

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 8 agosto 2023, n. 1167

**FERROTRAMVIARIA S.p.A. - D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. - Raddoppio della tratta Andria-Barletta. ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA, ex art. 91 NTA PPTR, in deroga ex art. 95.**

Il Presidente della Giunta Regionale, dott. Michele Emiliano, con delega al Paesaggio, 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 s.m.i. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio";
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015;
- l'art. 89 delle NTA del PPTR, il quale individua l'Accertamento di compatibilità paesaggistica, quale procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti come individuati nell'art. 38 co.3.1;
- l'art. 91 delle NTA del PPTR, il quale prevede che l'accertamento di compatibilità paesaggistica ha ad oggetto la verifica della compatibilità degli interventi proposti con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR e dei piani locali adeguati al PPTR ove vigenti. Con riferimento agli interventi di rilevante trasformazione del paesaggio di cui all'art. 89 co. 1 lett. b2, oggetto dell'accertamento è anche la verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla sezione C2 delle schede d'ambito;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1466 del 15.09.2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 938 del 03.07.2023, recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

**Premesso che:**

- con nota prot. n. AOO\_089\_3460 del 06.03.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul sito web dell'Autorità Competente e l'avvio del Procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale – PAUR art.27 bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento IDVIA0775 proposto da FERROTRAMVIARIA S.p.A. – "D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta";
- con nota prot. n. AOO\_089\_7610 del 11.05.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità di cui all'art. 27 bis c. 4 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- con nota prot. n. AOO\_145\_4796 del 01.06.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha evidenziato i contrasti con la pianificazione paesaggistica e, a seguito di istruttoria, ha concluso: "nulla osta a che il PAUR comprenda il provvedimento di Accertamento di Compatibilità Paesaggistica ai sensi dell'art. 91 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, per il progetto del "Raddoppio della tratta Andria Barletta", in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 delle stesse"; la suddetta nota è stata trasmessa all'competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia del Ministero della Cultura in relazione alla classificazione del Regio Tratturo Barletta Grumo (rif. 18) effettuata con DGR 819 del 2 maggio 2019

(pubblicata sul BURP n. 57 del 28 maggio 2019), con cui è stato approvato definitivamente il Quadro di Assetto dei Tratturi (QAT), tra i tratturi nei contesti extraurbani come sub B) nel tratto afferente al Comune di Andria, come rinveniente dal PCT;

- con nota prot. n. AOO\_089\_10111 del 03.07.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli esiti della fase di pubblicità ex art. 27 bis c. 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e ha indetto la Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., convocando la prima seduta per il 12.07.2023; con successiva nota prot. n. AOO\_089\_10722 del 17.07.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta del 12.07.2023 della Conferenza di Servizi decisoria;
- con mail del 18.07.2023, acquisita al prot. regionale n. AOO\_145\_5936 del 17.07.2023, il proponente ha trasmesso la certificazione del pagamento degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10 bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009;

**Considerato che:**

- la proposta progettuale consiste nel raddoppio della tratta ferroviaria Andria-Barletta attualmente a binario unico, per circa 9 km, all'interno dei territori comunali di Andria e Barletta, oltre a diverse opere civili correlate, quali la demolizione e l'adeguamento di tombini idraulici, la demolizione e successiva realizzazione del nuovo ponte ferroviario sulla A14, la soppressione di 4 passaggi a livello, la realizzazione di 6 complanari e la demolizione di due Case Cantoniere;
- gli interventi previsti, comportando escavazioni ed estrazioni di materiali e, più in generale, opere civili non ammissibili in "Testimonianze della Stratificazione insediativa" e relative "Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative", con riferimento al "Regio Tratturo Barletta Grumo", nonché a "Masseria San Martino", risultano in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 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);

**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.

**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 € 2.428,00 – reversale di incasso 119864 del 05.12.2022.

**Richiamato** l'art. 91 c. 6 delle NTA del PPTR che prevede: *"L'accertamento di compatibilità paesaggistica ha validità per cinque anni decorrenti dalla data della pronuncia e resta efficace fino al completamento delle opere così come autorizzate"*.

**Ritenuto** che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Accertamento di Compatibilità Paesaggistica ex art.

91 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per l'intervento "FERROTRAMVIARIA S.p.A. – D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta", di cui all'oggetto, composto dagli elaborati elencati, con la relativa impronta informatica secondo l'algoritmo MD5, nel parere tecnico allegato e con le prescrizioni nello stesso riportate (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 suddetto 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.

*Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997e 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 l'intervento "FERROTRAMVIARIA S.p.A. – D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta" di cui all'oggetto, l'Accertamento di Compatibilità Paesaggistica ex art. 91 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, con le seguenti prescrizioni:
  - per quanto riguarda le interferenze puntuali con le Case Cantoniere n. 21 e 22 si prescrive la salvaguardia delle stesse, a meno di dimostrata impossibilità, nelle successive fasi progettuali, di ridurre la sezione tipologica di intervento, così come operato in prossimità della Masseria San Martino;
  - in relazione all'interferenza con Masseria San Martino sia prevista la massima salvaguardia dell'area di pertinenza e della vegetazione esistente, valutando anche di reimpiantare gli esemplari arborei che interferiscono con le lavorazioni o, in caso di impossibilità, rafforzando l'interfaccia tra la ferrovia e la Masseria, associando piantumazioni arbustive ai tratti in cui si prevede la presenza di pannelli grigliati metallici;
  - al fine di migliorare la qualità ambientale del territorio e di aumentare la connettività del sistema ambientale regionale siano previste idonee piantumazioni arbustive autoctone nella fascia erbosa prevista in affiancamento ai muretti a secco, secondo un progetto di inserimento paesaggistico da redigere nelle successive fasi progettuali, compatibilmente con le norme di sicurezza ferroviaria;
  - il ripristino e/o la costruzione dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";
  - l'intervento non comporti la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea e arbustiva, a meno di quella strettamente necessaria alla realizzazione dell'intervento, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; gli ulivi interferiti, per i quali è previsto l'espianto, siano reimpiantati in aree limitrofe a quelle di intervento;
  - al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la

necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni; a tal fine, anche i totem previsti in progetto e finalizzati a rappresentare in modo schematico l'andamento del tratturo, i luoghi d'interesse storico-naturalistico e paesaggistico presenti nella zona limitrofa o le zone a valenza panoramica dovranno essere collocati in luoghi significativi, quali l'inizio e la fine dell'interferenza dell'intervento con il tratturo, e possibilmente riprodotti e/o richiamati anche nelle stazioni di Andria e Barletta.

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 Provincia di Barletta-Andria-Trani;
  - ai Comuni di Andria e Barletta;
  - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia del Ministero della Cultura;
  - alle Sezioni Demanio e Patrimonio, Infrastrutture per la Mobilità e Autorizzazioni Ambientali;
  - a Ferrotramviaria S.p.A.

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)

Il Presidente della Giunta:  
(Dott. Michele EMILIANO)

## **LA GIUNTA**

**UDITA** la relazione istruttoria e la conseguente proposta del Presidente della Giunta;

**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 del Presidente della Giunta, con delega 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 l'intervento "FERROTRAMVIARIA S.p.A. – D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta" di cui all'oggetto, l'Accertamento di Compatibilità Paesaggistica ex art. 91 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, con le seguenti prescrizioni:

- per quanto riguarda le interferenze puntuali con le Case Cantoniere n. 21 e 22 si prescrive la salvaguardia delle stesse, a meno di dimostrata impossibilità, nelle successive fasi progettuali, di ridurre la sezione tipologica di intervento, così come operato in prossimità della Masseria San Martino;
- in relazione all'interferenza con Masseria San Martino sia prevista la massima salvaguardia dell'area di pertinenza e della vegetazione esistente, valutando anche di reimpiantare gli esemplari arborei che interferiscono con le lavorazioni o, in caso di impossibilità, rafforzando l'interfaccia tra la ferrovia e la Masseria, associando piantumazioni arbustive ai tratti in cui si prevede la presenza di pannelli grigliati metallici;
- al fine di migliorare la qualità ambientale del territorio e di aumentare la connettività del sistema ambientale regionale siano previste idonee piantumazioni arbustive autoctone nella fascia erbosa prevista in affiancamento ai muretti a secco, secondo un progetto di inserimento paesaggistico da redigere nelle successive fasi progettuali, compatibilmente con le norme di sicurezza ferroviaria;
- il ripristino e/o la costruzione dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";
- l'intervento non comporti la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea e arbustiva, a meno di quella strettamente necessaria alla realizzazione dell'intervento, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; gli ulivi interferiti, per i quali è previsto l'espianto, siano reimpiantati in aree limitrofe a quelle di intervento;
- al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni; a tal fine, anche i totem previsti in progetto e finalizzati a rappresentare in modo schematico l'andamento del tratturo, i luoghi d'interesse storico-naturalistico e paesaggistico presenti nella zona limitrofa o le zone a valenza panoramica dovranno essere collocati in luoghi significativi, quali l'inizio e la fine dell'interferenza dell'intervento con il tratturo, e possibilmente riprodotti e/o richiamati anche nelle stazioni di Andria e Barletta.

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 Provincia di Barletta-Andria-Trani;
- ai Comuni di Andria e Barletta;
- alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia del Ministero della Cultura;
- alle Sezioni Demanio e Patrimonio, Infrastrutture per la Mobilità e Autorizzazioni Ambientali;
- a Ferrotramviaria S.p.A.

**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/2023/00045

**“FERROTRAMVIARIA S.p.A. – D.M. 363/2021. Fondo Complementare al  
PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta”  
ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA, ex art. 91 NTA PPTR, in deroga  
ex art. 95.**

**PARERE TECNICO****DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI**

Con nota prot. n. AOO\_089\_3460 del 06.03.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul sito web dell'Autorità Competente e l'Avvio del Procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale – PAUR ex art.27 bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento IDVIA0775 proposto da FERROTRAMVIARIA S.p.A. – “D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta”. La documentazione presente al link indicato dalla suddetta nota è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, raggruppati secondo le seguenti categorie:

ELABORATI GENERALI  
TOPOGRAFIA  
ESPROPRIAZIONI  
GEOLOGIA, IDROGEOLOGIA E GEOTECNICA  
AMBIENTE  
VARIANTE AL PRG  
OPERE CIVILI  
STRUTTURE  
ARMAMENTO  
TRAZIONE ELETTRICA  
CME ELENCO PREZZI  
CAPITOLATO SPECIALE  
PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

In particolare, la documentazione afferente alla categoria AMBIENTE è costituita dai seguenti elaborati, di cui si riporta la codifica MD5:

PD 05 AMB - AH PLA 09 A.pdf.p7m - 1ba101df2e4ba2b4bd3a87b1529676f6  
PD 05 AMB AH RTS 02 A.pdf.p7m - 141b90eb153fa8baac0432607e1eb4ea



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

PD05AMB\_AHPLA01A.pdf.p7m - dbf92a0977d6e03d460acc492e014e13  
 PD05AMB\_AHPLA02A.pdf.p7m - b04422d86b2a161d4ff5ffaf53ae237  
 PD05AMB\_AHPLA03A.pdf.p7m - 7691b6f2826a014c8d3e8eba154bcd7f  
 PD05AMB\_AHPLA04A.pdf.p7m - d1f2c244646ba7a9302798b19779c98c  
 PD05AMB\_AHPLA05A.pdf.p7m - 3ef0d62c790b1da3164e62893a9bbe0d  
 PD05AMB\_AHPLA06A.pdf.p7m - a8e94d2ff2ed95c7a77ae1b430305254  
 PD05AMB\_AHPLA07A.pdf.p7m - 430b9781f9cd2a0029668dea6b905551  
 PD05AMB\_AHPLA08A.pdf.p7m - 07daba2a3d84806f23796fe444d2be7f  
 PD05AMB\_AHRA01A.pdf.p7m - 0db633c8f881060cb367dff57816d1da  
 PD05AMB\_AHRTS01A.pdf.p7m - a10c9805c81df68e8c2451d790becd8  
 PD05AMB\_IARTS01C.pdf.p7m - 0009088e674d198fabc285ead37d9196  
 PD05AMB\_IARTS02C.pdf.p7m - 4611bd8628b3461374ddcc30e61a8591  
 PD05AMB\_IARTS03C.pdf.p7m - 0b96b17748133ebfaca7f07ba35f41a8  
 PD05AMB\_IARTS04C.pdf.p7m - d2f8aea1789938624e2d2a7a2df6e7  
 PD05AMB\_IARTS05B.pdf.p7m - 96a5976449bd0c597231f36d65d7347f  
 PD05AMB\_IARTS06B.pdf.p7m - 45f6294f69901cb6cc74b862ab22aef4  
 PD 05 AMB\_IP PLA 02 A.pdf.p7m - 9c8c8e5fdeb0aba45968fc66f2cad79  
 PD 05 AMB\_IP PLA 03 A.pdf.p7m - 9d81233e76c4b6d7613c7a106441dbb3  
 PD 05 AMB\_IP PLA 04 A.pdf.p7m - 3ea1782a153ed2e9aa5f84080ec1d5fc  
 PD 05 AMB\_IP PLA 05 A.pdf.p7m - 9c41e40555bb42d19f4329ed85aad367  
 PD 05 AMB\_IP PLA 06 A.pdf.p7m - 1a630d519bd166f89fb3266a5a4f2157  
 PD 05 AMB\_IP PLA 07 A.pdf.p7m - f1928c72ba14bc355b78d42937d9337d  
 PD 05 AMB\_IP PLA 08 B.pdf.p7m - 69c12731ee662727ff8e5e6fe5f032fb  
 PD 05 AMB\_IP PLA 10 A.pdf.p7m - dd79a27d43ba34e6b6bc1132c736b319  
 PD 05 AMB\_IP PLA 11 A.pdf.p7m - 557e6da883486b110291165a1aa6654d  
 PD 05 AMB\_IP PLA 12 A.pdf.p7m - 4c74a0c7442ea5ff49b3c3ac713d40c6  
 PD 05 AMB\_IP PLA 13 A.pdf.p7m - 8f45f8fd6253ebf12dc5f3a984edc13b  
 PD 05 AMB\_IP PLA 01 A.pdf.p7m - f6588cb5789253607f8082381b9e5163  
 PD 05 AMB\_IP RTS 01 C.pdf.p7m - 7db8c3bbd43def7c04ed7a293e07e33c  
 PD 05 AMB\_IP PLA 09 B.pdf.p7m - 55c930c1165b68875b8728e2bca3ad1a  
 PD 05 AMB\_IP PLA 14 A.pdf.p7m - 0acb49a2e52e858b2c84dfbde92e34e  
 PD05AMB\_RTS02A.pdf.p7m - 80e23214851c12c55938d2d8f29f95fd  
 PD05AMB\_RTS03A.pdf.p7m - 96b2e940e8ba41fd40c52a7ae9333bb1

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

Con nota prot. n. AOO\_089\_7610 del 11.05.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità di cui all'art. 27 bis c. 4 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii..

Con nota prot. n. AOO\_145\_4796 del 01.06.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha evidenziato i contrasti con la pianificazione paesaggistica e, a seguito di istruttoria, ha concluso: *"nulla osta a che il PAUR comprenda il provvedimento di Accertamento di Compatibilità Paesaggistica ai sensi dell'art. 91 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, per il progetto del "Raddoppio della tratta Andria Barletta", in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le misure di*

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

*salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 delle stesse"; la suddetta nota è stata trasmessa alla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia del Ministero della Cultura in relazione alla classificazione del Regio Tratturo Barletta Grumo (rif. 18) effettuata con DGR 819 del 2 maggio 2019 (pubblicata sul BURP n. 57 del 28 maggio 2019), con cui è stato approvato definitivamente il Quadro di Assetto dei Tratturi (QAT), tra i tratturi nei contesti extraurbani come sub B) nel tratto afferente al Comune di Andria, come rinveniente dal PCT.*

Con nota prot. n. AOO\_089\_10111 del 03.07.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso gli esiti della fase di pubblicità ex art. 27 bis c. 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e ha indetto la Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., convocando la prima seduta per il 12.07.2023; con successiva nota prot. n. AOO\_089\_10722 del 17.07.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta del 12.07.2023 della Conferenza di Servizi decisoria.

Con mail del 18.07.2023, acquisita al prot. regionale n. AOO\_145\_5936 del 17.07.2023, il proponente ha trasmesso la certificazione del pagamento degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10 bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009, mediante il versamento di € 2.428,00 – reversale di incasso 119864 del 05.12.2022.

**DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI**

L'intervento oggetto di Accertamento di compatibilità paesaggistica **in deroga** consiste nel raddoppio della tratta ferroviaria Andria-Barletta attualmente a binario unico. Tale intervento comprende le opere prettamente legate agli impianti ferroviari, armamento, trazione elettrica e segnalamento, e le correlate opere civili, quali la demolizione e adeguamento di tombini idraulici, la demolizione e realizzazione del nuovo ponte ferroviario sulla A14, la soppressione di 4 passaggi a livello, la realizzazione di 6 complanari necessarie a garantire l'accessibilità ai fondi, adeguando in parte viabilità esistenti e la demolizione delle Case Cantoniere n.21 e 22. Il tracciato interessato dal raddoppio, da realizzarsi in adiacenza al binario unico esistente, è lungo circa 9 km e ricade nei territori comunali di Andria e Barletta.

Il binario di raddoppio parte dal km 59+009,32 e si dispone a sinistra del binario esistente, per il quale è previsto il rifacimento completo.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento dell'Autostrada A14, in sostituzione dell'attuale cavalcavia a due luci; il nuovo ponte, predisposto per il futuro allargamento della sede della A14 da due a tre corsie per senso di marcia, sarà ad unica campata, con struttura reticolare metallica a via inferiore.

Con specifico riferimento al miglior inserimento paesaggistico delle opere il proponente specifica che nelle aree RER *"le recinzioni saranno del tipo in pietra a secco. Ove le viabilità complanari corrono parallele alla ferrovia, sarà necessario procedere con la realizzazione di muri in c.a. con recinzione metallica sovrastante, al fine di garantire la sicurezza ferroviaria dallo svio dei veicoli stradali. Per ridurre l'impatto di tali muri si mitigherà il loro aspetto attraverso il rivestimento con lastre in pietra delle parti in c.a."*.

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

Le scarpate saranno inerbite con specie erbacee compatibili con le caratteristiche ecologiche dell'area di intervento.

In alcuni specifici tratti (da inizio intervento fino alla km 59+694, dal km 59+944 al km 61+044, dal 61+646 al km 62+054, dal km 67+596 fino a fine intervento) è prevista la realizzazione di recinzioni e delimitazioni viabilità secondarie con muretti a secco, di altezza pari ad 1,20 m fuori terra, con una fascia erbosa adiacente di 50 cm.

Il progetto prevede, inoltre, il reimpianto di tutte le alberature di olivo interferite *“Per gli alberi di olivo che non hanno caratteristiche di monumentalità, si provvederà a reimpiantarli, laddove possibile, nelle medesime aree di progetto ai sensi della Legge 144/51. D.G.R. 7310 del 14/12/89 e al fine di garantire un ottimale reinserimento degli esemplari preservandone l'identità. Per gli esemplari che invece presenteranno caratteristiche di monumentalità si provvederà a richiedere l'autorizzazione all'espianto delle piante di olivo ai sensi della L.R. n. 14 del 01/06/2007 “Tutela e valorizzazione del paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia”.*

Infine, il proponente specifica che *“tutte le complanari di progetto prevedono, nei tratti in cui è necessaria l'installazione delle barriere laterali stradali, l'installazione di barriere in legno.”*

**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 non interessano Beni paesaggistici della Struttura idro-geo-morfologica;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* gli interventi interferiscono per circa 200 ml con tratti del *“Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.”* ed in particolare con *“Canale Camaggi”*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

*Struttura ecosistemica e ambientale*

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

*Struttura antropica e storico - culturale*

- *Beni paesaggistici:* gli interventi non interessano Beni Paesaggistici della Struttura antropica e storico-culturale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* gli interventi interessano in tre tratti, per complessivi 530 ml circa, *“Testimonianze della Stratificazione insediativa”*, ed in particolare il *“Regio Tratturo Barletta Grumo”*, nonché *“Masseria San Martino”* e le relative *“Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative”*, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui, rispettivamente, agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse.



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

**L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:**

- Art. 81 e 82 co. 2 lett. a2) – a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- Art. 81 e 82 co. 2 lett. a6) – escavazioni ed estrazioni di materiali.

Si rappresenta che, ai sensi dell'art. 76 delle NTA del PPTR, *“nelle more dell'approvazione del Quadro di Assetto Regionale, di cui alla L.R. n. 4 del 05.02.2013, i piani e i progetti che interessano le parti di tratturo sottoposte a vincolo ai sensi della parte II e III del Codice dovranno acquisire le autorizzazioni previste dagli artt. 21 e 146 dello stesso Codice.”*

Con DGR 819 del 2 maggio 2019 (pubblicata sul BURP n. 57 del 28 maggio 2019) è stato approvato definitivamente il Quadro di Assetto dei Tratturi (QAT), che classifica il suddetto **Regio Tratturo Barletta Grumo** (rif. 18) tra i tratturi nei contesti extraurbani come sub. A) nel tratto afferente al Comune di Barletta e come sub B) nel tratto afferente al Comune di Andria, come rinveniente dal PCT.

Tutto ciò premesso, l'intervento in oggetto è sottoposto a **procedimento per il rilascio di “Accertamento di compatibilità paesaggistica” ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR e, rilevate le inammissibilità sopra esplicitate, in deroga ex art. 95 delle medesime NTA.**

#### **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 *“per quanto attiene alla idoneità localizzativa, ovvero delle caratteristiche della soluzione progettuale adottata, si può sicuramente affermare che l'intervento in progetto, persegue, in virtù della sua localizzazione e soprattutto in base alla soluzione progettuale adottata, la piena tutela delle componenti ambientali interessate.*

*Poiché il raddoppio sarà realizzato in completo affiancamento alla linea ferroviarie esistente non possono essere considerate valide alternative localizzative progettuali.”*

[...]

*“Come possibili alternative progettuali, è stata scartata l'alternativa zero, ovvero l'ipotesi di non realizzazione dell'opera, in quanto l'intervento risulta necessario. Allo stesso modo è stata scartata qualsiasi altro tipo di posizionamento poiché si tratta di opere di raddoppio che necessariamente devono essere realizzate in affiancamento alla linea ferroviaria esistente e in esercizio.”*

[...]

*Nell'ambito dello sviluppo del progetto del raddoppio ferroviario sono state valutate delle alternative di tracciato, che potessero portare ad ottenere gli stessi obiettivi migliorandone i benefici economico-ambientali. Come si avrà modo di rilevare con le evidenze emerse dal confronto, il percorso di progetto è*

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

*risultato quello più "conveniente" dal punto di vista tecnico ed ambientale rispetto alle diverse soluzioni valutate. Innanzitutto, è stata valutata l'alternativa di "raddoppi parziali disposti a distanze definite ai fini dell'incrocio", come suggerito nella determina di assoggettamento a VIA D.D. n.438/2022.*

*Nonostante la suddetta soluzione rappresenti una proposta tecnica di difficile progettazione né tantomeno realizzazione, in quanto non rispetterebbe nessun criterio geometrico richiesto nell'ambito della normativa relativa alla progettazione e sicurezza ferroviaria, è stata comunque valutata tecnicamente e confrontata con quella di progetto.*

*La soluzione con raddoppi parziali, per ogni tratto di raddoppio interrotto, rappresenterebbe un bivio in linea di passaggio da doppio a semplice binario, che oltre ad aspetti di sicurezza di fatto annullerebbe l'efficacia della risposta trasportistica del progetto con velocità commerciali tali da non soddisfare la domanda di trasporto che detta tratta deve assolvere; questo significherebbe effettuare incroci in linea con i treni in aperta campagna assimilabile a tutti gli effetti ad un doppio senso alternato delle strade. Si intuisce facilmente cosa significa su una tratta a doppio binario che deve soddisfare una domanda trasportistica che evidentemente non potrà essere rispondente alla richiesta avanzata dalla Regione Puglia e riportata nella D.D. n.438/2022.*

*Inoltre, avere dei bivi in linea per il passaggio da semplice a doppio binario comporta la realizzazione di volumi tecnologici che contengono le apparecchiature tecnologiche per far funzionare in sicurezza il sistema, quindi altro spreco di territorio e di infrastrutturazione, perché detti vani tecnologici anche di dimensioni notevoli devono essere connessi dal punto di vista elettrico e di segnalamento alle reti pubbliche e private.*

*Altre proposte di tracciati alternativi sono state escluse sul nascere in quanto se raddoppiando in sinistra si devono demolire delle case cantoniere abbandonate e rischiose per crolli che potrebbero interessare la linea ferroviaria, raddoppiando in destra si dovrebbero demolire e ricostruire tutte le opere esistenti che scavalcano l'attuale linea ferroviaria in quanto queste sono state realizzate predisponendo uno spazio dedicato al futuro raddoppio in sinistra.*

*Ipotizzando il raddoppio in destra si interesserebbero inoltre, interi fabbricati (verso Barletta), si dovrebbero attraversare cave, affrontare, quindi, notevoli difficoltà progettuali e maggiori dispendi economici senza ottenere un miglioramento effettivo dal punto di vista paesaggistico e ambientale se non la salvaguarda di due case cantoniere, per le quali non si ravvede una nuova destinazione d'uso in quanto risultano essere lontane da futuri e attuali percorsi ciclabili e/o da zone di interesse paesaggistico e ambientale.*

*Si escludono, come prima esplicitato, raddoppi alternati per evitare di interessare dette opere esistenti."*

Per quanto riguarda la specifica interferenza delle opere di raddoppio con la Masseria San Martino il proponente afferma che "si è riusciti a preservare la strada di accesso e a ridurre la sezione tipologica di intervento al fine di minimizzare gli impatti sulle aree. Inoltre, si è riusciti a preservare la viabilità di accesso esistente."

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali. Fatta salva la verifica puntuale delle interferenze con le tutele paesaggistiche e la verifica di conformità alla relativa normativa d'uso, in generale è da preferirsi un intervento di raddoppio di una infrastruttura ferroviaria esistente piuttosto che una nuova**

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

localizzazione, in quanto l'intervento, in continuità con trasformazioni già esistenti, non comporta impatti significativi rispetto alle Invarianti strutturali dell'Ambito paesaggistico attraversato.

Nel caso in esame, inoltre, la localizzazione del *Regio Tratturo Barletta Grumo*, che attraversa il territorio del Comune di Andria da Est ad Ovest non consente di ipotizzare interventi che abbiano minore impatto sulla Componente Culturale ed Insediativa, rispetto a quello, proposto, di affiancamento al tracciato esistente.

L'intervento è previsto all'interno del PTCP della provincia BAT e nel Piano Regionale dei Trasporti all'interno del Grande progetto "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana del Nord Barese" e rientra nel Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, finanziato con D.M. del 23 settembre 2021, n. 363, relativo alle risorse del Fondo Complementare al P.N.R.R.

Per quanto riguarda le interferenze puntuali con le Case Cantoniere n. 21 e 22 si prescrive la salvaguardia delle stesse, a meno di dimostrata impossibilità, nelle successive fasi progettuali, di ridurre la sezione tipologica di intervento, così come operato in prossimità della Masseria San Martino. Inoltre, in relazione all'interferenza con Masseria San Martino sia prevista la massima salvaguardia dell'area di pertinenza e della vegetazione esistente, valutando anche di reimpiantare gli esemplari arborei che interferiscono con le lavorazioni o, in caso di impossibilità, rafforzando l'interfaccia tra la ferrovia e la Masseria, associando piantumazioni arbustive ai tratti in cui si prevede la presenza di pannelli grigliati metallici.

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

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 l'area d'intervento appartiene all'ambito paesaggistico "*La Puglia centrale*" ed interessa la figura territoriale "*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.

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.

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

Tra le Invarianti Strutturali delle figure territoriali interessate il PPTR individua il sistema idrografico superficiale a pettine delle valli fluvioarsiche 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 *"l'efficienza dal Canale (connessione RER) sarà garantita in quanto il progetto non prevede la realizzazione di superfici impermeabili"; "sarà assicurata la continuità idraulica in quanto non verranno occupare le aree del deflusso idrico dell'asta del canale"; "le caratteristiche del progetto sono tali da non modificare l'equilibrio geomorfologico del bacino idrografico"; "il progetto oltre a non prevedere aree impermeabili, non richiede alcun uso della risorsa idrica".*

Il proponente specifica che la viabilità che interessa la perimetrazione del reticolo RER sarà "drenante".

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che *"il potenziamento della tratta ferroviaria sarà realizzato parallelamente alla linea esistente, e le complanari verranno realizzate su strade esistenti a doppio senso dotate attualmente di una scarsa sicurezza stradale. Le opere a farsi quindi presentano sicuramente un consumo minimo in considerazione anche ai sottoservizi utili al funzionamento della linea i quali risultano già esistenti e verranno soltanto adeguati per il potenziamento"; "anche se il progetto non interferisce con i paesaggi rurali, sono stati previsti interventi di riqualificazione paesaggistica delle opere in muratura a secco (muretti confinanti con l'infrastruttura), inverdimento delle scarpate con specie autoctone, guardrail rivestiti in legno, ripiantumazione delle essenze inevitabilmente espianate laddove risulterà possibile, e dove non è stato possibile, per motivi di sicurezza, inserire in muretto a secco, anche la recinzione di delimitazione dell'opera, realizzata in cemento armato, è stata rivestita in pietra"; "oltre a quanto riportato al punto precedente è necessario evidenziare la presenza di ulivi non monumentali interessati dal potenziamento della linea ferroviaria. Tali essenze anche se non tutelati saranno oggetto di un corretto svellimento come riportato nel Regolamento Regionale e ripiantumate laddove possibile."*

- A3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:

Il proponente afferma che *"le interferenze con il tratturo saranno tali da migliorare la sua identificazione storica (totem e riqualificazione della viabilità in modo da renderla più fruibile); "nelle scelte progettuali svolte sono stati considerati tutti i caratteri identitari del paesaggio, con l'obiettivo di preservare e valorizzare le caratteristiche tipologiche. Il tracciato infatti interessa una villa identificata come "Masseria San Martino". L'infrastruttura di raddoppio è stata progettata in modo da preservare la strada di accesso esistente alla masseria, riducendo la*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*sezione tipologica dell'intervento al fine di minimizzare gli impatti sulle aree"; "il progetto risulta coerente con le regole di riproducibilità riportate nella sezione B.2.3.1 in quanto:*

*- non andrà ad alterare profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali: le opere di progetto non prevedono grandi movimenti terra e non prevedono la realizzazione di sottopassi/sovrappassi;*

*- non ostacolerà la fruizione dei beni culturali e naturali: il tracciato di potenziamento si svilupperà lungo il tracciato esistente senza ostacolare la continuità e l'integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici. Tutte le opere saranno realizzate seguendo il criterio dei minimi impatti e prevedono la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione. Inoltre la sistemazione idraulica dei nuovi tombini, migliora la condizione idraulica e le condizioni di sicurezza della linea ferroviaria;*

*- l'interferenza con la Masseria San Martino è stata ridotta al minimo. La sezione ferroviaria infatti è stata progettata in modo da preservare la viabilità di accesso esistente;*

*[...]*

*"Il progetto prevede misure mitigative/compensative atte a ripristinare il valore paesaggistico dei luoghi e al miglioramento della percezione degli stessi (inserimento dei totem informativi, realizzazioni di muretti a secco, inerbimento delle scarpate, sistemazione della viabilità esistente in complanari);"*

*"il potenziamento prevede la realizzazione di complanari sistemando la viabilità esistente che risulta caratterizzata da strade asfaltate e a doppio senso di marcia. La sistemazione della viabilità esistente comporterà l'impiego di materiali esteticamente compatibili con il contesto. Lungo il percorso ferroviario verranno realizzati muretti a secco in modo da inserire correttamente il potenziamento dell'opera di linea esistente all'interno del paesaggio. Le essenze arboree svellite verranno riutilizzate in sito, laddove possibile. Oltre alla tutela del paesaggio, all'adeguamento della viabilità esistente in complanari, verranno inseriti anche elementi informativi (Totem informativi) a corredo delle infrastrutture."*

*"il progetto non prevede l'inserimento di opere detrattori (come sottopassi – sovrappassi) che potrebbero interferire con le visuali panoramiche."*

*"il progetto non interferisce con l'accesso e viali storici dell'ambito urbano, non interferisce con alcun cono visuale e non è caratterizzato dall'inserimento di alcun elemento con sviluppo verticale che potrebbe modificare lo skyline della zona di inserimento, anzi gli interventi di progetto sono da intendersi paesaggisticamente migliorativi rispetto alla condizione attuale in considerazione dello stato dell'infrastruttura esistente (costruita 60 anni fa), oltretutto migliorativi da un punto di vista ambientale."*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Idro-geo-morfologiche, ecosistemiche e ambientali e antropiche e storico – culturali.**

**Al fine di migliorare la qualità ambientale del territorio e di aumentare la connettività del sistema ambientale regionale siano previste idonee piantumazioni arbustive autoctone nella fascia erbosa**

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

prevista in affiancamento ai muretti a secco, secondo un progetto di inserimento paesaggistico da redigere nelle successive fasi progettuali, compatibilmente con le norme di sicurezza ferroviaria.

Il ripristino e/o la costruzione dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – *“Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia”*.

L'intervento non comporti la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea e arbustiva, a meno di quella strettamente necessaria alla realizzazione dell'intervento, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; gli ulivi interferiti, per i quali è previsto l'espianto, siano reimpiantati in aree limitrofe a quelle di intervento.

In relazione alle componenti antropico e storico-culturali, l'intervento si ritiene compatibile in quanto non pregiudica la conservazione e la valorizzazione del sito storico culturale interferito e del Regio Tratturo Barletta Grumo. Inoltre, non compromette i grandi scenari e gli orizzonti persistenti caratterizzanti l'ambito. Al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni; a tal fine, anche i totem previsti in progetto e finalizzati a rappresentare in modo schematico l'andamento del tratturo, i luoghi d'interesse storico-naturalistico e paesaggistico presenti nella zona limitrofa o le zone a valenza panoramica dovranno essere collocati in luoghi significativi, quali l'inizio e la fine dell'interferenza dell'intervento con il tratturo, e possibilmente riprodotti e/o richiamati anche nelle stazioni di Andria e Barletta.

#### **CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI**

Tutto ciò premesso e considerato, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 91 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per l'intervento *“FERROTRAMVIARIA S.p.A. – D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. – Raddoppio della tratta Andria-Barletta”*, di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

#### Prescrizioni:

- per quanto riguarda le interferenze puntuali con le Case Cantoniere n. 21 e 22 si prescrive la salvaguardia delle stesse, a meno di dimostrata impossibilità, nelle successive fasi progettuali, di ridurre la sezione tipologica di intervento, così come operato in prossimità della Masseria San Martino;
- in relazione all'interferenza con Masseria San Martino sia prevista la massima salvaguardia dell'area di pertinenza e della vegetazione esistente, valutando anche di reimpiantare gli esemplari arborei che interferiscono con le lavorazioni o, in caso di impossibilità, rafforzando



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

l'interfaccia tra la ferrovia e la Masseria, associando piantumazioni arbustive ai tratti in cui si prevede la presenza di pannelli grigliati metallici;

- al fine di migliorare la qualità ambientale del territorio e di aumentare la connettività del sistema ambientale regionale siano previste idonee piantumazioni arbustive autoctone nella fascia erbosa prevista in affiancamento ai muretti a secco, secondo un progetto di inserimento paesaggistico da redigere nelle successive fasi progettuali, compatibilmente con le norme di sicurezza ferroviaria;
- il ripristino e/o la costruzione dei muretti a secco, siano effettuati secondo le Linee Guida 4.4.4 del PPTR – *“Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia”*;
- l'intervento non comporti la trasformazione e rimozione della vegetazione arborea e arbustiva, a meno di quella strettamente necessaria alla realizzazione dell'intervento, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere; gli ulivi interferiti, per i quali è previsto l'espianto, siano reimpiantati in aree limitrofe a quelle di intervento;
- al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni; a tal fine, anche i totem previsti in progetto e finalizzati a rappresentare in modo schematico l'andamento del tratturo, i luoghi d'interesse storico-naturalistico e paesaggistico presenti nella zona limitrofa o le zone a valenza panoramica dovranno essere collocati in luoghi significativi, quali l'inizio e la fine dell'interferenza dell'intervento con il tratturo, e possibilmente riprodotti e/o richiamati anche nelle stazioni di Andria e Barletta.

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE  
(Ing. Francesco NATUZZI)**



**IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO  
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA  
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**



Vincenzo Lasorella  
02.08.2023 10:53:12  
GMT+00:00