

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 gennaio 2020, n. 75

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA IN DEROGA EX ART. 95 NTA PPTR RELATIVA AL PROGETTO “TRATTA BARI MUNGIVACCA-NOICATTARO - RADDOPPIO DEL BINARIO DAL KM 4+450 AL KM 15+110, INCLUSI L’INTERRAMENTO IN SEDE (DAL KM 6+580 AL KM 10+940) E LE STAZIONI DI TRIGGIANO E CAPURSO”. DITTA - FERROVIE DEL SUD EST.

L’Assessore alla Pianificazione Territoriale Prof. Alfonsino Pisicchio, sulla base dell’istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dalla Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, riferisce quanto segue:

Visto:

- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23/03/2015;
- l’art. 146 del D. Lgs. 42/2004;
- gli artt. 90 “Autorizzazione paesaggistica”, 91 “Accertamento di compatibilità paesaggistica” e 95 “Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità” delle NTA del PPTR;

Premesso che:

- In data 25.07.2007 si è svolta, presso il Settore Lavori Pubblici della Regione Puglia, la Conferenza dei Servizi Preliminare (CdS), indetta con nota prot. n. 6602 del 03.07.07, per il Progetto Preliminare per la “Realizzazione delle opere di ristrutturazione delle ferrovie del Sud-Est”. In detta CdS, così come da verbale e tenuto conto delle posizioni prevalenti espresse dai partecipanti, si è ritenuto compatibile l’avvio della successiva fase progettuale definitiva degli interventi, purché recepite gli indirizzi, le prescrizioni e le osservazioni espresse;
- Con determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia 26 marzo 2009, n. 155 (pubblicata sul BURP n. 74 del 22.05.2009) si è determinato di escludere, con prescrizioni, dalle procedure di Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) il Progetto Definitivo relativo all’intervento di interrimento della sede ferroviaria tratta Triggiano - Capurso dal km 6+600 al km 9+950 della linea Bari-Taranto, comprese le stazioni di Triggiano e Capurso (Lotto 1) e il raddoppio del binario della linea ferroviaria Bari-Taranto, tratte Bari, Mungivacca-Triggiano e Capurso Noicattaro (Lotto 2);
- Con deliberazione del Consiglio Comunale di Bari n. 64 del 30.08.2011, con deliberazione del Consiglio Comunale di Triggiano n.37 del 03.12.2008, con deliberazione del Consiglio Comunale di Capurso n. 26 del 23.06.2011 e con deliberazione del Consiglio Comunale di Noicattaro n. 43 del 31.08.2011, è stato approvato da detti Comuni, per la parte di propria competenza, il Progetto Definitivo, la variante urbanistica ed apposto il relativo vincolo preordinato all’esproprio, riguardanti i lavori in oggetto ricadenti nel territorio di Bari-Mungivacca, Triggiano, Capurso e Noicattaro;
- Con parere del Consiglio LLPP della Regione Puglia del 04.05.2011 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto definitivo del Grande Progetto “Bretella ferroviaria del Sud Est Barese” - Raddoppio del Binario della linea ferroviaria Bari - Taranto, tratto “Bari Mungivacca - Noicattaro”, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l’interramento in sede tra il km 6+580 e il km 10+940, comprese le stazioni di Triggiano e Capurso (Ferrovie Sud Est) - P.O. FESR 2007/2013 - Asse V - Linea d’intervento 5.4 - Azione 5.4 - Azione 5.4.1;
- Con determina dirigenziale n. 265 del 17.11.2011 del Servizio Reti e Infrastrutture della Regione Puglia è stato approvato il Progetto definitivo e contestualmente dichiarato la pubblica utilità dei lavori;

Preso atto che:

Il Progetto Definitivo in vigenza del PUTT/P ha ottenuto i seguenti pareri urbanistici e paesaggistici:

- Comune di Bari – Settore Pianificazione Territorio con Delibera n.2011/00064 del 30.08.2011 il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole alla

variante urbanistica; mentre per quanto riguarda il parere paesaggistico, trattandosi di un'opera pubblica in variante al PRG, per il progetto esecutivo si è rappresentato che si dovrà acquisire il parere paesaggistico regionale e potrà essere assoggettato al procedimento di deroga.

- Comune di Triggiano – Settore Assetto del Territorio
con nota prot. n.4585 del 24.02.2011 ha confermato il parere urbanistico già rilasciato con Delibera del Consiglio Comunale n.37 del 03.12.2008 rappresentando che: *“la presente deliberazione di approvazione del Progetto Definitivo costituisce approvazione definitiva di variante al PRG”*; mentre, per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, con prot.n.12928 del 26.05.09 viene comunicato che *“Il nuovo tracciato ferroviario delle Ferrovie Sud – Est sul territorio comunale di Triggiano non interessa o intercetta aree inserite in Ambiti Territoriali Distinti”*.
- Comune di Capurso
con Delibera n.26 del 23.06.2011 il Consiglio Comunale approva il Progetto Definitivo che costituisce variante allo strumento urbanistico vigente (PRG) e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, senza la necessità di approvazione dalla Regione; con nota prot. n.17406 del 20.07.2009 viene comunicato che per i lavori in oggetto non è prescritto il preventivo rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.
- Comune di Noicattaro – IV Settore Urbanistica
con nota prot. n.16530 del 16.08.2009 il Comune ha espresso parere favorevole al Progetto Definitivo in quanto:
 - È compatibile con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico – ambientali dei luoghi di intervento;
 - Riscontra l'interesse della popolazione residente;
 - Non vi è possibilità alcuna di delocalizzazione dell'intervento.

Nella suddetta nota viene comunicato che l'attestazione di compatibilità paesaggistica non è necessaria. Inoltre, con Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale n. 43/2011 del 31.08.2011 si dichiara, ai sensi dell'art.19 c.1 del DPR n.327/2001 e smi: *“la pubblica utilità, l'urgenza e l'indifferibilità delle opere previste dal progetto approvato, dando atto che sulle aree interessate di cui al piano particellare d'esproprio allegato al progetto, con l'approvazione del presente atto è imposto il vincolo preordinato d'esproprio.”*

Considerato che:

- Il Progetto Definitivo costituiva lo sviluppo progettuale dei progetti preliminari dei due interventi precedentemente denominati “Lotto 1” (raddoppio ed interrimento in sede della tratta Triggiano - Capurso) e “Lotto 2” (raddoppio in sede delle tratte Bari Mungivacca - Triggiano e Capurso - Noicattaro) e che per l'implementazione dei quali, al fine di omogeneizzare e rendere organico lo sviluppo progettuale degli stessi, il proponente ha proceduto alla redazione del Progetto Esecutivo per un unico lotto;
- Il Progetto Esecutivo del raddoppio di binario della linea ferroviaria Bari-Taranto delle Ferrovie del Sud-Est, dalla stazione di Bari Mungivacca (km 4+486) alla stazione di Noicattaro (km 14+920), comprese le stazioni di Triggiano e Capurso per uno sviluppo totale di 10,434 km, è stato validato dal RUP in data 23.11.2015 ai sensi dell'art. 55 del Regolamento sui LLPP di cui al DPR 207/2010 ed è stato ritenuto affidabile, completo ed adeguato, nonché coerente e compatibile. Pertanto il suddetto Progetto Esecutivo è stato quindi definitivamente approvato in data 23.11.2015 in linea tecnica ed economica dalla Stazione Appaltante.

Considerato che:

La Ferrovia del Sud Est, in virtù del mutato quadro di riferimento normativo in materia di paesaggio a seguito della definitiva approvazione del PPTR, avvenuta con DGR n. 176 del 16.02.2015, ha presentato in data 02.08.2019 con nota acquisita al protocollo regionale con n. AOO_145/6616 del 06.08.2019, istanza ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR per il Progetto Esecutivo del *“Raddoppio del binario Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interrimento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso”*.

Il suddetto Progetto Esecutivo, così come dichiarato nella documentazione trasmessa dal Proponente con nota n. AOO_145/6616 del 06.08.2019 ha recepito:

- le prescrizioni rilasciate dagli Enti coinvolti nel procedimento di Conferenza di Servizi;
- le prescrizioni della determina del Dirigente del Servizio Ecologia 26 marzo 2009, n. 155 (pubblicata sul BURP n. 74 del 22.05.2009) di esclusione del Progetto dalle procedure di VIA;
- gli adeguamenti tecnologici necessari in seguito alle sopravvenute norme/aggiornamenti nel settore ferroviario;
- le indicazioni più precise e dettagliate emerse dalle ulteriori indagini integrative, topografiche e geognostiche, e ad un'ottimizzazione generale del progetto, derivante dal necessario approfondimento richiesto dalla fase esecutiva di progettazione.

Con nota protocollo n. 8464 del 22.10.2019 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento ed il nominativo del tecnico responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 7 della L.n. 241/1990, inviando relazione tecnica illustrativa e proposta di accoglimento della domanda alla competente Soprintendenza.

Con nota prot. n.15583 del 20.12.2019, acquisita al prot. della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO_145/10324 del 30.12.2019, la competente Soprintendenza ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Preso atto:

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica;
- del parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari (ALLEGATO A).

Dato atto che 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.

Ritenuto che alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio 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, per il progetto *“Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro - Raddoppio del binario dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interramento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso - Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro”* alle seguenti prescrizioni:

1. al fine di valorizzare e non compromettere le trame dei mosaici culturali e la fitta rete dei beni diffusi dei territori rurali attraversati dall'infrastruttura ferroviaria si provveda a:
 - realizzare, nelle aree di proprietà che risultano residuali o interstiziali adiacenti alle strutture stradali esistenti o di progetto, fasce di vegetazione autoctona a macchia e/o alberature isolate o a gruppo (derivanti anche dall'espianto per la realizzazione delle opere); le alberature oggetto di espianto che non siano reimpiantate per la realizzazione del suddetto inserimento paesaggistico, siano comunque reimpiantate nelle immediate vicinanze delle aree di espianto;
 - ricostruire i muretti a secco eventualmente demoliti, anche parzialmente, per la realizzazione delle opere. In particolare detti muretti a secco, posti a margine dell'area di sedime ferroviario o sulle nuove strade di connessione con la viabilità locale, siano ricostruiti con le medesime forme e tecnologie di quelle esistenti e riutilizzando i materiali, eventualmente integrandolo con materiale lapideo similare. A tal fine il recupero e il ripristino dei suddetti muretti devono essere effettuati secondo le *“Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia”* (elaborato 4.4.4. del PPTR);
2. al fine di integrare le opere nei territori rurali attraversati e di garantire la continuità ecologica e paesaggistica

del mosaico agricolo, con riferimento alle aree interessate dall'attraversamento in galleria dei binari, ed in particolare nei tratti indicati nelle sezioni tipo come "gallerie scatolari in campo aperto" (cfr pag 33 della Relazione Illustrativa) si provveda sul piano di campagna e per tutta l'estensione del suddetto tratto interrato a:

- ricollocare le alberature oggetto di espianto avendo cura di riconfigurare l'eventuale sesto d'impianto rilevato sul sedime dell'area oggetto d'intervento o ponendo le nuove alberature in continuità con il sesto d'impianto delle alberature presenti dei terreni prossimi all'area d'intervento;
 - realizzare sui bordi del sedime ferroviario (muri di pulizia cfr Tav. ED-19A-044), anziché recinzioni in rete metallica o in calcestruzzo, muri a secco in pietra locale o muri con blocchi di tufo scialbati a latte di calce con altezza massima pari ad 1.00 m secondo le tecniche tradizionali, senza fare ricorso a strutture murarie con nuclei in calcestruzzo o in laterizi, rivestiti da paramenti in pietra a faccia vista. Detti muri a secco in pietra locale o muri con blocchi di tufo scialbati a latte di calce siano realizzati secondo le "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia" (elaborato 4.4.4. del PPTR);
3. eventuali tratti stradali o aree asfaltate dismesse e non riconvertite siano oggetto di rinaturalizzazione e ricomposizione paesaggistica, mediante l'asportazione del manto bituminoso e del relativo sottofondo, la messa a dimora di idoneo strato di terreno vegetale e di cotico erboso;
 4. sistemare gli spazi aperti delle due stazioni ferroviarie:
 - ove possibile con materiali drenanti o semimpermeabili, autobloccanti cavi, da posare a secco senza l'impiego di conglomerati cementizi e/o impermeabilizzanti al fine di aumentare la capacità drenante delle stesse superfici;
 - attraverso l'eventuale reimpianto degli esemplari arborei ed arbustivi espantati. In ogni caso sono vietate le piantumazioni di specie esotiche e di conifere in genere. In riferimento alle aree a parcheggio queste devono comunque essere dotate di piantumazioni, preferibilmente di reimpianto, nella misura minima di una unità arborea per ogni posto macchina;
 5. al termine dei lavori, sia prevista la completa ricomposizione dei valori paesaggistici delle aree interessate dalle opere provvisorie ed, mediante il ripristino dello stato dei luoghi, eliminazione di tutte le opere provvisorie (piste carrabili, cumuli di materiale da scavo ecc);
 6. le strade di nuova realizzazione che rientrano nelle aree tutelate come beni paesaggistici Fiumi e torrenti e Immobili e aree di notevole interesse pubblico dovranno essere realizzate come strade bianche o con materiali drenanti ecologici dall'aspetto simile alle strade prive di manto di asfalto;
 7. i nuovi ponti e opere d'arte di nuova realizzazione da eseguire in affiancamento alle strutture storiche preesistenti dovranno essere realizzati con finiture/rivestimenti del tutto simili a quanto esistente, per forme, materiali e lavorazioni di superfici.

Garanzie di riservatezza

"La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE".

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

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

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e della DGR 458/2016 propone alla Giunta:

1. di rilasciare alle Ferrovie del Sud Est per il progetto “*Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro - Raddoppio del binario dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interramento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso*”, 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, con le prescrizioni riportate nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A) al presente provvedimento e parte integrante dello stesso;
2. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale;
3. di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla città metropolitana di Bari;
 - ai Sindaci dei Comuni di Bari, Triggiano, Capurso, Noicattaro;
 - al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari
 - alla ditta Ferrovie del Sud Est

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Marina Mazzeo)

Il funzionario PO Autorizzazioni Paesaggistiche: (Arch. Luigi Guastamacchia)

Il Dirigente a.i.del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Ing. Barbara LOCONSOLE)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio: (Ing. Barbara LOCONSOLE)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 e ss.mm.ii., NON RAVVISA/ oppure RAVVISA la necessità di esprimere le osservazioni riportate nell'allegato A alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità,
Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio: (Ing. Barbara VALENZANO)

L'Assessore alla Pianificazione territoriale (Alfonso PISICCHIO)

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessore alla Pianificazione territoriale;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento che attestano la conformità alla legislazione vigente ;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

- di approvare la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale;
- di rilasciare alle Ferrovie del Sud Est per il progetto "*Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro - Raddoppio del binario dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interramento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso*" 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, con le prescrizioni riportate nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A) al presente provvedimento e parte integrante dello stesso;
- di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale;
- di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla Città metropolitana di Bari;
 - ai Sindaci dei Comuni di Bari, Triggiano, Capurso, Noicattaro;
 - al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari.
 - alla ditta Ferrovie del Sud Est

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



**REGIONE
PUGLIA**

**IL PRESENTE ALLEGATO
CONSTA DI N. 15 PAGINE**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**



ALLEGATO A

PARERE TECNICO

DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI

- La Ferrovie del Sud Est, in qualità di ditta proponente, ha trasmesso in data 02.08.2019 istanza di Autorizzazione Paesaggistica in deroga, acquisita al protocollo regionale con n. AOO_145/6616 del 06.08.2019, con la seguente ulteriore documentazione su supporto informatico:
 1. Inquadramento dell'intervento;
 2. Programmazione;
 3. Archeologia;
 4. Bonifica ordigni bellici;
 5. Computistica generale;
 6. Disciplinari tecnici;
 7. Piani di manutenzione;
 8. Determina di non assoggettabilità a Via;
 9. Studio di fattibilità ambientale;
 10. Studio di impatto paesaggistico;
 11. Piano di gestione terre e rocce da scavo;
 12. Piano di monitoraggio;
 13. Mitigazioni ambientali;
 14. Sistema di contenimento delle vibrazioni in fase di esercizio;
 15. Inquadramento urbanistico;
 16. Siti e cave di deposito;
 17. Stato di fatto;
 18. Geologia e idrogeologia;
 19. Geotecnica;
 20. Progetto ferroviario;
 21. Progetto ferroviario deviate;
 22. Armamento;
 23. Armamento deviate;
 24. Idrologia e idraulica;
 25. Architettura : stazione di Triggiano;
 26. Architettura: stazione di Capurso;
 27. Progetto strutture : stazione di Triggiano;
 28. Progetto strutture: stazione di Capurso;
 29. Galleria artificiale e trincee;
 30. Pozzo di ventilazione al km 8 + 462;
 31. Ponte ferroviario al km 14+ 707;
 32. Scatolare di continuità al km 8+377;
 33. Scatolare ciclabile al km 8+377;
 34. Scatolare idraulico al km 14+739;
 35. Opere d'arte minori- muro dal km 14+340 al km 14+691;
 36. Opere d'arte minori- ponticello al km 9+863;
 37. Opere d'arte minori- ponticello al km 12+523;
 38. Opere d'arte minori- ponticello al km 12+981;

g



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



39. Opere d'arte minori- tombini idraulici;
40. Opere d'arte minori- muro lungo linea;
41. Impianti speciali ferroviari: progetto impianti IS;
42. Impianti speciali ferroviari: progetto impianti TT e DS;
43. Impianti speciali ferroviari: rimozione impianti;
44. Impianti elettrici: galleria artificiale;
45. Impianti elettrici: stazione di Triggiano;
46. Impianti elettrici: stazione di Capurso;
47. Impianti termofluidi: stazione di Triggiano;
48. Impianti termofluidi: stazione di Capurso;
49. Impianti speciali controllo e sicurezza: generali;
50. Impianti speciali controllo e sicurezza: stazione di Triggiano;
51. Impianti speciali controllo e sicurezza: stazione di Capurso;
52. Cantierizzazione;
53. Sicurezza;
54. Interferenze: viabilità interferente;
55. Interferenze: interferenze PPSS;
56. Prevenzione incendi;
57. Trazione elettrica
58. Trazione elettrica: messa a terra di sicurezza;
59. Sottostazioni elettriche.

- Il proponente con pec del 26.09.2019 acquisita al protocollo regionale con n. AOO_145/7825 del 30.09.2019 ha trasmesso il certificato di pagamento degli oneri istruttori;
- Con nota prot. n. 2012_ING acquisita dalla Sezione scrivente con prot n. AOO_145/8376 del 16.10.2019 il Proponente ha fornito alcuni chiarimenti e trasmesso con pec acquisita con prot n. AOO_145/8374 del 16.10.2019 integrazioni relative alla Relazione Paesaggistica.
- Con nota protocollo n. 8464 del 22.10.2019 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento ed il nominativo del tecnico responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 7 della L.n. 241/1990, inviando relazione tecnica illustrativa e proposta di accoglimento della domanda alla competente Soprintendenza.
- Con nota prot. n.15583 del 20.12.2019, acquisita al prot. della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO_145/10324 del 30.12.2019, la competente Soprintendenza ha espresso parere favorevole con le seguenti prescrizioni:
 - *"le strade di nuova realizzazione che rientrano nelle aree tutelate come beni paesaggistici Fiumi e torrenti e Immobili e aree di notevole interesse pubblico dovranno essere realizzate come strade bianche o con materiali drenanti ecologici dall'aspetto simile alle strade prive di manto di asfalto;*
 - *i nuovi ponti e opere d'arte di nuova realizzazione da eseguire in affiancamento alle strutture storiche preesistenti dovranno essere realizzati con finiture/rivestimenti del tutto simili a quanto esistente, per forme, materiali e lavorazioni di superfici."*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



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

Il Progetto Esecutivo per il quale è richiesta Autorizzazione Paesaggistica in deroga riguarda il raddoppio di binario, in sede, della tratta ferroviaria Bari Mungivacca (Km. 4+486) - Noicattaro (Km. 14+920), della linea Bari - Taranto delle Ferrovie del Sud Est, incluso -tratta Triggiano - Capurso (dal Km. 6+945 al Km. 10+920), comprese le stazioni di Triggiano e Capurso, per uno sviluppo totale quindi di Km. 10,434.

La tratta ferroviaria oggetto della progettazione può essere schematicamente suddivisa nelle tre seguenti sub-tratte:

- Una prima sub-tratta caratterizzata dalla realizzazione del raddoppio del binario in sede, che inizia immediatamente a valle della punta scambio estrema, lato Taranto, della Stazione di Bari Mungivacca (6+945), ricadente nel Comune di Triggiano. In tale sub-tratta si evidenzia, oltre alla realizzazione del raddoppio del binario, la chiusura del P.L. al Km. 5+661, con la contestuale realizzazione della rotonda nei suoi pressi per garantire una adeguata inversione di marcia ai mezzi. Si rilevano inoltre i seguenti interventi:
 - Sistemazione di alcuni tombini idraulici;
 - Realizzazione di una piazzola di emergenza di ca. mq.500 al Km. 6+535.

- Una seconda sub-tratta caratterizzata dall'interramento in sede della linea ferroviaria che prevede sempre il raddoppio del binario. Tale sub-tratta inizia in corrispondenza dei muri di contenimento di ingresso (Km. 6+945) e finisce con i muri di contenimento in uscita (Km. 10+920) in direzione Noicattaro.

L'interramento è previsto mediante la realizzazione di una galleria artificiale che si presenta con due tipologie strutturali diverse, la cui specifica applicazione è sostanzialmente dettata dalla presenza o meno di subsidenze esistenti nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria. La parte di sub-tratta interamente interrata è pari a Km. 3,155 ed in essa sono ricompresi anche i manufatti interrati delle stazioni di Triggiano e Capurso. Oltre ai lavori necessari all'interramento (muri, galleria di linea e stazioni), in tale sub-tratta vengono evidenziati anche i seguenti interventi principali:

 - Realizzazione dei nuovi edifici della stazione di Triggiano e sistemazione delle aree esterne di stazione;
 - Realizzazione di un pozzo di ventilazione di metà tratta (km 8+462);
 - Realizzazione dei nuovi edifici della stazione di Capurso e sistemazione delle aree esterne di stazione;
 - Risoluzione di interferenze con PPSS (fogne, idrici, gas, elettrici e telefonici);
 - Riprofilatura di alcuni canali;
 - Sistemazione di alcuni tombini idraulici;
 - Ripristino delle varie viabilità, caratterizzate attualmente dalla presenza di passaggi a livello e "ricucitura" ex novo di certa viabilità urbana, ad interrimento avvenuto;
 - Realizzazione di una pista ciclabile / percorso pedonale tra i centri urbani di Triggiano e Capurso, in corrispondenza dell'avvenuto interrimento della linea.

- La terza sub-tratta risulta caratterizzata dalla realizzazione del raddoppio del binario in sede e dal contenimento in uscita (Km. 10+920) nel Comune di Capurso e finisce in prossimità della

ly



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

stazione di Noicattaro (Km. 14+920). In tale sub-tratta si evidenzia, come opera importante, la realizzazione del nuovo ponte ferroviario a quattro luci al Km. 14+707 e di un manufatto idraulico immediatamente a valle dello stesso. La sub-tratta è caratterizzata anche dai seguenti interventi:

- Realizzazione di una piazzola di emergenza di ca. mq. 500 al Km. 11+248;
- Realizzazione di n. 2 scatolari idraulici, in sostituzione di due ponticelli in muratura, ai Km. 12+523 e Km. 12+981;
- Sistemazione di via del Cimitero, comprendente la realizzazione di muri di contenimento al rilevato ferroviario;
- Sistemazione di via Cellamare (Km. 14+707);
- Sistemazione di alcuni tombini idraulici.

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR)

Il tracciato ferroviario ricade nei seguenti ambiti paesaggistici, caratterizzati dalle relative figure territoriali:

Dal km 4+485.560 al km 12+125.00 rientra nell'ambito "**La Puglia centrale**" e nella figura "**La conca di Bari e il sistema radiale delle lame**" e dal km 12+125.00 al km 15+319.319 nell'ambito "**La Puglia centrale**" e nella figura "**Il sud est barese e il paesaggio del frutteto**".

Dalla consultazione degli elaborati del vigente PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici:

STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA

Componenti idrologiche

Bene Paesaggistico

- "**Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche**" denominato "Torrente Chiancarello" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 43, alle direttive di cui all'art.44, nonché alle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR.

Nel merito il progetto in oggetto interferisce, nel territorio del Comune di Noicattaro, con il suddetto BP dal picchetto 403 al picchetto 419 prevedendo la:

- realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento al ponte esistente. Detto intervento comporta:
 - la risistemazione del fondo alveo con gabbioni e materassi tipo Reno al fine di aumentare la capacità di deflusso della sezione idraulica in corrispondenza dei ponti ferroviari;
 - l'utilizzo di massi di cava inglobati in reti metalliche al fine di proteggere dall'erosione le pile, le spalle del ponte e le sponde dell'alveo durante il passaggio della piena di progetto;
- sistemazione idraulica dell'attraversamento con interventi volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici del Torrente Chiancarello.

Le suddette opere non risultano delocalizzabili in quanto interessano una infrastruttura preesistente e di pubblica utilità, in particolare si interviene su un tracciato esistente e, così come dichiarato dal Proponente, non si andrà ad alterare alcun equilibrio naturale, anzi gli interventi di sistemazione idraulica previsti per il tratto del Torrente comporteranno un miglioramento della



l



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

situazione attuale. Pertanto il Proponente dichiara che gli interventi rientrano tra quelli elencati al comma 3 punto b3) e b4) dell'art.46.

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37, atteso che, in ragione di quanto previsto dall'art. 46 sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Componenti geomorfologiche

Ulteriore contesto paesaggistico

- "**Lame e gravine**" denominata "**Lama S.Giorgio**" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 51, alle direttive di cui all'art.52, nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR.

Nel merito il progetto in oggetto interferisce, nel territorio del Comune di Noicattaro, con il suddetto UCP dal picchetto 403 al picchetto 419 prevedendo la:

- realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento al ponte esistente. Detto intervento comporta:
 - la risistemazione del fondo alveo con gabbioni e materassi tipo Reno al fine di aumentare la capacità di deflusso della sezione idraulica in corrispondenza dei ponti ferroviari;
 - l'utilizzo di massi di cava inglobati in reti metalliche al fine di proteggere dall'erosione le pile, le spalle del ponte e le sponde dell'alveo durante il passaggio della piena di progetto;
- sistemazione idraulica dell'attraversamento con interventi volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici di Lama S. Giorgio.

Le suddette opere non risultano delocalizzabili in quanto interessano una infrastruttura preesistente e di pubblica utilità, in particolare si interviene su un tracciato esistente e, così come dichiarato dal Proponente, non si andrà ad alterare alcun equilibrio naturale, anzi gli interventi di sistemazione idraulica previsti per il tratto di Lama San Giorgio comporteranno un miglioramento della situazione attuale. Pertanto il Proponente dichiara che gli interventi rientrano tra quelli elencati al comma 3 punto b2) dell'art.54.

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37, atteso che, in ragione di quanto previsto dall'art. 54, sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

STRUTTURA ECOSITEMICA E AMBIENTALE

Componente botanico-vegetazionale

Ulteriore contesto paesaggistico

- "**Formazioni arbustive in evoluzione naturale**", soggetto agli indirizzi di cui all'art. 60, alle direttive di cui all'art.61, nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR.

Nel merito il progetto in oggetto interferisce, nel territorio del Comune di Noicattaro, con il suddetto UCP dal picchetto 404 al picchetto 411 prevedendo la:

- realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento al ponte esistente. Detto intervento comporta:





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- la risistemazione del fondo alveo con gabbioni e materassi tipo Reno al fine di aumentare la capacità di deflusso della sezione idraulica in corrispondenza dei ponti ferroviari;
- l'utilizzo di massi di cava inglobati in reti metalliche al fine di proteggere dall'erosione le pile, le spalle del ponte e le sponde dell'alveo durante il passaggio della piena di progetto;
- sistemazione idraulica dell'attraversamento con interventi volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici di Lama S. Giorgio e del Torrente Chiancarello.

Le suddette opere non risultano delocalizzabili in quanto interessano una infrastruttura preesistente e di pubblica utilità, in particolare si interviene su un tracciato esistente e, così come dichiarato dal Proponente, non si andrà ad alterare alcun equilibrio naturale, anzi gli interventi di sistemazione idraulica previsti per il tratto di Lama San Giorgio comporteranno un miglioramento della situazione attuale. Pertanto il Proponente dichiara che gli interventi rientrano tra quelli elencati al comma 2 dell'art.66. **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.**

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37, atteso che, in ragione di quanto previsto dall'art. 66 sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Componente culturali e insediative

Bene paesaggistico

- **"Immobili e aree di notevole interesse pubblico"**, denominato **"Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad ovest e a sud-est di Bari"** (scheda PAE 0115), istituito con le seguenti motivazioni: **"Il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perché caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare"**. Detto BP è soggetto agli indirizzi di cui all'art.77, alle direttive di cui all'art. 78, nonché alle prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR.

Nel merito il progetto in oggetto interferisce, nel territorio del Comune di Noicattaro, con il suddetto BP dal picchetto 404 al picchetto 413 prevedendo la:

- realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento al ponte esistente. Detto intervento comporta:
 - la risistemazione del fondo alveo con gabbioni e materassi tipo Reno al fine di aumentare la capacità di deflusso della sezione idraulica in corrispondenza dei ponti ferroviari;
 - l'utilizzo di massi di cava inglobati in reti metalliche al fine di proteggere dall'erosione le pile, le spalle del ponte e le sponde dell'alveo durante il passaggio della piena di progetto;
- sistemazione idraulica dell'attraversamento con interventi volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici di Lama S. Giorgio e del Torrente Chiancarello.

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 assumono valore vincolante in quanto gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati non sono adeguati al PPTR), 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.





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Il proponente effettua la verifica della compatibilità dell'intervento con i sistemi delle tutele indicati nella scheda PAE 0115.

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, come: la sistemazione di formazioni arboree lineari a funzione di schermo; interventi di idrosemina, rinaturalizzazione Lama S. Giorgio e adeguate scelte progettuali (rivestimento in pietra per minimizzare l'impatto paesaggistico e architettonico);

Ulteriore contesto paesaggistico

- **"Città consolidata"**, soggetto agli indirizzi di cui all'art. 77 e alle direttive di cui all'art.78;

Nel merito il progetto in oggetto interferisce, nel territorio del Comune di Triggiano e di Capurso, con il suddetto UCP rispettivamente dal picchetto 126 al picchetto 128 e dal picchetto 188 al picchetto 197, prevedendo rispettivamente:

- l'interramento della linea ferroviaria mediante la realizzazione di una galleria artificiale;
- oltre al suddetto interrimento anche la costruzione, nei pressi della esistente stazione di Capurso di un nuovo fabbricato di accesso alla banchina interrata; il riadattamento dell'attuale fabbricato viaggiatori; la demolizione di un piccolo rudere a ridosso di Via di Triggiano; la sistemazione dell'area esterna in parte a verde, in parte con pavimentazione e in parte con percorsi ciclo-pedonali; la realizzazione della stazione interrata a 2 binari.

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

- **"Area di rispetto delle componenti culturali e insediative"**, della Chiesa di S. Maria SS. della Lama (sottoposta a Vincolo architettonico diretto ai sensi della L 1089 del 1939) soggetto agli indirizzi di cui all'art. 77, alle direttive di cui all'art.78 nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art.82 delle NTA del PPTR.

Nel merito il progetto in oggetto interferisce nel territorio del Comune di Noicattaro con il suddetto UCP rispettivamente dal picchetto 404 al picchetto 411 prevedendo la:

- realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento al ponte esistente. Detto intervento comporta:
 - la risistemazione del fondo alveo con gabbioni e materassi tipo Reno al fine di aumentare la capacità di deflusso della sezione idraulica in corrispondenza dei ponti ferroviari;
 - l'utilizzo di massi di cava inglobati in reti metalliche al fine di proteggere dall'erosione le pile, le spalle del ponte e le sponde dell'alveo durante il passaggio della piena di progetto;
- la realizzazione del nuovo tratto di binario;

Il Proponente dichiara che gli interventi non rientrano tra quelli elencati all'art.82 c.2, il progetto del ponte in particolare prevede il mantenimento delle strutture ad arco di sostegno dell'attuale asse ferroviario. In particolare la posizione e la disposizione planimetrica dei nuovi tracciati seguono l'andamento di quelli esistenti e pertanto le nuove infrastrutture non comprometteranno i valori





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

storico-culturali e paesaggistici e non andranno ad alterare le relazioni visive in quanto interesseranno una infrastruttura già esistente.

Di contro, **si ritiene che le attività previste siano in contrasto, in quanto rientranti tra gli interventi non ammissibili di cui alla lett. a2) del comma 2 dell'art. 82 delle NTA del PPTR.**

Si rimanda al paragrafo successivo per la verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso di cui all'art. 37, atteso che, in ragione di quanto previsto dall'art. 82, sono inammissibili tutti gli interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso.

Componenti dei valori percettivi

Ulteriore contesto paesaggistico

- **Strade a valenza paesaggistica** denominata "SP 217" soggetto agli indirizzi di cui all'art. 86, alle direttive di cui all'art.87, nonché alle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

Nel merito si rappresenta che il tratto di ferrovia compreso tra Capurso e Noicattaro, ovvero tra l'incrocio della SP 217 con la SP 131 e Corso Roma in Noicattaro, lambisce a nord il tratto di ferrovia; pertanto le opere in progetto non interessano direttamente il suddetto UCP.

(CONFORMITÀ CON LE TUTELE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE)

Ciò premesso si rappresenta che il valore paesaggistico - ambientale della **ambito paesaggistico** in esame è rilevabile nelle componenti strutturanti il tipico paesaggio agrario della piantata olivicola della Puglia Centrale attraversata dal sistema radiale delle lame, solchi carsici per il deflusso delle acque piovane, che dal gradino murgiano giungono sino alla costa. Le suddette componenti, assumono una singolare rilevanza sia dal punto di vista paesaggistico poiché elementi identitari del paesaggio di riferimento, sia dal punto di vista ambientale in quanto elementi della rete ecologica che contribuisce a generare un sistema di connessione con il territorio.

A tale sistema ambientale ed ecologico, si relaziona anche il sistema insediativo con i centri urbani di Triggiano, Bitritto, Valenzano, Capurso, Noicattaro e Modugno che costituiscono i centri di prima corona del capoluogo pugliese, storici borghi a vocazione rurale e capisaldi dell'entroterra olivato del barese e con la presenza, nel territorio rurale aperto, delle cosiddette strade vicinali (strade di viabilità rurale), delle masserie e di edilizia minore (pagghiare, torri, ecc), che caratterizzano il paesaggio di riferimento.

Detto paesaggio è percepibile lungo gli assi infrastrutturali territoriali, principali direttrici storiche che partendo da Bari attraversano il contesto territoriale di riferimento e rendono possibile riconoscerne tanto la diversità quanto le peculiarità del contesto attraversato.

Di fatti il PPTR classifica nell'elaborato 3.2.12. 1 "La struttura percettiva della visibilità" il tratto ferroviario oggetto d'intervento, quale "**ferrovia di interesse paesaggistico**" in quanto da essa è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi dell'ambito paesaggistico attraversato; pertanto gli interventi previsti su queste infrastrutture devono assicurare il mantenimento dei valori percettivi, non devono ridurre o alterare la loro relazione con i contesti antropici, naturali e territoriali attraversati.

Si rappresenta inoltre che parte della figura territoriale interessata dal PdL in oggetto ricade tra i "**Parchi agricoli multifunzionali di riqualificazione**" riconosciuti dal progetto territoriale del PPTR - Il Patto città-campagna (elaborato 4.4.2), e denominato "**Connurbazione barese**". Questo territorio corrispondente





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



alla periferia metropolitana è considerato dal PPTR come territorio compromesso e degradato che deve essere riqualificato anche attraverso progetti di inserimento paesaggistico delle infrastrutture di trasporto.

Come evidenziato in precedenza, 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."

In merito all'assenza di soluzioni progettuali alternative, il Progetto Esecutivo oggetto di valutazione recepisce così come dichiarato nella documentazione trasmessa dal Proponente con nota n. AOO_145/6616 del 06.08.2019:

- le prescrizioni rilasciate dagli Enti coinvolti nel procedimento di Conferenza di Servizi;
- le prescrizioni della determina del Dirigente del Servizio Ecologia 26 marzo 2009, n. 155 (pubblicata sul BURP n. 74 del 22.05.2009) di esclusione del Progetto dalle procedure di VIA;
- gli adeguamenti tecnologici necessari in seguito alle sopravvenute norme/aggiornamenti nel settore ferroviario.
- le indicazioni più precise e dettagliate emerse dalle ulteriori indagini integrative, topografiche e geognostiche, e ad un'ottimizzazione generale del progetto, derivante dal necessario approfondimento richiesto dalla fase esecutiva di progettazione.

Si ritiene di poter condividere l'assenza di alternative localizzative e/o progettuali, vista la dichiarazione con la quale il proponente dichiara che il progetto in esame rientra tra le opere pubbliche, di pubblica utilità, privo di alternative localizzative, poiché strettamente connesso al tracciato ferroviario esistente, così come anche dichiarato anche dal Comune di Noicattaro con nota prot.n.16530 del 16/08/2009 e con Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale n.43/2011 del 31/08/2011.

Per quanto attiene alla compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, è dunque necessario fare riferimento alle schede degli ambiti paesaggistici "**La Puglia centrale**".

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 "**La Puglia Centrale**", 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, anzi, gli interventi di sistemazione idraulica relativi alla Lama S.Giorgio saranno tali da migliorare la condizione sia ambientale ecosistemica che di funzionalità idraulica*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



- *Gli interventi saranno tali da garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali*
- *Il progetto non prevede alcun utilizzo della risorsa idrica"*

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con la struttura

- con riferimento alla Struttura Ecosistemica e Ambientale dell'ambito "Murgia dei trulli", il proponente asserisce che: *"Il progetto prevede il mantenimento delle strutture ad arco di sostegno dell'attuale asse ferroviario. Le nuove infrastrutture non andranno ad alterare le relazioni reti ecologiche ed aree di pertinenza fluviale in quanto interesseranno un'infrastruttura già esistente."*

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con la struttura

- con riferimento alla Struttura Antropica e storico-culturale dell'ambito "La Puglia Centrale", il proponente asserisce che: *"Il progetto prevede il mantenimento delle strutture ad arco di sostegno dell'attuale asse ferroviario. Le nuove infrastrutture non andranno ad alterare le relazioni visive in quanto interesseranno un'infrastruttura già esistente"*.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con la struttura.

Gli impatti in fase di esercizio sono considerati in fase di progettazione, attraverso interventi di mitigazione in particolare per quanto attiene le interferenze delle opere al fine di ridurre l'impatto visivo e paesaggistico, sono previste così come riportato nella Relazione Paesaggistica (cfr pag 102) le seguenti **misure di mitigazione:**

- **Sistemazione di formazioni arboree lineari a funzione di schermo:** *questo intervento è previsto in prossimità delle piazzole posizionate lungo la ciclabile, elementi percettivi rispetto all'infrastruttura che, per sua stessa natura, non prevede un elevato sviluppo in altezza e quindi interferenze percettive significative. Inoltre si evidenzia la funzionalità di tipo ecologico che rivestono tali elementi lineari in qualità di interconnessione di unità naturali lontane e di continuità vegetazionale;*
- **Rinverdimento delle aree di stazione:** *l'intervento consiste nella predisposizione d'interventi di mitigazione vegetale realizzati mediante macchie arbustive in pertinenza di praterie/incolti presso i quali l'inserimento di specie arboree non sarebbe coerente in termini ecologici e paesaggistici;*
- **Tutti gli interventi saranno preceduti da idrosemina** *mediante impiego di miscugli di specie locali e/o fiorume reperito in campo allo scopo sia di assicurare un miglioramento estetico – paesaggistico sia con funzione biotecnica. La copertura erbacea, infatti, protegge il terreno dalle erosioni superficiali e dall'innescio di fenomeni franosi, impedendo il diffondersi di specie infestanti;*
- **Impermeabilizzazione ecocompatibile:** *Per le impermeabilizzazione delle stazioni si propone di utilizzare una membrana a miscela di legante vegetale, rinforzata con un'armatura composita in vetro / poliestere, impregnata con un coating acrilico a elevata riflettività. Ha anche la funzione di raffrescante passivo con conseguente riduzione del fabbisogno energetico per la climatizzazione /*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



ventilazione, quindi risparmi economici e di emissione di CO2 durante il ciclo di vita in copertura / ventilazione, e quindi risparmi economici e di emissioni di CO2 durante il ciclo di vita in copertura;

- **Riduzione del traffico:** *Per quel che riguarda l'interramento tra Triggiano e Capurso si innescherà nel bilancio complessivo relativo alla componente "paesaggio" un effetto positivo indotto da un generale decongestionamento del traffico privato su gomma e dall'eliminazione dell' infrastruttura ferroviaria di superficie.*
- **Rinaturalizzazione Lama S. Giorgio:** *nell'ottica di favorire l'inserimento ambientale dell'opera, data la natura idraulica dell'intervento, si è ritenuto di valutare la natura dei materiali e della sostenibilità delle soluzioni, con l'inserimento di materassini MATECO. Il materasso MATECO rappresenta una novità del novero delle tecniche di ingegneria naturalistica in ambiente idraulico, configurandosi come un'importante innovazione tecnica e applicativa, soprattutto sotto il profilo dell'inserimento ambientale e del risparmio di materiali inerti costosi e di impegnativa movimentazione.*
- **Adeguate scelte progettuali:** *Analogamente, il tratto oggetto di raddoppio ferroviario avrà un impatto trascurabile sul paesaggio, in quanto saranno mantenute le quote e le pendenze della linea attuale. I previsti accorgimenti nella realizzazione del raddoppio del ponte ferroviario a 4 luci con tipologia analoga all'esistente (rivestimento in pietra per minimizzare l'impatto paesaggistico e architettonico), risultano scelte progettuali coerenti con il contesto paesaggistico di riferimento."*

Si rappresenta inoltre che con riferimento al tratto per il quale si prevede l'interramento dei binari il proponente nella **Tav. ED-19A-044** ha previsto al di sopra della soletta superiore a copertura della stessa galleria, il riempimento con terre proveniente dagli scavi su cui si snoda una pista ciclopedonale che attraversa, come da progetto, un previsto sistema di vegetazione arbustiva a gariga e macchia alternato al manto erboso. Detto sistema risulta delimitato da muretti di pulizia (così come indicati nel suddetto elaborato).

Alla luce delle caratteristiche progettuali e procedurali caratterizzanti l'intervento, si ritiene che lo stesso, anche in virtù delle mitigazioni proposte, possa risultare compatibile con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR.

Infine a pag. 88 della Relazione Paesaggistica il Proponente ha dichiarato che:

"conformemente a quanto prescritto dal Ministero dei Beni e le Attività Culturali (prot.n.10336), l'inizio lavori della realizzazione del nuovo ponte e il consolidamento dell'esistente nel territorio comunale di Noicattaro, interessato dai vincoli sopra analizzati, sarà comunicato in tempo utile alla Soprintendenza Archeologica di Taranto, nonché al MiBACT.

In particolare, tutti i lavori di movimento terra saranno eseguiti sotto il controllo di archeologi accreditati presso la Soprintendenza. In caso di rinvenimenti gli accertamenti tecnici saranno diretti da funzionari della Soprintendenza, controllati da archeologi esterni, eseguiti da ditte di categoria OS25. Dell'inizio dei lavori sarà data comunicazione preventiva alla Soprintendenza. A conclusione dei lavori, la Soprintendenza potrà chiedere eventuali varianti al progetto originario, ai fini della salvaguardia dei beni archeologici.

Si avrà cura di effettuare tutte le operazioni nel rispetto dello stato dei luoghi, ripristinando al termine dei lavori l'assetto naturale con piantumazione di specie vegetali appartenenti alla flora locale."



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**



(CONCLUSIONI)

Ciò stante, alla luce di quanto in precedenza rappresentato e del parere favorevole con prescrizione n.15583 del 20.12.2019 della competente Soprintendenza, si propone di rilasciare il provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA per il "**Raddoppio del binario dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interramento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso - Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro**" in quanto gli interventi dallo stesso previsti, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui alle NTA del PPTR, risultano ammissibili ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Ciò alle seguenti prescrizioni:

1. al fine di valorizzare e non compromettere le trame dei mosaici colturali e la fitta rete dei beni diffusi dei territori rurali attraversati dall'infrastruttura ferroviaria si provveda a:
 - realizzare, nelle aree di proprietà che risultano residuali o interstiziali adiacenti alle strutture stradali esistenti o di progetto, fasce di vegetazione autoctona a macchia e/o alberature isolate o a gruppo (derivanti anche dall'espianto per la realizzazione delle opere); le alberature oggetto di espianto che non siano reimpiantate per la realizzazione del suddetto inserimento paesaggistico, siano comunque reimpiantate nelle immediate vicinanze delle aree di espianto;
 - ricostruire i muretti a secco eventualmente demoliti, anche parzialmente, per la realizzazione delle opere. In particolare detti muretti a secco, posti a margine dell'area di sedime ferroviario o sulle nuove strade di connessione con la viabilità locale, siano ricostruiti con le medesime forme e tecnologie di quelle esistenti e riutilizzando i materiali, eventualmente integrandolo con materiale lapideo simile. A tal fine il recupero e il ripristino dei suddetti muretti devono essere effettuati secondo le "*Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia*" (elaborato 4.4.4. del PPTR);
2. al fine di integrare le opere nei territori rurali attraversati e di garantire la continuità ecologica e paesaggistica del mosaico agricolo, con riferimento alle aree interessate dall'attraversamento in galleria dei binari, ed in particolare nei tratti indicati nelle sezioni tipo come "*gallerie scatolari in campo aperto*" (cfr pag 33 della Relazione Illustrativa) si provveda sul piano di campagna e per tutta l'estensione del suddetto tratto interrato a:
 - ricollocare le alberature oggetto di espianto avendo cura di riconfigurare l'eventuale sesto d'impianto rilevato sul sedime dell'area oggetto d'intervento o ponendo le nuove alberature in continuità con il sesto d'impianto delle alberature presenti dei terreni prossimi all'area d'intervento;
 - realizzare sui bordi del sedime ferroviario (muri di pulizia cfr Tav. ED-19A-044), anziché recinzioni in rete metallica o in calcestruzzo, muri a secco in pietra locale o muri con blocchi di tufo scialbati a latte di calce con altezza massima pari ad 1.00 m secondo le tecniche tradizionali, senza fare ricorso a strutture murarie con nuclei in calcestruzzo o in laterizi, rivestiti da paramenti in pietra a faccia vista. Detti muri a secco in pietra locale o muri con blocchi di tufo scialbati a latte di calce siano realizzati secondo le "*Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia*" (elaborato 4.4.4. del PPTR);



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

3. eventuali tratti stradali o aree asfaltate dismesse e non riconvertite siano oggetto di rinaturalizzazione e ricomposizione paesaggistica, mediante l'asportazione del manto bituminoso e del relativo sottofondo, la messa a dimora di idoneo strato di terreno vegetale e di cotico erboso;
4. sistemare gli spazi aperti delle due stazioni ferroviarie:
 - ove possibile con materiali drenanti o semimpermeabili, autobloccanti cavi, da posare a secco senza l'impiego di conglomerati cementizi e/o impermeabilizzanti al fine di aumentare la capacità drenante delle stesse superfici;
 - attraverso l'eventuale reimpianto degli esemplari arborei ed arbustivi espianati. In ogni caso sono vietate le piantumazioni di specie esotiche e di conifere in genere. In riferimento alle aree a parcheggio queste devono comunque essere dotate di piantumazioni, preferibilmente di reimpianto, nella misura minima di una unità arborea per ogni posto macchina;
5. al termine dei lavori, sia prevista la completa ricomposizione dei valori paesaggistici delle aree interessate dalle opere provvisorie ed, mediante il ripristino dello stato dei luoghi, eliminazione di tutte le opere provvisorie (piste carribili, cumuli di materiale da scavo ecc);
6. le strade di nuova realizzazione che rientrano nelle aree tutelate come beni paesaggistici Fiumi e torrenti e Immobili e aree di notevole interesse pubblico dovranno essere realizzate come strade bianche o con materiali drenanti ecologici dall'aspetto simile alle strade prive di manto di asfalto;
7. i nuovi ponti e opere d'arte di nuova realizzazione da eseguire in affiancamento alle strutture storiche preesistenti dovranno essere realizzati con finiture/rivestimenti del tutto simili a quanto esistente, per forme, materiali e lavorazioni di superfici."

Il Funzionario Istruttore
(Ing. Marina Mazzeo)

Marina Mazzeo

Il Responsabile P.O.
Autorizzazioni Paesaggistiche
(Arch. Luigi Guastamacchia)

Luigi Guastamacchia

Il Dirigente della Sezione
Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
(Ing. Barbara Loconsole)

Barbara Loconsole



ALLEGATO B

MODULARIO
MIBAC C. - 355 SAP - BA

20/12/2019|0015583-P| [3404] 1.04/42,5/2019]

MOD 304



Ministero per i beni e le attività culturali e per il
turismo
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città
metropolitana di Bari

Alla Regione Puglia
Servizio Osservatorio e
Pianificazione Paesaggistica
sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it



Risposta al Foglio del 22/10/2019 n. AOO_145/8464

Oggetto: Autorizzazione paesaggistica in deroga ex art. 95 NTA PPTR relativa al progetto Tratta Bari Mungivacca- Noicattaro - Raddoppio del binario dal km 4+450 al km 15+110, inclusi l'interramento in sede (dal km 6+580 al km 10+940) e le Stazioni di Triggiano e Capurso.
Richiedente: Ferrovie del Sud Est
Parere ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/04.

e, p.c. alla Regione Puglia
Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica
servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it

Alla Ferrovie del Sud Est
segreteria@pec.fseonline.it

In riferimento alla questione in oggetto, questa Soprintendenza, esaminata la documentazione trasmessa con la nota riportata a margine in conformità alle disposizioni contenute nella norma in epigrafe, ed acquisita agli atti con prot. n. 13207 del 22/10/2019, tenuto conto dello stato attuale dei luoghi, considerando che:

- il progetto in questione rientra nella fattispecie di cui all'art. 95 delle NTA del PPTR (Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità) per le quali è previsto il rilascio di Autorizzazione paesaggistica in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo V delle suddette NTA;
- il tratto ferroviario intercetta Beni tutelati ai sensi della Parte III del D.Lgs 42/04 nella porzione terminale del percorso ricadente nel territorio di Noicattaro, in cui sono previste la sistemazione idraulica dell'attraversamento di Lama San Giorgio e del Torrente Chiancarello con interventi volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici, nonché la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in affiancamento di quello esistente.

Si prende atto delle prescrizioni impartite dalla Regione Puglia – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica che si condividono e si prescrive quanto segue:

- le strade di nuova realizzazione che rientrano nelle aree tutelate come beni paesaggistici Fiumi e torrenti e Immobili e aree di notevole interesse pubblico dovranno essere realizzate come strade bianche o con materiali drenanti ecologici dall'aspetto simile alle strade prive di manto di asfalto;
- i nuovi ponti e opere d'arte di nuova realizzazione da eseguire in affiancamento alle strutture storiche preesistenti dovranno essere realizzati con finiture/rivestimenti del tutto simili a quanto esistente, per forme, materiali e lavorazioni delle superfici.



Complesso monumentale di S. Chiara e S. Francesco della Scarpa -Via Pier l'Eremita, 25/B -70122 BARI - Tel. 080 5286111
Palazzo Simi - Strada Lambertini n.1 70122 BARI - Tel. 080 5275451

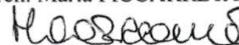
E-mail: sabap-ba@beniculturali.it - PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
Sito web: www.sabap-ba.beniculturali.it

Si segnala, inoltre, che nel territorio comunale di Capurso sono pervenute segnalazioni di tracce di natura preistorica testimoniata dall'esistenza di un interessantissimo lembo di paleosuolo con resti ceramici e litici riferibili cronologicamente alla fine del Neolitico-inizi età del Rame (prima metà del IV millennio a. C.); è stata rinvenuta, tra l'altro, anche una cuspidi di freccia in selce, di ottima fattura. Relativamente a tale scoperta questo Ufficio ha già inoltrato alla Soc. Ferrovie del Sud-Est richiesta formale (prot. n. 14038 del 13/11/2019) di ampliamento del saggio per valutare meglio la natura del giacimento preistorico.

Pertanto, per quanto attiene gli aspetti di natura archeologica si chiede alle Ferrovie del Sud Est si mettessi in contatto con le archeologhe dott.ssa Marisa Corrente e dott.ssa Anna Maria Tunzi per definire metodologie e priorità di intervento ai sensi dell'art. 25 del d. lgs 50/ 2016

Il Soprintendente *ad interim*

arch. Maria PICCARRETA



Responsabile del procedimento
arch. Azzurra Sylos Labini
tel. 080/5286238
e-mail azzurra.syloslabini@beniculturali.it



Responsabili della tutela paesaggistica:
arch. Lucia Patrizia Caliandro
arch. Francesco Del Conte
arch. Azzurra Sylos Labini

Responsabili della tutela archeologica:
dott.ssa Marisa Corrente
dott.ssa Anna Maria Tunzi



Complesso monumentale di S. Chiara e S. Francesco della Scarpa - Via Pier l'Eremita, 25/B - 70122 BARI - Tel. 080 5286111
Palazzo Simi - Strada Lamberti n.1 70122 BARI - Tel. 080 5275451

E-mail: sabap-ba@beniculturali.it - PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
Sito web: www.sabap-ba.beniculturali.it