esistente al km 40+380, già adibito a casello ferroviario, di dimensioni in pianta pari a 11,70x9,60 m. Detto adeguamento comporta pesanti interventi a carico del fabbricato esistente, con la modifica di strutture portanti, elementi divisorii e prospetti. Sul piazzale esterno, di dimensioni pari a ca. 22x30 m, trovano posto i pali per l'installazione dei sezionatori per l'alimentazione della linea di trazione elettrica.

Elettrificazione del tracciato ferroviario esistente

Oltre agli impianti realizzati nelle SSE, ai fini dell'elettrificazione si rende necessaria l'installazione di altri apparati (pali di trazione elettrica, nuove dorsali di cavi, sezionatori per l'alimentazione della linea di trazione,

...) che saranno realizzati tutti all'interno dell'area di pertinenza del tracciato ferroviario, attualmente già delimitata da muri in blocchi di tufo.

Le barriere acustiche

Così come specificato nella "Relazione Acustica - Integrazione alla richiesta n. AOO_089 del 11/04/2014" ed in ottemperanza alle specifiche prescrizioni contenute nel provvedimento di compatibilità ambientale adottato con determinazione dirigenziale n. 199/2014 con la quale detta relazione veniva approvata, il progetto esecutivo prevede la realizzazione di barriere acustiche in prossimità dell'abitato di San Pancrazio Salentino, unico tratto del tracciato ferroviario oggetto di intervento interessato da livelli di esposizione al rumore tali da richiedere uno specifico intervento di mitigazione acustica.

La barriera sarà realizzata in pannelli trasparenti, con altezza pari a 3,00 m e con uno sviluppo lineare complessivo pari a ca. 1140 m (traversa via Amendola - 200 m, via Settembrini - 400 m, traversa via Matera - 240 m, via Maroncelli - 300 m).

L'intero sviluppo della barriera acustica sarà contenuto all'interno dell'area di pertinenza del tracciato ferroviario, delimitata da muri in blocchi di tufo.

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR)

In virtù del suo sviluppo lineare, il tracciato ferroviario interessato dall'intervento attraversa diversi ambiti paesaggistici individuati dal PPTR: l'ambito "Murgia dei trulli" dal km 0+0 al km 31+4, l'ambito "Campagna brindisina" dal km 31+4 al km 48+1 e dal km 61+6 al km 638+3, l'ambito "Tavoliere salentino" dal km 48+1 al km 61+6 e dal km 68+3 al km 102+8, interferendo con alcuni Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici. L'ammissibilità e la compatibilità dell'intervento andrà quindi valutata, ove previsto, con specifico riferimento agli obiettivi di qualità ed alla normativa d'uso di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR indicati nelle relative schede d'ambito.

Con riferimento alle tutele di cui al Titolo VI del PPTR, gli interventi interessano i seguenti beni e ulteriori contesti:

STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA

> Componenti idrologiche

- BP - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (artt. 43, 44, 46 NTA)

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con il BP - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Canale Reale) dal km 38+2 al km 38+5.

L'intervento non rientra tra quelli non ammissibili indicati al comma 2 dell'art. 46 delle NTA. Ad ogni modo, considerata la sua natura (opera infrastrutturale a rete di interesse pubblico non localizzabile altrove), l'intervento rientra tra quelli ammissibili individuati dal comma 3 dell'art. 46.

- UCP - Reticolo idrografico di connessione della RER (artt. 43, 44, 47 NTA)

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - Reticolo idrografico di connessione della RER dal km 17 al km 18+5 (lana presso Sierri), dal km 33+9 al km 34+1 (Vallone Bax), dal km 78+3 al km 79 (canale laia) e dal km 83+1 al km 83+3 (canale loc. Li Pampi).

In virtù di quanto previsto dagli artt. 43, 44 e, in particolare dall'art. 47 delle NTA del PPTR, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

> Componenti geomorfologiche

- UCP - Versanti (artt. 51, 52, 53 NTA)

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - Versanti dal km 16+8 al km 17, dal km 17+2 al km 18+3.

La SSE 1 (Ceglie Messapica) interferisce con l'UCP - Versanti al km 25+1.

Tanto l'intervento di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario quanto gli interventi che riguardano la

SSE non rientrano tra gli interventi non ammissibili riportati al comma 2 dell'art. 53 delle NTA del PPTR (peraltro, essendo localizzati tutti all'interno del perimetro della Stazione Ferroviaria, gli interventi sulla SSE non andranno a modificare l'equilibrio generale del versante), inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 53, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP - Doline (artt. 51, 52 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - Doline al km 61+9 e dal km 62+2 al km 62+3.

L'intervento non risulta in contrasto con gli indirizzi definiti dall'art. 52 delle NTA del PPTR.

– *UCP - Grotte (artt. 51, 52, 55 NTA)*

La SSE 1 (Ceglie Messapica) interferisce con la fascia di salvaguardia (100 m) dell'UCP- Grotte (Grotta dei Messapi) al km 25+1. **La realizzazione della SSE rientra tra gli interventi non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art. 55, in quanto si configura come intervento di nuova edificazione, comporta la modificazione dello stato dei luoghi non essendo finalizzato al mantenimento dell'assetto geomorfologico/paesaggistico e prevede la trasformazione dei suoli ed il movimento di terre che può produrre alterazione del profilo del terreno e modificare l'equilibrio idrogeologico.** Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 55, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE

> Componenti botanico-vegetazionali

– *BP- Boschi (art. 60, 61, 62 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con il BP- Boschi dal km 15 al km 15+1, dal km 16 al km 16+2, dal km 21 al km 21+1, dal km 22+9 al km 23+3, dal km 34+5 al km 34+6, dal km 46+3 al km 47+5 e al km 98.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art. 62 delle NTA. **Ad ogni modo, si ritiene opportuno evidenziare il rischio che alcune attività da eseguire nel corso dell'esecuzione dei lavori ricadano tra gli interventi non ammissibili laddove prevedono la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea ed arbustiva.**

– *UCP-Area di rispetto dei boschi (artt. 60, 61, 63 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP- Area di rispetto dei boschi dal km 10+1 al km 10+2, dal km 12+6 al km 12+8, dal km 14+2 al km 14+5, dal km 15 al km 15+2, dal km 15+9 al km 16+9, dal km 17+1 al km 17+8, dal km 18+1 al km 18+3, dal km 19+7 al km 19+9, dal km 20+5 al km 21+2, dal km 22+8 al km 23+4, dal km 27+1 al km 27+3, dal km 31 al km 31+2, dal km 34+1 al km 34+7, dal km 35 al km 35+4, dal km 42+7 al km 42+8, dal km 46+2 al km 47+7, dal km 60+5 al km 60+7, dal km 62+6 al km 62+7, dal km 97+9 al km 98+1 e dal km 100+7 al km 100+9.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art. 63 delle NTA, specificando che il progetto rientra all'interno dell'area di pertinenza della linea ferroviaria. Inoltre, il progetto prevede, a titolo di misura mitigativa e migliorativa dello stato attuale, la messa a dimora di sistemi a macchia mediterranea di specie autoctone e la piantumazione a ridosso delle sedi di intervento di alberature ad alto/medio fuso in comune accordo con l'Ente Forestale. **Ad ogni modo, si ritiene opportuno evidenziare il rischio che alcune attività da eseguire nel corso dell'esecuzione dei lavori ricadano tra gli interventi non ammissibili laddove prevedono la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea ed arbustiva.**

– *UCP- Prati e pascoli naturali (artt. 60, 61, 66 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP- Prati e pascoli naturali dal km 99+1 al km 99+3.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art.

66 delle NTA. **Ad ogni modo, si ritiene opportuno evidenziare il rischio che alcune attività da eseguire nel corso dell'esecuzione dei lavori ricadano tra gli interventi non ammissibili laddove prevedono rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale.**

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 66, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP- Formazioni arbustive in evoluzione naturale (artt. 60, 61, 66 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale dal km 4+8, dal km 5+9 al km 6, dal km 17+8 al km 17+9, dal km 18+1 al km 18+2 e dal km 65+7 al km 66+4.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art. 66 delle NTA. **Ad ogni modo, si ritiene opportuno evidenziare il rischio che alcune attività da eseguire nel corso dell'esecuzione dei lavori ricadano tra gli interventi non ammissibili laddove prevedono rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale.**

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 66, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

> Componenti culturali e insediative

– *BP -Immobili ed aree di interesse pubblico (artt. 77, 78, 79 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con i seguenti BP -Immobili ed aree di interesse pubblico:

- *“Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona comprendente la Valle d'Itria sita nei Comuni di Martina Franca, Locorotondo, Cisternino e Ostuni”* (vincolo diretto istituito con decreto 1.08.1985 ai sensi della L. 1497/1939, scheda PAE0124), dal km 0+6 al km 14+7;
- *“Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nel Comune di Cisternino. Valle d'Itria”* (vincolo diretto istituito con decreto 23.01.1970 ai sensi della L. 1497/1939, scheda PAE0012), dal km 8+9 al km 14+7;
- *“Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Colle di Ceglie sita nel Comune di Ceglie Messapica”* (vincolo diretto istituito con decreto 1.08.1985 ai sensi della L. 1497/1939, scheda PAE0127), dal km 24+8 al km 25+ 4.

La SSE 1 (Ceglie Messapica) interferisce con il BP - Immobili ed aree di interesse pubblico *“Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Colle di Ceglie sita nel Comune di Ceglie Messapica”* (vincolo diretto istituito con decreto 1.08.1985 ai sensi della L. 1497 /1939) dal km 24+8 al km 25+ 4.

In virtù di quanto disposto dall'art. 79, la compatibilità dell'intervento va verificata con riferimento alla normativa d'uso della sezione C2 delle schede degli ambiti interessati (che assume valore vincolante), le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge ex art. 142 del DLgs 42/2004 e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo, le pertinenti Linee Guida del PPTR, le cui raccomandazioni vanno obbligatoriamente osservate.

Il proponente effettua la verifica della compatibilità dell'intervento con i sistemi delle tutele indicati nelle schede PAE0124 e PAE0127, specificando, ove opportuno, che gli interventi non ricadono in area rurale ma nell'area di sedime della ferrovia e all'interno della recinzione delle stazioni e che le prescrizioni riportate nell'Elaborato 4.4.5 del PPTR fanno riferimento a progetti relativi alle infrastrutture stradali.

In ragione dell'inammissibilità di alcune attività connesse alla realizzazione dell'intervento, come sopra già evidenziato per le componenti idro-geo-morfologiche ed ecosistemico ambientali richiamate dall'art. 79, ed alla conseguente necessità di derogare rispetto alle prescrizioni individuate dal PPTR, il proponente evidenzia la coerenza dell'intervento con gli indirizzi e le direttive e la compatibilità con gli obiettivi di qualità, perseguita anche grazie alla realizzazione di alcuni interventi mitigativi ed al corretto inserimento

paesaggistico dell'opera, quali: il ripristino dei muretti a secco, il rivestimento delle opere in c.a. con pietrame, l'inserimento di vegetazione autoctona arrampicante (per la recinzione), l'inserimento di specie autoctone all'interno della recinzione, l'inserimento di alberi ad alto/medio fusto per la mitigazione dell'impatto visivo, l'inserimento paesaggistico delle scarpate mediante l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea a mosaico.

– *BP- Zone di interesse archeologico (artt. 77, 78, 80 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con il *BP- Zone di interesse archeologico* "Mura di Manduria" (vincolo indiretto o area di rispetto istituito con decreti del 4.08.1974 e del 7.05.1946 ai sensi della L. 1089/1939) dal km 56+2 al km 56+5 e con "Li Castelli" (vincolo diretto istituito con decreto del 3.07.2002 ai sensi della L. 490/1999) dal km 74+5 al km 74+9.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili; di contro, **si ritiene che le attività previste siano inammissibili, poiché riconducibili a quanto previsto alla lett. a2) del comma 2 dell'art. 80 delle NTA del PPTR.**

– *UCP - Città consolidata (artt. 77, 78 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'*UCP- Città consolidata* al km 56, dal km 92+4 al km 92+5 e dal km 102+0 al km 102+8.

L'intervento non risulta in contrasto con gli indirizzi definiti dall'art. 77 delle NTA del PPTR.

– *UCP- Testimonianze della stratificazione insediativa (artt. 77, 78, 81 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'*UCP - Testimonianze della stratificazione insediativa* dal km 9+2 al km 9+9, dal km 14+4 al km 14+5, al km 45+9 e al km 60+6.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili; di contro, **si ritiene che le attività previste siano inammissibili, in quanto rientranti in quanto previsto alla lett. a2) del comma 2 dell'art. 81 delle NTA del PPTR.**

Con riferimento alle disposizioni dei commi 3 bis e 3 ter dell'art. 81, il proponente rappresenta che "gli interventi di progetto rientrano nell'area di sedime della linea ferroviaria e pertanto non ricadono in aree a destinazione rurale. Ad ogni modo, conformemente a quanto prescritto nel parere favorevole emesso dalla Soprintendenza Archeologica in sede di VIA, tutti i lavori che comportano asporto o movimento di terreno al di sotto delle quote di calpestio attuali saranno eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalla realizzazione delle opere connesse alla cantierizzazione. Tutte le attività di controllo e di eventuali indagini archeologiche nel caso di rinvenimenti, saranno affidate ad archeologi specializzati che invieranno un report, entro 30 giorni dalla conclusione delle attività archeologiche, alla Soprintendenza".

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 81, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP- Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (artt. 77, 78, 82 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'*UCP- Area di rispetto delle componenti culturali e insediative* dal km 6+9 al km 7+1, dal km 9+5 al km 9+6, dal km 45+3 al km 45+5, dal km 45+9 al km 46+0, dal km 60+5 al km 60+7, dal km 68+8 al km 69+1, dal Km 74+4 al km 74+5 e dal km 75+1 al km 75+2.

La SSE1 (Ceglie Messapica) interferisce con l'*UCP- Area di rispetto delle componenti culturali e insediative* al km 25+1.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili; di contro, **si ritiene che le attività previste siano inammissibili, in quanto rientranti in quanto previsto alla lett. a2) del comma 2 dell'art. 82 delle NTA del PPTR.**

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 82, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP- Paesaggi rurali (artt. 77, 78, 83 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - *Paesaggi rurali* dal km 0+0 al km 31+4.

Il proponente dichiara che l'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 dell'art. 83 delle NTA e che ricade all'interno dell'area di pertinenza della linea ferroviaria esistente. Precisa, inoltre, che saranno tutelati i segni caratterizzanti la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: in particolare per le sistemazioni esterne saranno utilizzati muretti a secco in analogia formale e materica a quelli già esistenti nell'ambito dell'intervento e le pareti in c.a. di contenimento saranno rivestite in pietra locale per tutta la loro estensione.

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 83, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

> *Componenti dei valori percettivi*

– *UCP-Strade panoramiche (artt. 77, 78, 88 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - *Strade panoramiche* al km 1+6, al km 1+9, al km 2+4, al km 3+0, al km 3+7, dal km 12+4 al km 13+4 e dal km 25+1 al km 25+3. L'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 e del comma 5 dell'art. 88 delle NTA.

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 88, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP-Strade a valenza paesaggistica (artt. 77, 78, 88 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP - *Strade a valenza paesaggistica* al km 10+5, al km 37+2, al km 38+8, al km 64+6, al km 85+6, al km 86+4, al km 87+2 e al km 91+0. L'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 e del comma 5 dell'art. 88 delle NTA.

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 88, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

– *UCP- Coni visuali (artt. 77, 78, 88 NTA)*

Le opere di elettrificazione lungo il tracciato ferroviario interferiscono con l'UCP- *Coni visuali* dal km 0+0 al km 13+2, dal km 19+6 al km 23+7 e dal km 34+8 al km 54+4. L'intervento non rientra tra quelli non ammissibili ai sensi del comma 2 e del comma 5 dell'art. 88 delle NTA.

Inoltre, in ragione di quanto previsto dall'art. 88, ai fini dell'ammissibilità dell'intervento, va verificato che lo stesso non risulti in contrasto con gli obiettivi di qualità e con la normativa d'uso definiti per gli specifici ambiti di riferimento.

(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)

Alcuni degli interventi progettuali previsti non possono ritenersi ammissibili ai sensi del PPTR. La realizzazione dell'intervento, pertanto, è consentita solo nel caso in cui sussistano i presupposti per la deroga previsti dall'art. 95, il quale dispone che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue.

In relazione alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR, il proponente effettua una specifica analisi della compatibilità dell'intervento rispetto ai pertinenti obiettivi di qualità degli ambiti paesaggistici interessati, facendo particolare riferimento alle criticità ed alle interferenze innanzi rilevate.

In particolare:

- con riferimento alla Struttura Idrogeomorfologica dell'ambito "Murgia dei trulli", il proponente asserisce che *"L'efficienza del reticolo sarà garantita in quanto gli interventi sono relativi ad un'opera già esistente e quindi non andranno ad inficiare la funzionalità idraulica"* e che *"gli interventi saranno tali da garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali"*;
- con riferimento alla Struttura Ecosistemica e Ambientale dell'ambito "Murgia dei trulli", il proponente asserisce che *"I lavori saranno tali da:"*
 - o *assicurare condizioni di equilibrio del patrimonio botanico vegetazionale, dell'evoluzione naturale di formazioni spontanee, nonché la presenza e le possibilità di sviluppo faunistico;*
 - o *lasciare inviolati eventuali alberature vegetazionali di pregio;*
 - o *predisporre la piantumazione a ridosso della sede di intervento delle alberature ad alto/medio fusto in comune accordo con l'Ente Forestale*

La qualità dell'ambiente e del territorio sarà migliorata anche con interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale, preferibilmente a mosaico, sulle scarpate dei rilevati";
- con riferimento alla Struttura Antropica e storico-culturale dell'ambito "Murgia dei trulli", il proponente asserisce che *"I lavori saranno tali da salvaguardare, tutelare e ripristinare la presenza di testimonianze e beni diffusi dell'architettura rurale tra cui, pareti, muretti d'ambito e di divisione, di delimitazione delle sedi realizzati con la caratteristica tecnica della pietra a secco, canalizzazioni pluviali. In caso di intervento diretto su di essi, si esclude lo smantellamento totale, e si prevede la ricomposizione usando materiali di riciclo già presenti in loco e pietra calcarea, apparecchiati nelle forme e secondo le tecniche costruttive tradizionali con la particolare precauzione di non interrompere corridoi di connessione ecologica e/o piccoli ruscellamenti (già analizzati precedentemente).*
In presenza di pareti a realizzarsi forzatamente in c.c. (ad esempio per le SSE) si prevede, per tutta la loro estensione, il rivestimento in pietra locale.
Le nuove recinzioni dei piazzali saranno realizzate con muretti a secco dell'altezza massima di 1 m, sovrastate da griglia metallica e specie arbustive e/o rampicanti di specie autoctone; alloro interno saranno messi a dimora anche esemplari arborei di specie autoctone".
Per quanto attiene alle componenti visivo-percettive, il proponente asserisce che le caratteristiche formali assunte con il progetto esecutivo (rivestimenti in pietra, recinzioni in muretto a secco e inserimento di specie autoctone) migliorano l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura esistente;
- con riferimento alla Struttura Idrogeomorfologica dell'ambito "Campagna brindisina", il proponente asserisce che *"in fase di esecuzione dei lavori saranno limitati al minimo indispensabile i movimenti terra (sbancamenti, sterri e riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeomorfologico delle aree interessate dal progetto.*
Nelle operazioni di scavo saranno attuate misure idonee per il convogliamento delle acque meteoriche, per scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti, e l'alterazione provvisoria e non, del regime di flusso delle acque superficiali";
- con riferimento alla Struttura Ecosistemica e ambientale dell'ambito "Campagna brindisina", il proponente asserisce che *"i lavori saranno tali da assicurare condizioni di equilibrio del patrimonio botanico vegetazionale, dell'evoluzione naturale di formazioni spontanee, nonché la presenza e le possibilità di sviluppo faunistico. La qualità dell'ambiente e del territorio sarà migliorata anche con interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale, preferibilmente a mosaico, sulle scarpate dei rilevati"*;
- con riferimento alla Struttura Antropica e storico culturale dell'ambito "Campagna brindisina", il proponente asserisce che le caratteristiche formali assunte con il progetto esecutivo (rivestimenti

in pietra, recinzioni in muretto a secco e inserimento di specie autoctone) migliorano l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura esistente;

- con riferimento alla Struttura Idrogeomorfologica dell'ambito "Tavoliere salentino", il proponente asserisce che *"L'efficienza del reticolo sarà garantita in quanto gli interventi sono relativi ad un'opera già esistente e quindi non andranno ad inficiare la funzionalità idraulica" e che "gli interventi saranno tali da garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali. In fase di esecuzione dei lavori saranno limitati al minimo indispensabile i movimenti terra (sbancamenti, sterri e riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeomorfologico delle aree interessate dal progetto. Nelle operazioni di scavo saranno attuate misure idonee per il convogliamento delle acque meteoriche, per scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti, e l'alterazione provvisoria e non, del regime di flusso delle acque superficiali"*;
- con riferimento alla Struttura Ecosistemica e ambientale dell'ambito "Tavoliere salentino", il proponente asserisce che *"i lavori saranno tali da assicurare condizioni di equilibrio del patrimonio botanico vegetazionale, dell'evoluzione naturale di formazioni spontanee, nonché la presenza e le possibilità di sviluppo faunistico. La qualità dell'ambiente e del territorio sarà migliorata anche con interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale, preferibilmente a mosaico, sulle scarpate dei rilevati"*;
- con riferimento alla Struttura Antropica e storico culturale dell'ambito "Tavoliere salentino", il proponente asserisce che le caratteristiche formali assunte con il progetto esecutivo (rivestimenti in pietra, recinzioni in muretto a secco e inserimento di specie autoctone) migliorano l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura esistente.

Inoltre, il proponente analizza i sistemi ambientali potenzialmente interessati dagli effetti indotti dalla realizzazione dell'intervento, distinguendo gli impatti della fase di cantiere da quelli in fase di esercizio. In particolare, vengono analizzati gli impatti sulle matrici suolo e sottosuolo, ecosistemi naturali, paesaggio e patrimonio culturale.

Con specifico riferimento alla componente Paesaggio e patrimonio culturale, il proponente asserisce che, per quanto attiene la fase di cantiere, *"le opere previste dal progetto non comportano impatti rilevanti per quanto riguarda la posa dei pali. Le aree di ubicazione dei cantieri non sono costituiti da suoli di pregio o geomorfologicamente instabili. La localizzazione avverrà in aree prospicienti le stazioni e comunque all'interno dell'area ferroviaria. Le sottostazioni che saranno poi costruite potrebbe causare degli impatti visivi ma sarà il tutto schermato e valutato singolarmente"*.

Gli impatti in fase di esercizio sono sostanzialmente riconducibili alla posa dei pali ed alla realizzazione delle SSE e dei collegamenti con la linea elettrica esistente. L'entità degli impatti può ritenersi trascurabile in considerazione delle caratteristiche morfologiche e della localizzazione dei pali e delle SSE, che interessano sempre le aree di pertinenza del tracciato e delle stazioni ferroviarie.

Ad ogni modo, sono previste le seguenti misure di mitigazione:

- le nuove recinzioni delle sottostazioni saranno realizzate con muretti a secco o rivestimento in pietra dell'altezza massima di 1.00 m, sovrastate da griglia metallica e specie arbustive e/o rampicanti di specie autoctone (all'interno saranno messi a dimora anche esemplari arborei di specie autoctona);
- le scarpate dei rilevati saranno interessate da interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura a mosaico, con specie autoctone;
- saranno opportunamente tutelati i segni caratterizzanti la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa nell'agro e delle tecniche di conduzione agricola. In particolare per la sistemazione esterna saranno utilizzate tecniche di rivestimento in pietra locale per le opere in c.a.;
- in fase di esecuzione dei lavori saranno tutelate le compagini boschive esistenti e non saranno realizzate

opere provvisorie (piste carrabili, accessi, depositi di materiale) che interessino direttamente le aree caratterizzate da vegetazione di pregio;

- al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi, ...) saranno eliminate con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesaggistici del sito.

Alla luce delle caratteristiche progettuali dell'intervento proposto, nonché in virtù delle mitigazioni proposte, si ritiene che l'intervento proposto possa risultare compatibile con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR.

Con riferimento all'**esistenza di alternative localizzative e/o progettuali**, preso atto che, come dichiarato dal progettista, il Progetto Esecutivo recepisce le prescrizioni rilasciate dagli enti coinvolti nel procedimento di autorizzazione del Progetto Definitivo (ed in particolare quelle contenute nell'Autorizzazione Paesaggistica rilasciata con determinazione dirigenziale n. 406/2013) e gli adeguamenti tecnologici necessari a garantirne la compatibilità con il mutato quadro di riferimento tecnico/normativa nel settore ferroviario e che gli adeguamenti operati non hanno apportato "modifiche sostanziali al progetto definitivo e nessuna variazione degli impatti ambientali e paesaggistici" riferiti al progetto definitivo già oggetto dell'autorizzazione paesaggistica del 2013, va evidenziato che l'intervento si configura quale adeguamento/efficientamento tecnologico di una infrastruttura esistente e, pertanto, non può prevedere alternative localizzative.

Sulla scorta di quanto innanzi rilevato e considerato, preso atto della documentazione progettuale oggetto di valutazione e delle dichiarazioni fornite dal proponente, si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente circa l'assenza di alternative localizzative e/o progettuali.

(CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI)

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 19162 del 20.09.2019, **si propone alla Giunta il rilascio con prescrizioni del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA**, relativamente al progetto di "Elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca- Lecce 3 kVcc" lungo il tracciato che attraversa il territorio di Martina Franca (TA), Cisternino (BR), Ostuni (BR), Ceglie Messapica (BR), Francavilla Fontana (BR), Oria (BR), Manduria (TA), Erchie (BR), San Pancrazio Salentino (BR), Guagnano (LE), Salice Salentino (LE), Campi Salentina (LE), Novoli (LE) e Lecce (LE), in quanto l'intervento, pur in contrasto con le prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR, risulta compatibile con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR e pertanto ammissibile ai sensi dell'art. 95, co. 1 nel rispetto:

- delle prescrizioni già riportate nell'Autorizzazione Paesaggistica n. 406/2013, di seguito puntualmente richiamate, per quanto non già recepite dal Progetto Esecutivo:
 - *"le nuove recinzioni dei piazzali siano realizzate con muretti a secco dell'altezza massima di 1,00 m, sovrastate da griglia metallica e specie arbustive e/o rampicanti di specie autoctone (Arbutus unedo, Pistacia lentiscus, Phillyrea latifolia, biancospino, rosa canina, mirto, rosmarino, lavando, ginestra ecc.); alloro interno siano messi a dimora anche esemplari arborei di specie autoctone (rovella, leccio, carrubo, alloro o, in alternativa, specie della vegetazione arborea antropogena: Olea europea, ecc.);*
 - *eventuali scarpate dei rilevati siano interessate da interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale, preferibilmente a mosaico, con specie autoctone quali Arbutus unedo, Pistacia lentiscus, Phillyrea latifolia, ecc.;*
 - *siano opportunamente tutelati i segni caratterizzanti la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa nell'agro e delle tecniche di conduzione agricola. In particolare per la sistemazione esterne dovranno essere utilizzati i muretti a secco in analogia formale e materica a quelli già esistenti nell'ambito d'intervento: le pareti in C.A. di contenimento siano, per tutta la loro estensione, rivestiti in pietra locale;*

- *in fase di esecuzione dei lavori dovranno essere tutelate integralmente le compagini boschive esistenti e non dovranno essere realizzate opere provvisorie (piste carrabili, accessi, depositi di materiale) che interessino direttamente le aree caratterizzate da vegetazione di pregio;*
 - *siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto;*
 - *gli eventuali materiali di risulta, (terre e rocce di scavo) rivenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica;*
 - *al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc ...) siano eliminate con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesaggistici del sito”;*
- delle prescrizioni riportate nel parere trasmesso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 19162 del 20.09.2019, di seguito puntualmente richiamate:
 - *“la SSE prevista per Novoli sia realizzata con le stesse caratteristiche di quella di Ceglie Messapica e quindi priva dei frontoni, con copertura piana e senza l’installazione dei pannelli fotovoltaici al fine di improntare l’intervento ai caratteri di semplicità geometrica richiesti dal PPTR per i contesti rurali, quale quello in esame;*
 - *le previste recinzioni siano realizzate con tecnica tradizionale a secco, come già ribadito nel citato parere delle Soprintendenza per i beni archeologici per la PugliaTaranto; a queste potrà essere affiancata una rete metallica di sostegno di specie rampicanti autoctone, al fine di migliorare l’inserimento paesaggistico dell’intervento;*
 - *siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto, ripristino al termine lo stato dei luoghi;*
 - *gli eventuali materiali di risulta (terre e rocce di scavo) rinvenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica”.*

Il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR. Sono fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4- comma 4 -lettera d) della L.R. 7/97.

ACCERTATA la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10 bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i., mediante il versamento di € 2.919,70 - reversale di incasso n. 61852 del 7.10.2019- su Capitolo di Entrata del Bilancio Regionale 3062400 “Entrate rivenienti da versamenti eseguiti da soggetti richiedenti rilascio autorizzazioni in materia paesaggistica art. 10bis LR 20/2009” - Piano dei Conti finanziario - Proventi da attività di monitoraggio e controllo ambientale - E.3.01.02.01.036,

“Copertura Finanziaria di cui al D.Lgs 118/2011”

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

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- **DI APPROVARE** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;
- **DI RILASCIARE** alla ditta Ferrovie del Sud Est - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane l'**Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA**, per la realizzazione dell'intervento di "*Elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca - Lecce 3 kVcc*" in agro di Martina Franca (TA), Cisternino (BR), Ostuni (BR), Ceglie Messapica (BR), Francavilla Fontana (BR), Oria (BR), Manduria (TA), Erchie (BR), San Pancrazio Salentino (BR), Guagnano (LE), Salice Salentino (LE), Campi Salentina (LE), Novoli (LE) e Lecce (LE), con **le prescrizioni** riportate in narrativa al punto "Conclusioni e Prescrizioni", da ritenersi qui puntualmente richiamate e facenti parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio la trasmissione del presente provvedimento:
 - alla ditta *Ferrovie del Sud Est- Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*;
 - alle Province di Taranto, Brindisi e Lecce;
 - ai Sindaci dei Comuni di Martina Franca (TA), Cisternino (BR), Ostuni (BR), Ceglie Messapica (BR), Francavilla Fontana (BR), Oria (BR), Manduria (TA), Erchie (BR), San Pancrazio Salentino (BR), Guagnano (LE), Salice Salentino (LE), Campi Salentina (LE), Novoli (LE) e Lecce (LE);
 - al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi, Lecce e Taranto.
- **DI DISPORRE** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

MiBAC|SABAP-LE|20/09/2019|0019162-P| [34.43.01/147/2019]



Ministero

per i beni e le attività culturali

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO

- LECCE -

IL PRESENTE ALLEGATO
CONSTA DI N. 3 FASCICOLIDipartimento Mobilità, Qualità urbana
Opere Pubbliche, ecologia e Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

E.p.c.

Risp. al foglio Prot. n. AOO_14516805 del 19/08/2019

Prof. prot. n. 17466 del 26/08/2019

Class.

Regione Puglia
Servizio Assetto del Territorio
servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.itCommissione Regionale del MiBAC per la Puglia
c/o Segretariato Regionale
mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.itOGGETTO: Progetto di elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca – Lecce 3 kVcc
Proponente: Ferrovie del Sud-Est – Gruppo Ferrovie dello Stato italiane
Procedimento di Autorizzazione paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 NTA PPTR

Parere espresso ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs n.42/2004 e ss.mm.ii

In riscontro alla nota indicata a margine,

- **esaminata** la documentazione di progetto trasmessa per le vie brevi;
- **viste** la *Relazione tecnica illustrativa* e la *Proposta di accoglimento della domanda di autorizzazione paesaggistica in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR – Puglia*, trasmesse alla Scrivente con la nota indicata a margine;
- **vista** la nota 10262 del 12/11/2013 della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia e i pareri, in essa richiamati, espressi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia - Taranto uffici del MiBAC con nota 11259 del 23/10/2013 e dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le Province Br, Le, Ta con nota 064 del 28/05/2013, nell'ambito del procedimento di V.I.A. per i lavori in oggetto;
- **considerato** che i pareri citati al punto precedente sono favorevoli a condizione che fossero rispettate le seguenti condizioni prescrittive:

- **Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia – Taranto**

1. tutti i lavori che comportino asporto o movimento di terreno al di sotto delle quote di calpestio attuali dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalla realizzazione delle opere connesse alla cantierizzazione;
2. nel caso di rinvenimenti di stratigrafie e/o strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi nei tratti interessati per eventuali ampliamenti di indagine;
3. tutte le attività legate al controllo e alle eventuali indagini archeologiche, da svolgersi sotto le direttive di questo Ufficio, dovranno essere affidate ad archeologi in possesso di specializzazione, con comprovata esperienza e adeguata formazione professionale, i cui curricula dovranno essere preventivamente sottoposti al vaglio di questa Soprintendenza per la valutazione dei requisiti richiesti;
4. gli archeologi incaricati dalla stazione appaltante, in numero idoneo georeferenziata contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento, dovranno redigere la documentazione cartacea, grafica (informatizzata e georeferenziata) fotografica secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da Questo Ufficio. La documentazione, in formato cartaceo e su supporto informatico, dovrà essere consegnata a questa Soprintendenza entro trenta giorni dalla conclusione delle attività archeologiche;

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
via A. Galateo, 2 - 73100 LECCE - tel. 0832 248311 - fax 0832 248310 - C.F. 93075250758
PEC: mbac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-le@beniculturali.it - SITO WEB: www.sabap-le.beniculturali.it

Pag. 1 di 3



Ministero

per i beni e le attività culturali

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
- LECCE -



5. l'esecuzione degli eventuali sondaggi archeologici, da eseguirsi a mano, dovrà essere affidata, per la manodopera, a ditta in possesso di qualificazione OS25;
6. dovrà essere preventivamente previsto l'onere finanziario per eventuali ampliamenti di indagine non quantificabili;
7. la data di inizio lavori di cantierizzazione dovrà essere comunicata a questo Ufficio con congruo anticipo;

- Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia – Taranto

1. le nuove recinzioni dei piazzali siano realizzate con muretti a secco dell'altezza massima di 1,00 ml sovrastate da griglia metallica e specie arbustive e/o rampicanti di specie autoctone (*Arbutus unedo*, *Pistacia lentisco*, *Phillyrea latifoglie*, *biancospino*, *rosa canina*, *mirto*, *rosmarino*, *lavando*, *ginestre*, ecc.); al loro interno siano messi a dimora anche esemplari arborei di specie autoctone (*Rovella*, *leccio*, *carrubo*, *alloro o*, in alternativa, specie della vegetazione arborea antropogena: *Olea europea*, ecc.);
2. siano opportunamente tutelati i segni caratterizzanti la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa nell'agro e delle tecniche di conduzione agricola. In particolare per le sistemazioni esterne dovranno essere utilizzati i muretti a secco in analogia formale e materica a quelli già esistenti nell'ambito d'intervento; le pareti in C.A. di contenimento siano, per tutta la loro estensione rivestiti in pietra locale;
3. in fase di esecuzione dei lavori dovranno essere tutelate integralmente le compagini boschive esistenti e non dovranno essere realizzate opere provvisorie (piste carrabili, accessi, depositi di materiale) che interessino direttamente le aree caratterizzate da vegetazione di pregio;
4. siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto;
5. gli eventuali materiali di risulta, (terre e rocce di scavo) rinvenuti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica;
6. al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi, ecc.) siano eliminate con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesaggistici;

- *considerato* che l'intervento propone l'elettrificazione della linea ferroviaria Martina Franca – Lecce e che per questo scopo sono previste lungo il percorso le seguenti necessarie lavorazioni: elettrificazione di stazioni e fermate; realizzazione di un nuovo sistema di alimentazione dislocate nelle stazioni; opere edili connessi agli adeguamenti impiantistici, delle sottostazioni e dei piazzali delle stazioni; nuovi impianti di illuminazione, antincendio e anti-intrusione; adeguamenti dei fabbricati viaggiatori ed uffici esistenti;

- *considerato* che il progetto esecutivo redatto a valle del progetto definitivo ha fatto proprie le prescrizione imposte dalla Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia – Taranto (cfr. *Relazione di compatibilità paesaggistica*);

- *considerato* che il progetto esecutivo redatto a valle del progetto definitivo ha fatto proprie le prescrizione n°2, n°3 e n°6 imposte dalla Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia – Taranto (cfr. *Relazione di compatibilità paesaggistica*);

- *considerato* che il progetto esecutivo propone la realizzazione di un muretto in cemento armato con rivestimento in pietra locale sormontato da una recinzione zincata a caldo formata da piantoni in profilato tubolare a sezione quadrata e pannelli in grigliato di acciaio;

- *considerato* che nella realizzazione delle SSE in corrispondenza della stazione di Novoli è prevista la di due testate "in pietra locale a vista, a guisa di timpani di facciata";

- *considerato* che per la esecuzione della SSE in corrispondenza della stazione di Ceglie Messapica è prevista la realizzazione di una copertura piana priva di frontoni di testata;

- *considerato* che il progetto interessa diversi ambiti paesaggistici individuati dal PPTR Puglia (Murgia dei trulli, Campagna brindisina, Tavoliere Salentino) ed interferisce con Beni paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici;

- *rilevata* la sussistenza parziale di interferenze tra il progetto e le componenti paesaggistiche del PPTR, così come evidenziato nella Relazione Tecnica Illustrativa agli atti è rilevato altresì che il progetto proposto interviene sostanzialmente su infrastrutture ed edifici già esistenti della linea ferroviaria e che non sono previste trasformazioni rilevanti dello stato di fatto ma adeguamenti impiantistici e tecnologici di quanto già esistente;



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
via A. Galateo, 2 - 73100 LECCE - tel. 0832 248311 - fax 0832 248340 - C.F. 93075250758
PEC: mlac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-le@beniculturali.it - SITO WEB: www.sabap-le.beniculturali.it

Pag. 2 di 9



Ministero

per i beni e le attività culturali

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
- LECCE -



- *considerato* che il progetto prevede interventi mitigativi per il corretto inserimento paesaggistico delle opere previste come la ricostruzione di muretti a secco e l'inserimento di vegetazione autoctona, a basso ed alto fusto per la mitigazione dell'impatto visivo;

questa Soprintendenza, per le motivazioni riportate in premessa e per quanto di stretta competenza accoglie la proposta di autorizzazione paesaggistica in deroga ed esprime *parere favorevole* alle seguenti prescrizioni finalizzate alla mitigazione dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico in esame:

1. la SSE prevista per Novoli sia realizzata con le stesse caratteristiche di quella di Ceglie Messapica e quindi priva dei *frontoni*, con copertura piana e senza l'installazione dei pannelli fotovoltaici al fine di improntare l'intervento ai caratteri di semplicità geometrica richiesti dal PPTR per i contesti rurali, quale quello in esame;
2. le previste recinzioni siano realizzate con tecnica tradizionale a secco, come già ribadito nel citato parere della Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia - Taranto; a queste potrà essere affiancata una rete metallica di sostegno di specie rampicanti autoctone, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'intervento;
3. siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto, ripristinando al termine lo stato dei luoghi;
4. gli eventuali materiali di risulta, (terre e rocce di scavo) rinvenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica.

La presente nota viene trasmessa al servizio regionale in indirizzo ai sensi e per gli effetti dell'art. 155 co. 2, del D.Lgs. 42/2004.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Maria PICCARRETA

Maria Piccarreta

Il Funzionario Architetto
Arch. Giovanna CACUDI

Il Funzionario Architetto
Arch. Vincenzo CORRADO

Il Funzionario Archeologo
Dott.ssa Annalisa BIFFINO



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI LECCE E TARANTO
via A. Galateo, 2 - 73100 LECCE - tel. 0832 248311 - fax 0832 248340 - C.F. 93075250758
PEC: mbac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-le@beniculturali.it - SITO WEB: www.sabap-le.beniculturali.it

[Signature]
Pag. 3 di 3