

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 agosto 2022, n. 1103

Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

L'Assessora al Paesaggio, avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

Visto:

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e, in particolare, l'art. 146;
- 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 e ss.mm.ii.;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica", il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";

Premesso che:

- con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al *"al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.);
- con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021 ha assoggettato l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii; successivamente, il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, ha comunicato alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021;
- con nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 il proponente ha trasmesso *"la documentazione in riscontro alla nota prot. n. 2948 del 03.03.2021 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari finalizzata alla valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR"*;
- con nota prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2022 il Comitato regionale per la VIA ha trasmesso il parere definitivo sul progetto in oggetto;
- con nota prot. n. AOO_6601 del 18.05.2022 il dirigente a.i. del Servizio VIA e VInCA ha determinato
 - *"di annullare in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;*
 - *di non assoggettare alla procedura di VIA il progetto in epigrafe denominato "progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula", presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del Comitato regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;"*

- con nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto 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, previo parere della competente Soprintendenza, per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;
- con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto *“nel rispetto delle prescrizioni già indicate con nota prot. n. 2718 del 23.03.2021”*.

Considerato che:

- la proposta progettuale consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane nel tratto compreso tra la stazione di Palo del Colle e quella di Grumo Appula, dal Km 17+081 al Km 21+616, interessando anche il territorio comunale di Binetto;
- gli interventi previsti, comportando trasformazione profonda dei suoli in relazione a *“Lama Lamasinata”*, individuata come *“Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici”* e come *“Lame e gravine”* risultano in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR;

Considerato, altresì, che con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede 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”*.

Preso atto:

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, espresso con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, e parte integrante e sostanziale dell'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, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Richiamato l'art. 146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: *“L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato.*

Accertata la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i., mediante il versamento di € 1.853,22 – reversale di incasso n. 69560 del 07.07.2022.

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”*, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

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 ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L’Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e del DPGR 263/2021 propone alla Giunta:

1. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”*, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell’elemento e di un suo adeguato intorno”*, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;
- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesto non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità»* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanta concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;
- con riferimento alla prescrizione *“in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque*

possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica", si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;

- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere *"affidati alla responsabilità e all'attuazione"* di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies della stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- per quanto concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questa Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanto indicato in precedenza;
- sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.

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 Comuni di Palo del Colle, Grumo Appula e Binetto;
- alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;

- alla Sezioni Autorizzazioni Ambientali;
- a Ferrovie Appulo Lucane Srl.

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. Francesco NATUZZI)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

L'Assessora proponente:
(Avv. Anna Grazia MARASCHIO)

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessora al Paesaggio;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

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

1. Di approvare la relazione dell'Assessora al Paesaggio.
2. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il *"Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*, di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *"il cd. "Edificio in pietra 2" (cfr. Tav. DAR_3DVOLla), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto*

che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno", il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *"leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario"*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;

- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesto non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *"in prossimità"* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanta concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;
- con riferimento alla prescrizione *"in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica"*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere *"affidati alla responsabilità e all'attuazione"* di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies della stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- per quanta concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questa Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanta indicato in precedenza;
- sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il *"Documento di valutazione archeologica preventiva"* con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e

dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.

3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla Città metropolitana di Bari;
 - ai Comuni di Palo del Colle, Grumo Appula e Binetto;
 - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
 - alla Sezioni Autorizzazioni Ambientali;
 - a Ferrovie Appulo Lucane Srl.

Il Segretario generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

MICHELE EMILIANO

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA****ALLEGATO A****Codice CIFRA: AST/DEL/2022/00029****Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del
Colle e Grumo Appula.****AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR,
in deroga ex art. 95.****PARERE TECNICO****DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI**

Con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al "al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula". Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.).

Con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021 ha assoggettato l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii; successivamente, il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, ha comunicato alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021.

Con nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 il proponente ha trasmesso "la documentazione in riscontro alla nota prot. n. 2948 del 03.03.2021 – è un refuso, si tratta della nota prot. n. 2718 del 23.03.2021 – della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari finalizzata alla valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR".

Con nota prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2022 il Comitato regionale per la VIA ha trasmesso il parere definitivo sul progetto in oggetto.

Con nota prot. n. AOO_6601 del 18.05.2022 il dirigente a.i. del Servizio VIA e VInCA ha determinato

- "di annullare in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;
- di non assoggettare alla procedura di VIA il progetto in epigrafe denominato "progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula", presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Comitato regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;"

La documentazione progettuale presente al link indicato dalla nota di avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA, nonché allegata alla nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301dbb8b93
 DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
 DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
 DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
 DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
 DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
 DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
 DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
 DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
 DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
 DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
 DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8fbb646
 DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
 DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
 DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0
 DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
 DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
 DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
 DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
 DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eeced48f9
 DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
 DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
 DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
 DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619f6e3466356659101f
 DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acf3cf275963ef666
 DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6e6be8e5b0d74608d
 DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05dbe9e611a8
 DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fcbfa00dbecd0067a009089c25
 DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
 DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
 DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bff514b4413
 DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
 DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
 DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
 DAR_3DV033a.pdf.p7m - 80081577077731288041277a7fef8a41
 DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
 DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
 DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abb66d08c2125520838baac37
 DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
 DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ece1efa0a473979b



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
 DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45
 DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
 DAR_3DZ001a_mappa_ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
 DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
 DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
 DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
 DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
 DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
 DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
 DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcb77c16dbb2afc90ecb
 DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
 DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7af1c989df66761e
 DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aedaeab
 DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76cfff126a1f7
 DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
 DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
 DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
 DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
 DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
 DAR_3DV046a-Comp1_1.pdf.p7m - 9c546cde5666150c51deb5f9ed98b1d
 DAR_3DV047a-Comp1_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
 DAR_3DV048a-Comp1_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
 DAR_3DV049a-Comp1_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
 DAR_3DV050a-Comp1_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
 DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
 DAR_3DS001a_planimetria e profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376
 DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fbb1b8f3deb81606314eccc6d2
 DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615e5ff36ebcabb423
 DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
 DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c5039b477ab077b26975e4
 DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
 DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804acf80c91c8c85f358be8728
 DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9ad3af2c
 DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
 DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
 DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
 DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668fcf66c0c6
 DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a40405083c74ff5e867dad
 DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
 DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
 DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
 DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abdd59ef136d81ebbf692966f583c
 DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
 DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10cba115
 DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
 DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33bc3c1233a29c3ae47a
 DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
 DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
 DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
 DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
 DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

DAR_3DY005a-Prof_Bin_Esist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
 DAR_3DY006a_Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09ddaadaad7e0f3e474c5172da0a4
 DAR_3RS001a_Relazione di calcolo Lamasinata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
 DAR_3RS002a_Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
 DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
 DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
 DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0ccce9f0b3423f8c6065340
 DAR_3DY007a_Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
 DAR_3DY008a_Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bf96639820a6
 DAR_3DY009a_Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
 DAR_3DY010a_Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
 DAR_3RY001a - Relaz_idraul_idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
 DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
 DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
 DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
 DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaeefd384437a93d1f83461f
 DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
 DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
 DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
 DAR_3RC001a - Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37ddcb63a37ff764bdced0e3a905c51
 DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac74f71a0b20eb0b0131d25ca12
 DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34cff
 DAR_3CL001a_Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
 DAR_3CM001a-Computa.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
 DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
 DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
 DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4
 DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
 DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0cd5d87e2d85491c7f3
 DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94dfae9f45a
 DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
 DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdaab4680feeb53e54af154da794cdb8c
 DAR_3CD001a_Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79dd2ebf1bd1844b3f1
 DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
 DAR_3RZ002a - Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
 DAR_3RZ004a_Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23cdbc6465dfd921577f4

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301d8b8b93
 DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
 DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
 DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
 DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
 DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
 DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
 DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
 DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
 DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
 DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
 DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8fbb646
 DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
 DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
 DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eed48f9
DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619fbc3466356659101f
DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acfb3cf275963ef666
DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6e8e5b0d74608d
DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05dbe9e611a8
DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fcbfa00dbecd0067a009089c25
DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bff514b4413
DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
DAR_3DV033a.pdf.p7m - 8008157707731288041277a7fef8a41
DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abb66d08c2125520838baac37
DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ce1efa0a473979b
DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45
DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
DAR_3DZ001a_mappa_ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcba77c16d8b2afc90ecb
DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7of1c989df66761e
DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aedaeab
DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76cfff126a1f7
DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
DAR_3DV046a-Comp1_1.pdf.p7m - 9c546cabe5666150c51deb5f9ed98b1d
DAR_3DV047a-Comp1_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
DAR_3DV048a-Comp1_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
DAR_3DV049a-Comp1_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
DAR_3DV050a-Comp1_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
DAR_3DS001a_planimetria_e_profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fb1b8f3deb81606314ecec6d2
 DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615e5ff36ebcadb423
 DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
 DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c5039b477ab077b26975e4
 DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
 DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804acf80c91c8c85f358be8728
 DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9adf3af2c
 DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
 DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
 DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
 DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668f6c66c0c6
 DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a40405083c74ff5e867dad
 DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
 DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
 DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
 DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abddd59ef136d81ebb692966f583c
 DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
 DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10c115
 DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
 DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33b3c1233a29c3ae47a
 DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
 DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
 DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
 DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
 DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d
 DAR_3DY005a-Prof_Bin_Esist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
 DAR_3DY006a_Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09ddaead7e0f3e474c5172da0a4
 DAR_3RS001a_Relazione di calcolo Laminata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
 DAR_3RS002a_Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
 DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
 DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
 DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0cce9f0b3423f8c6065340
 DAR_3DY007a_Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
 DAR_3DY008a_Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bf96639820a6
 DAR_3DY009a_Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
 DAR_3DY010a_Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
 DAR_3RY001a_Relaz_Idraul_Idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
 DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
 DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
 DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
 DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaefed384437a93d1f83461f
 DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
 DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
 DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
 DAR_3DV051a-Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37ddcb63a37ff764bdced0e3a905c51
 DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac7471a0b20eb0b0131d25ca12
 DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34cff
 DAR_3CL001a_Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
 DAR_3CM001a-Computo.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
 DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
 DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
 DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0dcd5d87e2d85491c7f3
DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94d4ae9f45a
DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdab4680feeb53e54af154da794cdb8c
DAR_3CD001a_Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79dd2ebf1bd1844b3f1
DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
DAR_3RZ002a - Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
DAR_3RZ004a_Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23cdbc6465df921577f4

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301dbb8b93
DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8fbb646
DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0
DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eeced48f9
DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619f9be3466356659101f
DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acf3cf275963ef666
DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6e8e5b0d74608d
DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05d8e9e611a8
DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fcbfa00dbecd0067a009089c25
DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bff514b4413
DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
DAR_3DV033a.pdf.p7m - 8008157707731288041277a7fef8a41
DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abbb66d08c2125520838baac37
DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ece1efa0a473979b
DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
 DAR_3DZ001a_mappa ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
 DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
 DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
 DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
 DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
 DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
 DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
 DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcb77c16d8bb2afc90ecb
 DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
 DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7af1c989df66761e
 DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aedaeab
 DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76cfd126a1f7
 DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
 DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
 DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
 DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
 DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
 DAR_3DV046a-Compl_1.pdf.p7m - 9c546cde5666150c51deb5f9ed98b1d
 DAR_3DV047a-Compl_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
 DAR_3DV048a-Compl_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
 DAR_3DV049a-Compl_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
 DAR_3DV050a-Compl_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
 DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
 DAR_3DS001a_planimetria e profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376
 DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fb1b8f3deb81606314eccc6d2
 DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615e5ff36ebcadb423
 DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
 DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c039b477ab077b26975e4
 DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
 DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804ac80c91c8c85f358be8728
 DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9adf3af2c
 DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
 DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
 DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
 DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668fcf66c0c6
 DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a040405083c74ff5e867dad
 DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
 DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
 DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
 DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abddd59ef136d81ebbf692966f583c
 DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
 DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10c115
 DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
 DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33b3c1233a29c3ae47a
 DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
 DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
 DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
 DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
 DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d
 DAR_3DY005a-Prof_Bin_Esist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
 DAR_3DY006a_Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09dadaad7e0f3e474c5172da0a4



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

DAR_3RS001a_Relazione di calcolo Lamasinata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
 DAR_3RS002a_Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
 DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
 DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
 DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0ccce9f0b3423f8c6065340
 DAR_3DY007a_Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
 DAR_3DY008a_Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bfb96639820a6
 DAR_3DY009a_Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
 DAR_3DY010a_Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
 DAR_3RY001a - Relaz_Idraul_Idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
 DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
 DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
 DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
 DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaefed384437a93d1f83461f
 DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
 DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
 DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
 DAR_3DV051a - Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37ddcb63a37ff764bdced0e3a905c51
 DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac74f71a0b20eb0b0131d25ca12
 DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34cf
 DAR_3CL001a Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
 DAR_3CM001a-Computa.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
 DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
 DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
 DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4
 DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
 DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0dcd5d87e2d85491c7f3
 DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94dfaef9f45a
 DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
 DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdab4680feeb53e54af154da794c8db8c
 DAR_3CD001a_Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79dd2ebf1bd1844b3f1
 DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
 DAR_3RZ002a - Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
 DAR_3RZ004a_Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23dcbc6465df921577f4

Sono, inoltre, presenti gli shapefile secondo il sistema di coordinate WGS84 degli interventi proposti.

Con nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 questa Sezione ha proposto 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, previo parere della competente Soprintendenza, per il "Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto "nel rispetto delle prescrizioni già indicate con nota prot. n. 2718 del 23.03.2021".

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

In data 05.07.2022 il proponente ha trasmesso la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10bis della L.R. n. 20/2009, mediante il versamento di € 1.853,22 – reversale di incasso n. 69560 del 07.07.2022.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica in deroga consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane nel tratto compreso tra la stazione di Palo de Colle e quella di Grumo Appula, dal Km 17+081 al Km 21+616, interessando anche il territorio comunale di Binetto.

Più in particolare, gli interventi prevedono:

- il raddoppio su nuovo sedime della linea tra la stazione di Palo del Colle alla stazione di Grumo Appula;
- la realizzazione di un nuovo ponte a campata unica di 60 m sul corso d'acqua Lamasinata alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con struttura in acciaio del tipo ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore;
- il rifacimento di n. 4 tombini (km 18+459,00 - km 18+978,74 - km 19+068,98 - km 20+819,57) e l'allungamento del tombino alla progr. km 21+201,66;
- la soppressione di P.L. alla progressiva 19+320 mediante realizzazione di Cavalcaferrovia con struttura a impalcato metallico;
- il rifacimento del ponticello di luce pari a 2 m, alla progressiva 19+648,37 con struttura interamente prefabbricata a piè d'opera in c.a.;
- la soppressione del P.L. e la realizzazione del sottovia nel Comune di Binetto alla progressiva 19+896,06;
- la realizzazione di un ponte di luce pari a m 6 in affiancamento al ponte ad arco esistente alla progr. 19+810,43;
- la demolizione e ricostruzione dell'impalcato del sottovia di via S. Pertini alla progr. Km 21+146,92.

Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche sia sul lato di ampliamento della sede, sia a protezione del binario esistente laddove mancante.

La Stazione di Binetto sarà riconfigurata rispetto all'attuale doppio binario con una banchina centrale; la nuova configurazione prevede la soppressione della banchina centrale, l'ampliamento della banchina sul primo binario e la realizzazione di una banchina a servizio del secondo binario, sul fronte opposto a quello di stazione.

Il progetto prevede tre tipologie di recinzioni:

- rete metallica elettrosaldata;
- muretto a secco;
- recinzione con specchiature in cemento armato vibrato, di lunghezza di 2 m, di altezza di 1,36 m, con colonnette intermedie di sezione di circa 110 x 120 mm.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Il proponente specifica che lungo il lato di raddoppio si realizzeranno muri in pietra a secco per consentire un migliore inserimento ambientale dell'opera; lungo il lato del binario esistente si installeranno rete metallica elettrosaldata e recinzione con specchiature in cemento armato vibrato, nel rispetto degli spazi a disposizione e delle condizioni al contorno. Nelle aree di stazione e specificatamente a Binetto e in prossimità della Stazione di Grumo, ove sarà necessario demolire le recinzioni esistenti, si realizzeranno recinzioni con specchiature in cemento armato vibrato, in continuità con quelle esistenti.

In alcuni tratti del tracciato, al fine di assicurare la continuità alla viabilità locale esistente, è previsto l'adeguamento delle viabilità complanari e poderali esistenti.

Il proponente evidenzia, inoltre, che nelle aree interessata dalla procedura di esproprio, sono stati individuati circa 460 alberi d'ulivo interferenti con il tracciato di progetto, verificando che gli stessi non rientrano nell'elenco degli alberi monumentali; per gli ulivi interferenti è previsto l'espianto e il reimpianto. Il reimpianto è previsto su medesimo lotto di terreno o altri terreni, come preventivamente accordato con i proprietari.

Infine, al termine dei lavori è previsto il ripristino stato dei luoghi ante operam delle aree di occupazione temporanea funzionali alla realizzazione dell'intervento. In particolare, si prevede:

- sgombero delle aree dismesse di cantiere;
- scotico dello strato superficiale del terreno;
- riporto del terreno vegetale precedentemente rimosso avente caratteristiche agronomiche simili a quelle dei terreni limitrofi.

TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: gli interventi interessano per circa 600 m di tracciato **"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici"**, ed in particolare **"Lama Lamasinata"**, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: la Lama Lamasinata è inoltre individuata tra le **"Lame e gravine"** (interferente in due diversi tratti di tracciato per circa 650 m complessivi) disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse, nonché come **"Reticolo idrografico di connessione della R.E.R."** (interferente in due diversi tratti di tracciato per circa 750 m complessivi), disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 43,



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non interferiscono con Beni Paesaggistici della Struttura ecosistemica e ambientale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi non interferiscono con Ulteriori contesti paesaggistici della Struttura ecosistemica e ambientale;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi, per circa 800 m di tracciato interessano **"Aree di notevole Interesse pubblico"**, e più precisamente il Decreto di vincolo paesaggistico del 01.08.1985, **PAE0115**, *"Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad Ovest e a Sud-Est di Bari"*. La motivazione del vincolo risiede nel fatto che *"il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perchè caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare"*;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano la **"Città consolidata"** di Grumo Appula, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR.

L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 46 co. 2 lett. a6) – trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;*
- *Art. 54 co. 2 lett. a4) – trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno.*

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono 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 all'esistenza di alternative localizzative e/o progettuali il proponente afferma che *"l'intervento è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei trasporti che identifica la tratta Palo del Colle - Grumo Appula della Linea Bari - Matera delle Ferrovie Appulo Lucane, con codice f2015 con previsione di "Raddoppio Selettivo tra Palo del Colle ed Altamura - Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020"*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Inoltre, ha analizzato l'alternativa zero, nonché le soluzioni progettuali alternative vagliate sia per individuare il lato dell'attuale binario sul quale effettuare il raddoppio, sia, con riferimento alle opere d'arte, relativamente alla posizione, alle dimensioni geometriche, alle soluzioni tipologiche e alle modalità di realizzazione.

In particolare il proponente afferma:

"Gli interventi previsti nel presente studio rafforzano l'obiettivo perseguito dagli interventi di raddoppio della linea in atto tra Bari e Palo del Colle, eliminando le criticità dovute al singolo binario sino a Grumo Appula, estendendo il cadenzamento ai 30' nelle ore di punta a partire da Toritto sino a Bari e garantendo la stabilità dell'esercizio nell'area metropolitana di Bari.

Con tali interventi, infatti, si riducono i vincoli legati all'esigenza d'incrocio e si riduce di conseguenza la propagazione dei ritardi da un treno agli incrocianti in caso di perturbazioni casuali dell'orario.

11.1. Alternativa "zero"

La cosiddetta "alternativa zero" riguarda l'eventualità di non realizzare le opere previste dal progetto oggetto di studio con la conseguenza di lasciare inalterate le criticità attualmente presenti sull'intera linea ferroviaria Bari - Matera delle F.A.L.

Tale alternativa avrebbe infatti conseguenti ricadute negative sul comparto dei trasporti sia sotto l'aspetto economico che funzionale.

11.2. Soluzioni progettuali alternative

Nella fase preliminare della progettazione sono state invece prese in considerazione, diverse alternative che sono state confrontate tra loro per poi procedere all'approfondimento progettuale della soluzione prescelta a seguito del confronto.

I temi per i quali sono state prese in considerazione e confrontate diverse alternative sono:

a- il lato dell'attuale binario sul quale effettuare il raddoppio

b- per le opere d'arte:

1. Alternative nella posizione e nelle dimensioni geometriche;

2. Alternative riguardo le soluzioni tipologiche e le modalità di realizzazione.

Relativamente al punto 1. si evidenzia che, come riportato nella relazione idrologico idraulica, in cui vengono descritte tutte le simulazioni condotte con il modello idrologico-idraulico, il raddoppio in sx corrispondente al lato "valle" da un punto di vista idraulico, è preferibile in quanto impatta meno sul deflusso delle acque.

In definitiva, la soluzione definitiva ritenuta ottimale per l'individuazione del lato su cui realizzare il nuovo binario, descritta nel precedente capitolo, deriva dal confronto innanzitutto tecnico ma anche economico. Si è scelto il raddoppio della linea in sx secondo la direzione Bari-Matera in quanto, analizzando lo stato dei luoghi, tale allargamento del sedime non presenta particolari criticità rispetto alle opere di scavalco esistenti della ferrovia. Inoltre in alcune sezioni la predisposizione delle opere di scavalco dei corsi d'acqua (vedi tombino esistente a Grumo Appula) è concepito per l'allargamento in sx.

Per quanto riguarda le opere d'arte si sono analizzate le soluzioni alternative, riguardo le soluzioni tipologiche e le modalità esecutive di alcune opere d'arte, è stata valutata la migliore soluzione al fine di ridurre al minimo i tempi di interruzione della linea ferroviaria.

Ponte Lamasinata

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Particolare studio è stato rivolto alla definizione dell'intervento migliore per il raddoppio del binario in corrispondenza del ponte a cinque archi.

Nello sviluppo della progettazione sono state infatti esaminate differenti soluzioni alternative che vengono di seguito riportate.

Soluzione n. 1 da studio di fattibilità:

Tale soluzione prevedeva la realizzazione di nuovo viadotto a 5 campate alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con impalcato con travi in c.a.p. e soletta gettata in opera, pile fondate con plinti su micropali in ragione della vicinanza con la struttura esistente in muratura.

Si rileva che tale proposta non è più in linea con le prescrizioni riguardanti le pile in alveo riportata nel Capitolo 5 "Ponti" delle NTC 2018, nella sezione Compatibilità idraulica. Nelle suddette Norme viene infatti precisato che i nuovi manufatti non dovranno interessare con spalle, pile e rilevati la sezione del corso d'acqua interessata dalla piena di progetto. Qualora fosse necessario realizzare pile in alveo, la luce netta minima tra pile contigue, o fra pile e spalla del ponte, non deve essere inferiore a 40 m misurati ortogonalmente al filone principale della corrente.

Soluzione n. 2

Per ottemperare alle suddette prescrizioni delle NTC 2018 ed evitare di peggiorare la condizione idraulica dell'attraversamento attuale realizzando pile in alveo non in continuità con le pile del ponte esistente, si è valutata una ulteriore soluzione di un viadotto a campata unica, di luce 67.5 m con struttura costituita da travi prefabbricate accostate e getto integrativo in opera, spalle fondate su micropali in ragione della vicinanza con la struttura esistente in muratura;

Soluzione n. 3

La soluzione n. 3 che risulta quella sviluppata nella progettazione definitiva prevede la realizzazione del nuovo ponte Laminato sempre in affianco all'esistente ponte a 5 archi che accoglie il binario attuale, a campata unica di circa 60 m in modo da non avere pile in alveo. Data la luce notevole si è deciso comunque di adottare una soluzione tipologica differente con ponte a via inferiore in modo da non interferire con il franco idraulico. La soluzione tipologica adottata è quella di un ponte ad arco a spinta impedita rispetto alla classica reticolare sia per ragioni estetiche e di inserimento paesaggistico che per semplicità esecutive.

Il ponte avrà infatti una struttura mista acciaio-calcestruzzo, le spalle saranno fondate con plinti su pali.

PONTE H 2,00

In riscontro a tali valutazioni si descrivono, di seguito, le due soluzioni previste per la realizzazione del ponte di altezza pari a 2,00 m ubicato nel comune di Binetto di cui si prevede la demolizione e ricostruzione:

Soluzione n. 1

Tale soluzione ha ipotizzato la demolizione del ponte ormai ammalorato e inadeguato ad accogliere il raddoppio del binario e la nuova realizzazione con struttura in c.a. interamente gettata in opera.

Tale ipotesi prevedeva, per ovvi motivi l'interruzione della linea ferroviaria di interesse per tutta la durata dei lavori.

Soluzione n. 2

Per tale soluzione si è ipotizzata la realizzazione in loco di una struttura prefabbricata monolitica comprensiva dei muri d'ala. Al fine di ridurre le interferenze con la rete ferroviaria esistente si sono ipotizzate 4 fasi lavorative successive:



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

1ª fase: preparazione dell'area di circa 100mq su cui realizzare il monolite posta in adiacenza a quella dell'esistente ponte da ricostruire;

2ª-3ª fase: interruzione della linea ferroviaria e demolizione del tratto di binario interessato esistente e dei relativi muri;

4ª posizionamento in opera monolite mediante l'utilizzo di 2 gru cingolate.

Quest'ultima soluzione è apparsa quella più idonea sia per razionalizzare i tempi di esecuzione che per ridurre i disagi prodotti sull'intera linea ferroviaria Bari Matera dall'inevitabile demolizione del tratto di binario in questione.

SOTTOVIA BINETTO ALLA PROGR. 19+896

La soluzione progettuale iniziale prevedeva l'adeguamento del passaggio a livello alla progressiva 19+896.

L'analisi accurata dell'intersezione con il tracciato ferroviario e le difficoltà oggettive di garantire la sicurezza generale hanno condotto alla previsione della risoluzione di tale interferenza con la viabilità esistente mediante la soppressione dell'esistente PL e della realizzazione di un sottovia.

Anche in tal caso si è trattato di dover valutare la soluzione più appropriata di esecuzione sia. Si è pertanto privilegiata la soluzione di realizzare un monolite in apposita area adiacente a quello di inserimento dell'opera e di posizionarlo successivamente a spinta, facendolo scorrere su una platea di varo mediante l'utilizzo di martinetti disposti orizzontalmente messi a contrasto su una trave reggispinta, appositamente predisposta.

VARIANTE COMPLANARE SOTTOPASSO SP44 BINETTO - PALO DEL COLLE

Soluzione 1

La soluzione iniziale prevedeva la risoluzione dell'interferenza con la SP44 mediante la realizzazione di un sottopasso con struttura monolitica da inserire nel rilevato come dimostrato in figura di seguito riportata.

Soluzione 2

Una valutazione accurata delle difficoltà tecniche oggettive riferite alla realizzazione della struttura prevista dalla soluzione 1 hanno condotto all'alternativa progettuale sviluppata e basata sulla realizzazione di una viabilità di servizio che garantisce continuità alla complanare che corre parallela all'attuale linea ferroviaria passando al di sotto del cavalcavia della SP44.

Per la realizzazione del binario in raddoppio alla linea FAL, mediante lo scostamento dell'armamento esistente, nello specifico tratto, verso la viabilità complanare in modo da garantire lo spazio sufficiente al posizionamento della nuova piattaforma ferroviaria.

Come evidenziato le scelte operate per la definizione delle soluzioni inerenti le opere d'arte, sono frutto dei vincoli relativi alle aree disponibili, alla presenza di opere già esistenti, alle interferenze da risolvere, alla reale fattibilità tecnica ed operativa."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente circa l'analisi delle alternative progettuali. Si rileva, comunque, che non vi sono alternative progettuali che possano condurre all'ammissibilità dell'opera secondo il sistema delle tutele di cui ai Capi II, III e IV del Titolo VI - Disciplina dei Beni Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti, delle NTA del PPTR in relazione alle interferenze con "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" e con le "Lame e Gravine", in quanto l'analisi localizzativa non consente di individuare alternative tecnicamente ammissibili per gli attraversamenti che non comportino "trasformazione profonda dei

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno".

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37**, per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che il tracciato d'intervento interessa l'ambito paesaggistico **"La Puglia Centrale"** e le relative figure territoriali **"La conca di Bari e il sistema radiale delle Lame"** e **"La Piana olivicola del Nord Barese"**.

L'ambito de **"La Puglia Centrale"** è caratterizzato da una estesa superficie rocciosa, uniformemente degradante verso il mare per mezzo di una serie di terrazzi raccordati da scarpate più o meno evidenti, aventi allungamento parallelo a quello della linea di costa.

Dal punto di vista idrografico, i bacini del versante adriatico delle Murge, con corsi d'acqua tipo Lame, sono caratterizzati dalla presenza di un'idrografia superficiale di natura fluvio-carsica e contraddistinte da un regime idrologico episodico. Tra i principali corsi d'acqua presenti in questo ambito meritano menzione quelli afferenti alla cosiddetta conca di Bari, che da nord verso sud sono: Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

Per quanto riguarda il sistema agro ambientale, la principale matrice dell'ambito è rappresentata dalla distesa olivetata che quasi senza soluzione di continuità partendo dalla costa raggiunge la base dell'altopiano murgiano. In questo sistema agricolo gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle Lame e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi. Rilevante valore ai fini della conservazione della biodiversità è l'esteso sistema di muretti a secco che solca interamente l'ambito. Spesso lungo i muretti è insediata vegetazione naturale sotto forma di macchia arbustiva. Tale rete di muretti a secco rappresenta anche una importante infrastruttura della rete ecologica utile allo spostamento delle specie.

Tra le Invarianti Strutturali delle figure territoriali interessate il PPTR individua il sistema idrografico superficiale a pettine delle valli fluvio-carsiche a regime idrologico episodico che rappresenta la principale rete di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano murgiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa, nonché il luogo di microhabitat di alto valore naturalistico e paesaggistico; inoltre, il PPTR esalta il sistema agro-ambientale costituito dalle colture arborate caratterizzate dalla consociazione di oliveti, mandorleti e vigneti, dalla coltura di qualità dell'olivo che domina l'entroterra, dai residui di orti costieri e pericostieri.

- **A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:**

Il proponente afferma che:

"Le analisi idrologico - idrauliche sviluppate nello studio hanno analizzato la risposta idraulica delle aree interessate dalle opere da realizzare nell'ambito del raddoppio della linea FAL nel tratto compreso tra Palo del Colle e Grumo Appula. Le elaborazioni mono e bi dimensionali si sono concentrate sulle interferenze dell'infrastruttura ferroviaria con il reticolo idrografico della Lama Lamasinata in tre punti:

- Ponte Lama Lamasinata a campata unica realizzato in affiancamento al ponte a cinque archi esistente;
- Ponte ad un arco con realizzazione della nuova struttura in continuità a quella esistente;



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- Sottovia S. Pertini, by-passato dalla realizzazione di recenti opere di mitigazione del rischio idraulico nel Comune di Grumo Appula.

Considerando la naturale direzione del deflusso delle acque, le nuove opere sono posizionate a valle degli attraversamenti esistenti e non producono ostacoli al normale libero deflusso delle acque.

I risultati delle studio di compatibilità idraulica e delle relative simulazioni degli attraversamenti al transito della portata duecentennale di progetto dimostrano che la realizzazione delle nuove opere non peggiora le condizioni di funzionalità idraulica delle aree interessate, anzi le migliora.

Dall'analisi delle impronte delle aree allagabili non si riscontra un aumento della pericolosità idraulica né localmente, né nei territori a monte o a valle in quanto i nuovi ingombri non causano una riduzione della capacità di invaso e garantiscono il deflusso della piena di progetto.

Sulla base di quanto esposto, gli interventi in progetto risultano essere compatibili con le norme di legislazione vigente di protezione dei rischi idraulici e con la conformazione dei luoghi.

La tipologia di intervento anche se non inerente interventi di manutenzione ordinaria e straordinario del reticolo idrografico implicano indirettamente il miglioramento della funzionalità idraulica almeno dei tratti di intersezione da detti punti con il reticolo definito dalla Lama Lamasinata per le motivazioni sopra espresse.

L'intervento non rientra tra quelli delocalizzabili in quanto trattasi del raddoppio di una linea ferroviaria esistente e consolidata all'interno dell'ambito territoriale specifico. Risulta opportuno rilevare in tal senso che:

- l'attuale linea FAL Bari Matera nel tratto compreso nel progetto in oggetto interferisce trasversalmente con l'area di pertinenza fluviale e che l'attraversamento del Fiume è consentito dalla presenza del Ponte Lamasinata a cinque archi realizzato in murature con pile insistenti nell'alveo.

- la delocalizzazione dell'opera esistente non solo risulta impossibile per motivi di ordine tecnico ed economico ma anche in riferimento al costo ambientale aggiuntivo derivato sia dall'impatto paesaggistico che dagli inevitabili impatti ambientali determinati dal nuovo consumo di suolo.

- Risulta evidente che trattandosi del raddoppio di una linea ferroviaria esistente, la soluzione più opportuna per l'ubicazione del nuovo binario è quella in affianco alla rete esistente ove è possibile, tra l'altro, l'occupazione prevalente di aree di rispetto ferroviario;

- il posizionamento planimetrico sia del nuovo binario, che di conseguenza, dei nuovi manufatti, previsti in progetto, sono chiaramente conseguenti all'assetto idraulico che vincola l'andamento del tracciato generale del raddoppio della linea che verrà realizzato interamente in sinistra secondo la direzione Bari-Matera, quindi a valle degli attuali attraversamenti.

- il tracciato di progetto, in continuità al raddoppio già in atto tra Bari e Palo del Colle e delle predisposizioni già esistenti presso le Stazioni di Palo del Colle e di Grumo Appula, dovrà inevitabilmente essere effettuato in sinistra secondo la direzione Bari Matera ove tra l'altro l'inevitabile allargamento del sedime non presenta particolari criticità

- in conseguenza di quanto innanzi anche il nuovo binario, previsto in progetto, interferisce in attraversamento con aree di pertinenza fluviale le nuove opere di attraversamento non incidono sull'alveo e sulle sponde del Fiume e garantiscono in normale deflusso delle acque.

Le soluzioni progettuali adottate sono volte ad escludere, per quanto possibile, l'artificializzazione del corso d'acqua rappresentato nel caso in esame dal Corso della Lama Lamasinata.

Le dimensioni dei manufatti di progetto sono state definite in modo da rispettare i criteri idraulici.

In particolare per gli attraversamenti idraulici sono state rispettate le prescrizioni del Capitolo 5 "Ponti" delle NTC 2018, nella sezione Compatibilità idraulica, secondo le quali i nuovi manufatti non dovranno interessare con spalle, pile e rilevati la sezione del corso d'acqua interessata dalla piena di progetto. Qualora fosse necessario realizzare pile in alveo, la luce netta minima tra pile contigue, o fra pile e spalla del ponte, non deve essere inferiore a 40 m misurati ortogonalmente al filone principale della corrente.

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Per ottemperare alle suddette prescrizioni, nell'ottica di non peggiorare le condizioni idrauliche nell'area interessata dal raddoppio, l'intervento in progetto prevede, relativamente al ponte Lamasinata, che rappresenta senz'altro l'opera più significativa dell'intervento anche in riferimento all'inserimento paesaggistico e ambientale, un viadotto a campata unica di luce di 60 m e un muro di contenimento del rilevato ferroviario a valle della spalla lato Binetto.

Le soluzioni adottate per il nuovo ponte Lamasinata, scongiura, viste le importanti luci e altezze libere, eventuali pericolo di sormonto anche in relazione al fatto che le spalle sono state posizionate in modo da non creare ostruzioni/ostacoli lungo l'alveo inciso."

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e ambientali:

Il proponente afferma che:

"L'intervento potrà incidere sulla presenza di muretti a secco interferenti con il tracciato del nuovo binario. Tuttavia, il progetto prevede, l'arretramento di tali muretti da realizzare mediante il recupero del materiale riveniente dalle rimozioni degli stessi, che in analogia a quelli presenti in zona, saranno posti in opera con tecniche e materiali propri della tradizione locale.

In ottemperanza alle linee guida dell'elaborato 4.4.4 del PPTR della Regione Puglia anche i nuovi tratti di muretti i muretti a secco, la cui costruzione avverrà assestando a mano i conci di pietra e disponendoli per il lato lungo per strato, saranno realizzati senza l'utilizzo di fondazione in c.a.

Nell'ottica del recupero ambientale e di lasciare immutata l'immagine visiva del paesaggio locale si prevede il reimpianto di tutti gli alberi di ulivo, interessati dalla realizzazione dell'intervento e già individuati (circa 460 che non presentano carattere di monumentali come verificato preliminarmente dalla consultazione dell'elenco degli alberi monumentali), secondo quanto definito dalla L.R. Puglia n. 14/2007. In particolare, durante le operazioni di espanto e trapianto saranno adottati tutti gli opportuni accorgimenti e attenzioni atte ad impedire la sofferenza della pianta, per cause di traumi e di stress, e a considerare lo stato di salute per impedire il trapianto di eventuali alberi malati che possano inficiare i risultati di attecchimento e quindi a vanificare la spesa sopportata oltre che essere causa di ammaloramento di alberi già presenti in loco.

Al fine di limitare l'occupazione di suolo agrario, la viabilità complanare, che costituisce il collegamento interpodereale ai fondi agricoli, si svilupperà, per quanto possibile, in affianco alla linea ferroviaria esistente; inoltre, per mitigare l'incidenza sulla qualità ambientale del territorio, per la stessa viabilità si prevede l'impiego di una pavimentazione in misto granulare stabilizzato.

Le aree occupate in fase di cantiere e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente per la realizzazione dell'intervento saranno riportate, a fine lavori, allo stato ante operam.

L'intervento non interferisce con percorsi ciclopedonali e tratturi.

Per garantire la connessione ecologica si prevede lo spostamento dei muretti a secco a seguito dell'allargamento del sedime ferroviario, necessario all'accoglimento del nuovo binario in affiancamento all'esistente, e la formazione di nuovi muretti a secco a delimitazione dei suoli agricoli.

I muretti oggetto di spostamento saranno smontati e ricollocati in opera secondo le tecniche tradizionali e con recupero del materiale rimosso.

Alcune soluzioni adottate, sebbene pensate principalmente per altri scopi, si prestano a poter essere considerate anche come misure preventive di mitigazione per detta componente: la posa di canalette per il libero deflusso delle acque superficiali, che corrono parallelamente al nuovo binario, e i tombini di attraversamento, costituiscono infatti per la fauna elementi di collegamento e spostamento in sicurezza sul territorio.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Si rileva inoltre che l'intervento determinerà un incremento della sicurezza per la fauna che transita nell'area in quanto le canalette sono previste sia sul lato di ampliamento della sede, sia a protezione del binario esistente laddove mancanti."

- A.3 Struttura e componenti Antropiche e storico-culturali:
"Il progetto prevede, lungo la tratta in corrispondenza dell'allargamento del sedime ferroviario, la realizzazione di muretti a secco secondo tecniche e materiali della tradizione locale, posti a delimitazione dei suoli agricoli
- Saranno conservati i beni caratterizzanti l'architettura rurale in pietra. In caso di interferenza con manufatti in murature a secco le stesse saranno smontate e ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo tracciato ferroviario.

L'intervento si inserisce su una infrastruttura ferroviaria già esistente e, nello specifico, interessa l'ammmodernamento della linea ferroviaria mediante la realizzazione del raddoppio di binario, in affiancamento a quello esistente. In tal senso quindi la realizzazione delle previste opere non produrrà alcuna alterazione degli equilibri degli ecosistemi attualmente presenti.

La tutela della maglia olivetata e del mosaico agricolo, sebbene l'intervento implica una detrazione di suolo agricolo in virtù dell'allargamento della sede ferroviaria, sarà salvaguardata anche in ragione del reimpianto degli alberi di ulivo che dovranno essere rimossi in quanto interferenti con il progetto.

Oltre che della funzione svolta sull'assetto paesaggistico, si terrà conto anche delle funzioni ecologiche svolte dai muretti a secco prevedendo in fase di smontaggio non solo il recupero del materiale lapideo per il successivo riutilizzo in fase di ricostruzione, ma anche il recupero del terriccio e, per quanto possibile, della radici della vegetazione autoctona per il successivo reimpianto.

Le planimetrie di progetto ha individuato i manufatti edili in pietra che sono oggetto di conservazione, recupero e ricollocazione.

L'intervento non determina alterazione della morfologia dei luoghi e non interessa giardini storici produttivi delle ville suburbane.

La prevista eliminazione dei passaggi a livello e dei fattori di criticità in ambito urbano rappresenta un fattore di riqualificazione del territorio urbano e periurbano oltre che elemento di miglioramento della sicurezza per i cittadini.

La realizzazione della viabilità complanare a servizio dei frontisti e che garantisce continuità alla complanare che corre parallela all'attuale linea ferroviaria è sicuramente elemento di riqualificazione e fruizione del territorio rurale. La stessa potrà infatti essere fruita quale percorso ciclopedonale.

E' stato studiato in tal senso un percorso per la mobilità dolce che si sviluppa in prossimità del tracciato e comprende le complanari di progetto e strade rurali esistenti che si allega alla presente.

La realizzazione dell'intervento, da inquadrare nell'ambito del potenziamento della linea FAL Bari Matera già in atto, è da inquadrare anche nell'ottica della valorizzazione del territorio in quanto:

- *apporterà dei benefici alla popolazione, sia in riferimento al miglioramento della qualità ambientale derivata dalla riduzione del traffico veicolare e dalle conseguenti emissioni gassose in atmosfera;*
- *determinerà, a seguito della riduzione dei tempi di spostamento e dal comfort offerto dal potenziamento della linea ferroviaria, una alternativa alla fruizione del sistema territoriale legato ai beni del patrimonio culturale insediativo non solo a livello locale ma anche a livello regionale e interregionale."*

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Con specifico riferimento alle componenti visivo-percettive, il proponente afferma che:

“Il raddoppio del binario della specifica tratta in affianco a quello esistente, in linea con gli interventi già in corso da parte delle FAL, mira a salvaguardare le componenti delle figure territoriali anche in riferimento a quella prettamente visivo percettiva.

L’intervento tende infatti a ripristinare tutti gli elementi caratterizzanti il paesaggio rurale e salvaguardare le specie vegetali che possono contribuire in termini di biodiversità e ricchezza della proposta.

L’intervento non incide sulla continuità e integrità della Lama in riferimento ai caratteri idraulici e ecologici.

Relativamente al ponte Lamasinata la soluzione tipologica adottata è volta, infatti, a consentire la conservazione di tali caratteri oltre che a rispettare le prescrizioni delle NTC 2018 in termini di:

- *non incidere con la realizzazione di pile in alveo;*
- *di rendere una struttura completamente indipendente e staccata dal ponte a cinque archi in muratura senza interferire sul ranco idraulico;*
- *contenere le dimensioni strutturali del nuovo ponte e, nello specifico, delle travi che in considerazione delle notevoli altezze avrebbero provocato una occlusione non solo della vista del ponte in muratura ma anche una alterazione visiva del contesto paesaggistico.*

Si rileva comunque che a seguito delle osservazioni di cui alla nota 2948 del 03.03.2021 della SABAP –BA, sulla base di un puntuale rilievo dei luoghi, sono state effettuate delle ulteriori simulazioni delle soluzioni alternative, che si allegano in risposta alle osservazioni pervenute con stessa nota. Tali simulazioni per ciascuna soluzione prevista sono state effettuate secondo punti di vista significativi al fine di valutare l’incidenza delle stesse sul contesto paesaggistico e dimostrare come la soluzione progettuale prescelta sia quella meno impattante.

Sempre in riferimento al Ponte Lamasinata e alla suddetta Nota si specifica che, per un migliore inserimento paesaggistico, in accoglimento delle indicazioni fornite da parte della SABAP –BA, il previsto parapetto in materiale trasparente sarà realizzato con elementi metallici con cromie consone al contesto rurale e in linea con quelle che saranno scelte per le strutture a vista del ponte.

Il progetto infrastrutturale ha caratteristiche tali da non occludere i grandi scenari che caratterizzano l’immagine regionale anche in considerazione della attuale presenza, ormai consolidata nel territorio, della linea FAL Bari Matera di cui si prevede il raddoppio in affianco al binario esistente.

Non si rileva alterazione dello spazio di lettura e la riduzione della fruibilità dei beni presenti sul territorio.

Il tracciato del binario di progetto, così come lo specifico tratto di linea ferroviaria di cui si prevede il raddoppio, non attraversa Strade a valenza paesaggistica e/o strade panoramiche, e non interferisce con luoghi panoramici o con visuali indicati dal PPTR.”

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con le Strutture e componenti Idro-Geo-Morfologiche, Ecosistemiche ed Ambientali, Antropico e storico-culturali. L’elaborato DAR_3RZ009a – Nota Integrativa.pdf prodotto in riscontro alla nota prot. n. 2718 del 23.03.2021 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari evidenzia ottimizzazioni progettuali finalizzate al conseguimento della compatibilità con gli Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale, i quali sono esplicitati nell’elaborato DAR_3RZ010a – Relaz_Paesagg Integrativa.pdf.

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata sempre in affiancamento all’esistente ponte a 5 archi che accoglie il binario attuale, analizzate le alternative proposte, si ritiene compatibile la scelta progettuale del ponte ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Con la nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 questa Sezione ha proposto il colore verde quale cromia del ponte ad arco. La competente Soprintendenza con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 ha, invece, specificato che “per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca”.

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, allegata, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”* di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DV0lla), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno”*, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;
- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesti non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità”* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanto concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;
- con riferimento alla prescrizione *“in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica”*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

quella da perseguire. Per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere "affidati alla responsabilità e all'attuazione" di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies della stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- per quanto concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questa Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanto indicato in precedenza;
- sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)****IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**



Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Class 34.43.04/48.01

MIC|MIC_SABAP-BA|30/06/2022|0007340-P

Al Dirigente
Dipartimento Mobilità,
Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e
Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione
Paesaggistica
Della Regione Puglia
Via Gentile, 52
70126 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Risposta al Foglio del 03.03.2021
Div. ... Sez. ... N°2948

E p. c. Al Dirigente
Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere
pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio
VIA VIncA
Regione Puglia
70126 BARI
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Segretariato Reg.le MiBAC Puglia
70122 BARI
Pec: mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: PALO DEL COLLE, BINETTO, GRUMO APPULA (BA) - [ID VIA 629]

Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula".
Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.

Parere espresso, ai sensi dell'art. 146, co. 5 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in presenza di beni paesaggistici.

Parere espresso in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR.

In riscontro alla nota trasmessa dalla S.V., acquisita dalla Scrivente in data 10.06.2022 - prot. n. 6572, esaminata la documentazione trasmessa in conformità alle disposizioni contenute nell'art.146, co. 7 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii, per quanto di competenza e dando seguito a quanto rappresentato con nota prot. n. 2718 del 23.03.2021, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a Via interente il medesimo progetto, questa Soprintendenza rappresenta quanto segue.

L'intervento in esame, volto al raddoppio della linea ferroviaria di proprietà delle Ferrovie Appulo Lucane, operante tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula, interessa una porzione di territorio regionale di rilevante valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla presenza del reticolo delle lame e dei corsi d'acqua che vi si concentrano.

Il progetto coinvolge i territori comunali di Palo del Colle, Binetto e Grumo Appula e rientra all'ambito territoriale "Puglia Centrale", interessando i territori delle figure territoriali della "conca di Bari e il sistema radiale delle Lame" e della "piana olivata del nord barese", di cui all'elaborato 5.5 del PPTR.

Nell'area di progetto sono presenti i seguenti Beni e Ulteriori Contesti Paesaggistici, in particolare

a) Beni Paesaggistici:

- Aree di Notevole Interesse Pubblico, di cui al D.M. 01.08.1985, recante "Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari", istituito ai sensi della L. 1497 Supp. G. U. n. 34 del 06.02.1986 e soggetto alle disposizioni della Scheda PAE 0115 e dell'art. 79 delle NTA del vigente PPTR;



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
*PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, tutelati ai sensi della lett. c), del co. 1 dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 3 dell'art. 41 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle prescrizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR;

b) Ulteriori Contesti Paesaggistici:

- Reticolo idrografico di connessione alle RER, tutelati ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 42 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 47 delle NTA del PPTR;

- Lame e Gravine, tutelate ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 2 dell'art. 50 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 51, alle direttive dell'art. 52 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 54 delle NTA del PPTR;

- Città Consolidata, tutelata ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 76 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 77, alle direttive dell'art. 78.

Il progetto, così come descritto negli elaborati allegati all'istanza che si riscontra, prevede:

- il raddoppio della linea ferroviaria esistente, con posa in opera di traverse in cls, installazione di cunicoli per gli impianti di sicurezza e segnalamento e di recinzioni, nonché e la realizzazione di opere di regimentazione delle acque, con condotta in c.a., e la riconfigurazione del rilevato con gradonatura.

- la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata (Km 17+634.34 - Km 17+694.34), prossimo a quello pre-esistente a 5 archi con paramento murario, la cui costruzione, in acciaio e cls, comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di spalle e muri di sostegno in cls, nonché la posa in opera di paratie provvisorie di protezione per il binario esistente;

- demolizione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto al (Km 18+700);

- realizzazione, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, di una nuova viabilità (rettilinea, in rilevato e su muri di contenimento) e del cavalca-ferrovia Binetto (km19+328.23), di 15 m di luce, progettato in cls e acciaio. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di muri andatori di sostegno del rilevato, in materiale cementizio, e la realizzazione di nuovo sedime viario in materiale impermeabile bituminoso;

- demolizione e rifacimento del ponticello di h 2 m (km19+648.37) in cls;

- ampliamento del ponte ad arco (km19+810.43), con scatolare chiuso in c.a. e muri d'ala rivestiti in materiale lapideo. L'intervento prevede opere di scavo e fondazione;

- realizzazione, a spinta, del nuovo sottovia (km19+896.06). L'intervento comporta la realizzazione della nuova viabilità in trincea con muri di sostegno e manto impermeabile bituminoso, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, opere di scavo e fondazione, la posa in opera di trave reggisplinta e muri di sostegno, nonché l'illuminazione del sottovia;

- rifacimento sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), con realizzazione tombino scatolare, muri di sostegno e rampe pedonali. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la realizzazione di muri andatori di sostegno;

- adeguamento di n. 5 tombini, con demolizioni e ampliamento della sezione o incremento della lunghezza delle strutture esistenti;

- realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche da realizzarsi tanto per i nuovi binari che per quelli esistenti dove mancanti;

- realizzazione di nuove strade complanari di raccordo;

- modifiche nelle banchine e nei fabbricati viaggiatori delle stazioni;

- nuove recinzioni in rete metallica elettrosaldata su sostegni in cls, in muratura a secco e in cls vibrato;

Le opere previste da progetto, così come descritte, risultano in contrasto con:

1) le disposizioni del co. a6) dell'art. 46 e del co. a4) dell'art. 54 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare: *trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno*, oltre che con le disposizioni della scheda PAE 0115, che reitera i richiamati contenuti.

Per quanto concerne gli **aspetti paesaggistici**, esaminata la documentazione integrativa prodotta dagli istanti, contenente la disamina delle soluzioni localizzative e progettuali alternative e la verifica della compatibilità



delle previsioni progettuali con gli Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale, vista la proposta di 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, trasmessa con nota che si riscontra, questa Soprintendenza per quanto di competenza e fatti salvi i diritti di terzi, esprime parere positivo in merito alla richiamata proposta, nel rispetto delle prescrizioni già indicate con precedente nota prot. n. 2718 del 23.03.2021.

In particolare, si evidenzia che:

- Con riferimento alla prescrizione *“tutte le murature a secco, oggetto di demolizione, dovranno essere ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo andamento del tracciato ferroviario. Durante lo smontaggio si dovrà cercare di preservare la vegetazione spontanea esistente nelle murature e dovranno essere recuperati tutti i materiali lapidei attualmente in opera. Gli stessi dovranno essere ri-posati in opera secondo la tecnica tradizionale, escludendo del tutto il ricorso a malte di qualunque tipo, nonché a fondazioni in cls armato. La costipazione di terreni eventualmente cedevoli dovrà essere realizzata con materiali permeabili, escludendo del tutto il ricorso al calcestruzzo previsto da progetto (cfr. Tav. DAR_3DV011a). Per gli interventi sui muretti a secco si rimanda, altresì, ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 “Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia” e si ricorda che gli stessi hanno carattere prescrittivo nelle aree di Notevole Interesse Pubblico*”, il proponente rappresenta di accogliere in pieno la prescrizione;

- con riferimento alla prescrizione *“analogamente, anche le murature in tufo, oggetto di demolizione nel progetto, dovranno essere oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti (cfr. Tav. DAR_3DV013a, DAR_3DV015a)*, il proponente rappresenta di accogliere in pieno la prescrizione;

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno*”, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che per tanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;

- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesto non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità”* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanto concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;

- per quanto concerne il cd. Edificio in muratura n. 2, posto in prossimità della diruta casa cantoniera, lo stesso costituiva la postazione di guardia relativa al passaggio a livello oggi soppresso e presente, invece, dinanzi al cd. Edificio in muratura n. 2, i cui materiali costitutivi, sulla base della documentazione fotografica trasmessa sembrerebbero suggerire un'epoca di costruzione più recente. Considerato che la stessa casa cantoniera di che trattasi è stata oggetto di una Verifica dell'Interesse culturale con esito negativo di cui alla nota prot. n. 11640 del 23.11.2020 della Commissione Regionale Patrimonio Culturale riunita presso il Segretariato Regionale per la Puglia del MiC e che legge per conoscenza, non si ritiene che i relativi posti di guardia possano rivestire autonomamente un interesse culturale da richiedere per la demolizione l'espletamento della procedura ex co. 1 lett. a) dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii.;

- con riferimento alla prescrizione *“in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica”*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questo Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;

- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura



storica, si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere "*affidati alla responsabilità e all'attuazione*" di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co.1 novies dello stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- per quanto concerne il Ponte ad Arco (km19+810.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede dovrà essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;

- per quanto concerne il Cavalcaferrovia Binetto (km19+328.23), si prende atto di quanto rappresentato dagli istanti in merito alla presenza del misto stabilizzato a base di cemento pozzolanico. Con riferimento al citato Cavalcaferrovia, nonché al Ponticello (km 19+648.37) e al sottovia Binetto (km19+896.06), si prende, altresì, atto che le ulteriori prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio (rivestimenti, veletta in elementi metallici, barriere bordoponte in metallo dalle adeguate cromie, barriere di protezione a rete integrate cromaticamente al contesto e rinverdate) saranno recepite in elaborati successivi, alla cui verifica si rimanda all'amministrazione procedente;

- nel rifacimento del sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), si prende atto che le prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio con riferimento a materiali e morfologie saranno recepite in elaborati successivi, alla cui verifica si rimanda all'amministrazione procedente;

- si prende atto che, come richiesto da questa Soprintendenza, le recinzioni di tipo A originariamente previste, con rete metallica elettrosaldata (o rete metallica plastificata elletrosaldata), montata su sostegni di conglomerato cementizio armato prefabbricato e precompresso saranno sostituite con recinzioni in muratura di pietra in adesione ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";

- si prende atto che, come richiesto da questa Soprintendenza, allo scopo di favorire un migliore inserimento cromatico delle opere a farsi, gli elementi lapidei costitutivi delle nuove strutture a secco (e non), nonché la pietra locale impiegata per i rivestimenti, presenteranno caratteristiche simili agli elementi lapidei già presenti *in situ* nelle murature a secco esistenti;

- con riferimento a quanto indicato in merito alla nuova viabilità si prende atto che, secondo quanto richiesto da questo Ufficio, la stessa sarà realizzata mediante l'impiego di materiali naturali, eco-compatibili e drenanti e con adeguate integrazioni cromatiche, nel rispetto delle indicazioni contenute nell'elaborato del PPTR 4.4.5, recante "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture";

- si prende atto dell'andamento del nuovo percorso per la mobilità dolce, previsto secondo quanto richiesto da questo Ufficio. Considerato che lo stesso interessa anche i beni culturali rilevati lungo il tracciato, il dettaglio progettuale del nuovo percorso potrà essere condiviso nel procedimento autorizzativo ex art. 21 del D. Lgs. n. 42/04 e ss.mm.ii.;

- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questo o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanto indicato in precedenza;



• si prende atto che, come richiesto, gli interventi di espianto della componente vegetazionale saranno seguiti da idonee opere di re-impianto e che nel caso in cui fossero presenti ulivi interferenti con il tracciato di progetto che presentino caratteristiche di monumentalità, anche se inseriti nell'elenco degli ulivi monumentali, la modalità di espianto, trasporto e reimpianto verrà eseguita secondo quanto prescritto nelle linee guide allegato A della D.G.R 3 settembre 2013, n. 1576 - Legge regionale 4 giugno 2007, n. 14 "Tutela e valorizzazione del Paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia.

Sotto il profilo della **tutela archeologica**, esaminati gli elaborati progettuali e , nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica de territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologico dotati dei necessari requisiti. Il proponente potrà concordare con il funzionario competente per territorio le modalità operative, ai fini dell'elaborazione del Progetto di scavo, da effettuarsi a carico della committenza sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza. Sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e , nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" e i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischi medio o medio-alto alle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede che sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologico dotati dei necessari requisiti. Il proponente potrà concordare con il funzionario competente per territorio le modalità operative, ai fini dell'elaborazione del Progetto di scavo, da effettuarsi a carico della committenza sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza.

Il Soprintendente
arch. Giovanna Cacudì

Responsabile del Procedimento
Funzionario Architetto
Arch. Federica Gotta

Funzionario Archeologo
Dott.ssa Ebe Chiara Principalli

Documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs n. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate,
sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa



MINISTERO
DELLA
CULTURA
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba @cultura.gov.it