
Deliberazioni della Giunta regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 31 luglio 2024, n. 1093

“Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito 3 Palese. CUP: J11C0900000009”. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del 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 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”;
- 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. RFI-VDO.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2024\0000277 del 11.03.2024 RFI SpA ha trasmesso il Progetto Definitivo delle opere relative alla Variante Santo Spirito - Palese, nell’ambito del progetto della riorganizzazione del Nodo di Bari - Bari Nord, al fine di *“conseguire ogni altra autorizzazione, approvazione e parere, comunque denominato, ai fini della realizzazione delle opere previste nel suddetto progetto definitivo”*;
- in precedenza, nell’ambito del procedimento denominato *“(ID: 7854] Procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell’art.216 c.27 del D.Lgs.50/2016 e degli artt. 165, 183 del D.Lgs.163/2006 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 relativa al progetto preliminare del Nodo di Bari: Bari Nord (Variante Santo Spirito – Palese)”*, sviluppato come soluzione di variante al Progetto Preliminare del 2009 del Riassetto del Nodo di Bari, oggetto di Parere della Commissione VIA n. 574 del 19.12.2010, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, con nota prot. n. 1533 del 17.02.2023, ha fornito indicazioni su approfondimenti da condurre in sede di Progettazione Definitiva al fine dell’eventuale rilascio dell’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 in combinato disposto con l’art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, di competenza della Giunta Regionale;
- con nota prot. n. 150102/2024 del 25.03.2024 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 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell’art. 95, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; 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. 12857-P del 12.04.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura, nell'ambito della "Procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D. lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D. lgs. 163/2006" ha chiesto il parere endoprocedimentale alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari ed il contributo istruttorio al Servizio II della DG ABAP e al Servizio III della DG ABAP;
- con nota prot. n. 4831-P del 19.04.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura ha comunicato che il procedimento sarà concluso dalla Direzione Generale, così come previsto ai sensi del D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019;
- con pec del 02.05.2024, RFI ha trasmesso l'attestazione di avvenuto pagamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10 bis della L.R. 20/2009 e l'asseverazione del tecnico progettista dell'importo di progetto – Reversale di incasso n. 51699 del 15.05.2024;
- con nota prot. n. 18194-P del 27.05.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura ha rappresentato che la competenza ad esprimere il parere previsto dall'art. 146 del D. lgs. 42/2004 ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR è della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari, evidenziando l'opportunità "che il parere della competente Soprintendenza ABAP sia rilasciato e quindi acquisito da codesta Regione Puglia, a valle delle valutazioni della Scrivente, in modo che l'autorizzazione paesaggistica possa considerare compiutamente anche le ulteriori valutazioni dettate dalla Scrivente nell'ambito della sopra richiamata verifica di ottemperanza";
- con nota prot. n. 23130-P del 09.07.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura ha trasmesso il parere nell'ambito della procedura riferita alla Verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006;
- con nota prot. n. 364388 del 17.07.2024 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari di acquisire il parere di competenza, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR, tenuto conto anche delle valutazioni della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V;
- con nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari ha espresso "parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 el D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, alle seguenti condizioni."
 - a. tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell'ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate;
 - b. tutte le prescrizioni già imposte dal Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della competente Amministrazione Regionale con propria succitata nota avente prot. n. 0150102 del 25.03.2024, siano da intendersi come integralmente confermate."

Considerato che:

- la proposta progettuale consiste nell'interramento della linea ferroviaria Bari S. Spirito – Bari Palese, a Nord di Bari, con realizzazione della Nuova Stazione di Bari Smistamento con annesso nuovo fascio di arrivi e partenze a servizio degli scali di Bari Lamasinata, Scalo ferruccio, Fascio ASI e il nuovo interporto; la tratta rientra nella rete TEN-T Centrale Merci e Passeggeri ed appartiene al Corridoio Interoperabile Scandinavo – Mediterraneo, ai sensi del Regolamento (UE) N. 1315/2013 e del Regolamento Delegato (UE) 2017/849; il nuovo tracciato ha origine a sud di Giovinazzo, si estende per circa 11,2 km e si sviluppa nella quasi sua interezza al di sotto del piano campagna; è prevista la realizzazione della nuova stazione

di S. Spirito – Palese, “stazione a ponte” con un nuovo fabbricato viaggiatori, un parcheggio intermodale, percorsi ciclopedonali connessi alla rete esistente e spazi di verde pubblico attrezzato;

- gli interventi previsti, comportando nuove opere edilizie non ammissibili in **“Territori costieri”**, nonché compromissione degli elementi antropici, seminaturali e naturali caratterizzanti il paesaggio agrario **“Paesaggi rurali”**, risultano in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45 e 83 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. 9151-P del 23.07.2024, 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 assenti, 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 che *“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.”*

Richiamato inoltre l’art. 51 del D.L. n. 76 del 2020, convertito con modificazioni dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, il quale al co. 2 prevede che *“per la realizzazione o la modifica di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche esistenti che ricadono nelle categorie progettuali di cui agli allegati II e II-bis alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, la durata dell’efficacia del provvedimento di cui al comma 5 dell’articolo 25 del decreto legislativo n. 152 del 2006 non può essere inferiore a dieci anni. In relazione ai medesimi interventi, la durata dell’efficacia dell’autorizzazione paesaggistica di cui al comma 4 dell’articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 è pari a dieci anni.”*

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. 9151-P del 23.07.2024, 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 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il progetto **“Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese. CUP: J11C09000000009”**, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati, con la relativa impronta informatica secondo l’algoritmo MD5, 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.

Il Presidente, 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 con prescrizioni, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto **“Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese. CUP: J11C0900000009”**, 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. 9151-P del 23.07.2024, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 150102/2024 del 25.03.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia prevista la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato del collettore IN09;
- in sede di progettazione esecutiva dovrà essere dettagliata la modalità di recupero paesaggistico delle aree di risulta, delle aree derivanti dalle demolizioni di fabbricati che non saranno utilizzate come sedime infrastrutturale, orientando prioritariamente tali modalità alle rinaturalizzazioni, alle permeabilizzazioni, all’introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone;
- gli ulivi interferiti e oggetto di espianto siano reimpiantati nella stessa area d’intervento come elementi dei tipologici individuati, qualora ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che gli stessi siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto, o sottoposti alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in tali casi è ammessa la sostituzione con nuovi esemplari, così come previsto in progetto;
- le “casedde” n. 5 e n. 6 siano smontate e rimontate in area limitrofa;
- al termine dei lavori sia effettuata la riqualificazione anche delle aree in corrispondenza della dismissione della linea storica, in quanto risulta necessaria una ricostituzione omogenea e continua dei valori paesistico-ambientali; potranno essere concordati con gli enti territoriali competenti, ed in primo luogo con i Comuni di Bari e di Giovinazzo, le specifiche modalità di ricostituzione di tali valori paesistico-ambientali, che comunque, in applicazione degli indirizzi, direttive e prescrizioni d’uso della Scheda d’Ambito “La Puglia centrale” e del Paesaggio rurale “Parco Agricolo Multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord Barese”, delle Invarianti strutturali delle Figure territoriali attraversate, non potranno che prevedere la ricostituzione del territorio attraverso la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e/o la rinaturalizzazione; si concorda con la necessità di prevedere interventi di recupero e/o trasformazione/valorizzazione dei soli fabbricati della Fermata di Bari Palese, della stazione di Bari S. Spirito già esistenti, con esclusione di previsione di nuove volumetrie

sulla linea ferroviaria.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell’ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate”.*
2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali ai sensi dell’art. 3 della L.R. 18/2023.
 3. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla Città metropolitana di Bari;
 - ai Comuni di Bari e Giovinazzo;
 - alla Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio, Servizio V, Tutela del Paesaggio e alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
 - alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la mobilità e Urbanistica;
 - a RFI SpA, Direzione Investimenti.

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 sottoscritto Direttore di Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere osservazioni sulla proposta di deliberazione ai sensi del combinato disposto degli articoli 18 e 20 del DPGR n. 22/2021.

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 con prescrizioni, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto **“Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese. CUP: J11C0900000009”**, 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. 9151-P del 23.07.2024, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 150102/2024 del 25.03.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia prevista la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato del collettore IN09;
- in sede di progettazione esecutiva dovrà essere dettagliata la modalità di recupero paesaggistico delle aree di risulta, delle aree derivanti dalle demolizioni di fabbricati che non saranno utilizzate come sedime infrastrutturale, orientando prioritariamente tali modalità alle rinaturalizzazioni, alle permeabilizzazioni, all’introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone;
- gli ulivi interferiti e oggetto di espianto siano reimpiantati nella stessa area d’intervento come elementi dei tipologici individuati, qualora ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che gli stessi siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto, o sottoposti alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in tali casi è ammessa la sostituzione con nuovi esemplari, così come previsto in progetto;
- le “casedde” n. 5 e n. 6 siano smontate e rimontate in area limitrofa;
- al termine dei lavori sia effettuata la riqualificazione anche delle aree in corrispondenza della dismissione della linea storica, in quanto risulta necessaria una ricostituzione omogenea e continua dei valori paesistico-ambientali; potranno essere concordati con gli enti territoriali competenti, ed in primo luogo con i Comuni di Bari e di Giovinazzo, le specifiche modalità di ricostituzione di tali valori paesistico-ambientali, che comunque, in applicazione degli indirizzi, direttive e prescrizioni d’uso della Scheda d’Ambito “La Puglia centrale” e del Paesaggio rurale “Parco Agricolo Multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord Barese”, delle Invarianti strutturali delle Figure territoriali attraversate, non potranno che prevedere la ricostituzione del territorio attraverso la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e/o la rinaturalizzazione; si concorda con la necessità di prevedere interventi di recupero e/o trasformazione/valorizzazione dei soli fabbricati della Fermata di Bari Palese, della stazione di Bari S. Spirito già esistenti, con esclusione di previsione di nuove volumetrie sulla linea ferroviaria.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell’ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate”.*
3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali ai sensi dell’art. 3 della L.R. 18/2023.
 4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla Città metropolitana di Bari;

- ai Comuni di Bari e Giovinazzo;
- alla Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio, Servizio V, Tutela del Paesaggio e alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la mobilità e Urbanistica;
- a RFI SpA, Direzione Investimenti.

Il Segretario generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

RAFFAELE PIEMONTESE

**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/2024/00024

VERSIONE PER LA PUBBLICAZIONE

“Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese. CUP: J11C09000000009”.

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA**ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.****PARERE TECNICO****DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI**

Con nota prot. n. RFI-VDO.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2024\0000277 del 11.03.2024 RFI SpA ha trasmesso il Progetto Definitivo delle opere relative alla Variante Santo Spirito - Palese, nell'ambito del progetto della riorganizzazione del Nodo di Bari - Bari Nord, al fine di *“conseguire ogni altra autorizzazione, approvazione e parere, comunque denominato, ai fini della realizzazione delle opere previste nel suddetto progetto definitivo”*. La documentazione presente all'indirizzo elettronico indicato nella suddetta nota prot. n. RFI-VDO.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2024\0000277 del 11.03.2024 è costituita dalle seguenti Macro categorie:

*Elaborati di carattere generale**Sicurezza L.81/08**ESPROPRI**SICUREZZA MANUTENZIONE INTEROPERABILITA'**MAINTENANCE PROJECT & RAMS ASSURANCE**ESERCIZIO**GEOLOGIA**ARCHEOLOGIA**OC - ELABORATI GENERALI OPERE CIVILI**ELABORATI GENERALI**DEMOLIZIONI LUNGO LINEA**PLANIMETRIE STATO DI FATTO**BB - BONIFICA ORDIGNI ESPLOSIVI**SI - SERVIZI INTERFERENTI**ELABORATI GENERALI**CENSIMENTO SOTTOSERVIZI**SI01 n. 14 pk 4+834 - Fognatura DN 200**SI02 n. 17 pk 4+834 - Acquedotto DN 300**SI03 n. 60 pk 6+278 - Acquedotto DN400**SI04 n. 61 pk 6+278 - Acquedotto DN200**SI05 n. 80 pk 7+371 - Acquedotto DN80**SI06 n. 105A pk 8+792 - Fognatura DN200**SI07 n. 106 pk 8+792 - Acquedotto DN500**SI08 n. 106B pk 8+792 - Acquedotto**SI09 n. 105 pk 8+792 - Fognatura*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

SI10 n. 107 pk 9+250 - Acquedotto DN100
 SI11 n. 17L pk 5+098 - Acquedotto DN300 - Interferenza contesto urbano recapito a mare
 SI12 n. 17I pk 5+098 - Acquedotto DN60 - Interf. contesto urbano recapito a mare
 SI13 n. 17H pk 5+098 - Acquedotto DN150 - Interf. contesto urbano recapito a mare
 SI14 n. 17B pk 4+936 - Acquedotto DN150 - Interf. contesto urbano recapito a mare
 SI15 n. 17N pk 4+068 - Acquedotto DN200 - Interf. contesto urbano recapito a mare
 SI16 n. 17L pk 4+068 - Acquedotto DN100 - Interf. contesto urbano recapito a mare
 SI17 n. 17Q pk 4+068 - Acquedotto DN100 - Interf. contesto urbano recapito a mare
SF - SOVRASTRUTTURA FERROVIARIA
IF - INFRASTRUTTURE
 Elaborati generali
NV - VIABILITÀ
 Elaborati generali
 NV01 - Nuova viabilità alla pk 0+570
 NV02 - Nuova viabilità alla pk 1+800
 NV03 - Deviazione provvisoria SS16 pk 2+055
 NV05 - Deviazione provvisoria SS16 pk 2+055
VIABILITÀ DI ACCESSO AI PIAZZALI
GE - GEOTECNICA
ID - IDROLOGIA E IDRAULICA
 ELABORATI GENERALI
DRENAGGIO DI PIATTAFORMA
GA - GALLERIA ARTIFICIALE
 ELABORATI GENERALI
 GA01 - GALLERIA ARTIFICIALE
 GA02 - GALLERIA ARTIFICIALE
 GA03 - GALLERIA ARTIFICIALE
 GA04 - GALLERIA ARTIFICIALE - 3155 m
MU - MURI ED OPERE DI PRESIDIO
 MU12 - PARATIA di protezione della pompa di benzina al km 1+837.6
 MU17 - PARATIE di protezione degli scavi in corrispondenza di NV03 al km 2+100
 MU03 - PARATIA di protezione della viabilità SS16 pk 5+097 a 5+210 (Stazione)
 MU20 - PARATIA di protezione della viabilità NV05A
 MU21 - MURO di sostegno della pista ciclabile su NV05A
 MU19 - PARATIA di protezione dello scavo da 5+250 a 5+450
 MU13 - PARATIA di protezione dello scavo per la spinta del monolite (5+537-5+850)
 MU16 - Muri di sostegno in terra rinforzata (5+645)
 MU04 - MURI AD U da pk 5+250 a pk 5+450 L=200
 MU05 - MURI DI SOSTEGNO da pk 6+100 a pk 6+250 L=150m
 MU14 - MURI DI SOSTEGNO PROV. da pk 6+924
 MU15 - PARATIA di protezione alla pk 6+924
 MU18 - PARATIE di protezione degli scavi in corrispondenza della SP210 al km 7+891
 MU06 - PARATIA di protezione alla pk 8+552 (a protezione di edificio esistente)
 MU08 - MURI AD U da pk 9+480 a pk 10+180 L=340
 MU11 - MURI DI SOSTEGNO alla via viabilità SP210 8+067 L=70m (dem. e ric.)
FV - STAZIONE S. SPIRITO - PALESE
 ELABORATI GENERALI
IN - TOMBINI FERROVIARI
 ELABORATI GENERALI
 IN01 - Vasca di laminazione alla pk 0+250
 IN02 - Vasca di Laminazione alla pk 1+000
 IN03 - Tombino doppia canna 4x3 alla pk 1+006
 IN04A - Canale idraulico 4x2 alla pk 1+006
 IN05A - Tombino scatolare 4x3 alla pk 5+500
 IN05B - Canale 3x2 alla pk 5+450
 IN06A - Vasca di Laminazione alla pk 5+550
 IN06C - Collettore in c.a. D2000 pk 5+501 - ATTRAVERSAMENTI STRADALI
 IN07 - Collettore interrato in cls pk 5+800
 IN08A - Canale 3x2 pk 6+100



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

IN09A - Canale 3x3 pk 9+780
 IN09C-D-E-G Tombino scatolare a doppia canna 2.5x2.5 alla pk10+487
 IN10 - Collettore DN1000 pk 5+225
 Pozzetto di disconnessione, sedimentazione e separazione oli (IN04-IN05C-IN06B-IN08B-IN08C-IN09B)
 IN - TOMBINI STRADALI
 TOMBINI STRADALI
 NI01 - Tombino stradale 3x3 pk 5+250
 PT - PIAZZALI TECNOLOGICI E FABBRICATI
 Piazzali tecnologici
 Fabbricati
 BA - BARRIERE ANTIRUMORE
 ELABORATI GENERALI
 BAD01 - da pk 0+300 a pk 0+800
 BAD02 - da pk 1+050 a pk 1+450
 BAD03 - da pk 10+075 a pk 10+550
 IV - SOVRAPPASSI PEDONALI
 IV01
 IV02
 ARCHITETTURA E STAZIONI
 FV00 - Elaborati generali
 FV01 - Nuova stazione S.Spirito - Palese
 CA - CANTIERIZZAZIONE
 PROGETTO CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E MATERIALI DI RISULTA
 STUDIO PAESAGGISTICO
 OPERE A VERDE
 PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
 CENSIMENTO ULIVI
 CENSIMENTO SITI CONTAMINANTI E POTENZIALMENTE CONTAMINATI
 STUDIO ACUSTICO E VIBRAZIONALE
 Studio acustico
 Studio delle vibrazioni
 IMPIANTI INDUSTRIALI TECNOLOGICI
 ELABORATI DI CARATTERE GENERALE - RELAZIONI TECNICHE E DISCIPLINARI
 ELABORATI ECONOMICI
 FABBRICATO E1
 FABBRICATO PGEP
 FABBRICATO PES
 FABBRICATO Fsoil
 FABBRICATO FT1
 FABBRICATO T3A
 FABBRICATO PP/ACC
 Stazione Santo Spirito Palese
 USCITA DI EMERGENZA DI GALLERIA (PARI/DISPARI km 2+535 - 3+360 - 4+180 - 7+530 - 8+425 - 9+375)
 PIAZZALI FABBRICATI - SCHEMI GENERALI
 VIABILITA' NV01-NV02-NV03-NV05A-NV11A
 IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONI
 GENERALI
 IMPIANTI LUCE E FORZA MOTRICE
 Elaborati generali
 IMPIANTI TE
 Elaborati generali
 TRATTA GIOVINAZZO - BARI S. SPIRITO
 STAZIONE DI BARI S. SPIRITO
 TRATTA BARI S. SPIRITO - BARI P.N.
 DEVIATA PROVVISORIA SU LINEA STORICA
 DEMOLIZIONI
 IMPIANTO STES
 ELABORATI GENERALI
 IMPIANTO STES GALLERIA EQUIVALENTE A



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

IMPIANTO STES GA04
IMPIANTI SEGNALAMENTO

In particolare, si riportano gli elaborati afferenti alle Macro categorie *STUDIO PAESAGGISTICO, OPERE A VERDE, CENSIMENTO ULIVI, ARCHITETTURA E STAZIONI e CA – CANTIERIZZAZIONE* con relative impronte MD5:

IADROOD22DXIM0002001A.pdf - ccd5aaaba7069b0af2e141c7e2924100
 IADROOD22DXIM0002002A.pdf - fe10d0b63cd4b71a58c6c34b3017113e
 IADROOD22NSIM0002001B.pdf - 36c207439d2f08f542c0e4cboafe77670
 IADROOD22NSIM0002002B.pdf - 280281ac8f5a7a550df594c8accf0f9b
 IADROOD22NSIM0002003B.pdf - 02ced0c8fa09c59866ed3702eac3bb94
 IADROOD22NSIM0002004B.pdf - d0075b2f23bbaa30b1497559a19a1a9a
 IADROOD22NSIM0002005B.pdf - 27f13948acf24dde7dfe8818dbcd111
 IADROOD22NSIM0002006B.pdf - bd3cf5ba2b1e3500bff924f7fe17ebce
 IADROOD22NSIM0002007B.pdf - 9c848983d3990808853470cc91dfcb6b
 IADROOD22NSIM0002008B.pdf - 3fccc002cee18c994124c7b835ad1c1c
 IADROOD22RGM0002001B.pdf - e37442880b3ae1632d8f4d32a76512fd
 IADROOD22RHIM0002004B.pdf - 2cc0f97d262b7d87ca0908725a3eced6
 IADROOD22RHIM0002005B.pdf - f8cf8efb1bf9d71a60230ae189449934
 IADROOD22P5BB0000001A.pdf - 29a1c4048ed2a1af6fed16c06a2869a1
 IADROOD22P5BB0000002A.pdf - 0005ba8ccb6d816b619a4793568a6ac4
 IADROOD22P5BB0000003A.pdf - 36c3784031bef7468d637e917b29c59d
 IADROOD22P5BB0000004A.pdf - 2589fa7c2c0653e4948c75b53b0c612c
 IADROOD22PSIA0000001B.pdf - 597fdec6f479831c190ba6f31984c899
 IADROOD22PSIA0000002B.pdf - 4ca95092283e3d9418808e4811d1933
 IADROOD22PSIA0000003B.pdf - 83bd63c19e56569d7333e5212f475c5d
 IADROOD22PSIA0000004B.pdf - 96eb6c0cfbf1cad1ba2056cc78846098
 IADROOD22RGA0000001B.pdf - c218e29b4625e7be302dde81572d69c4
 IADROOD22N6IM0002001A.pdf - 212ae8e846ae5c628cf45754177910bc
 IADROOD22N6IM0002002A.pdf - 00ee3f51364d8b391b431ac3011271c
 IADROOD22N6IM0002003A.pdf - 1aef5b5d46fa0c54b634c2984f74f81c
 IADROOD22N6IM0002004A.pdf - bb3e6d83e3e881f064d69284766753d0
 IADROOD22N6IM0002005A.pdf - 7dce738b28b5ad732769caebae917b04
 IADROOD22N6IM0002006A.pdf - 2453311b59d7e2fa63153c85cd3ac5af
 IADROOD22N6IM0002007A.pdf - f17b59b2bf72bf35dce95ee457e9a948
 IADROOD22N6IM0002008A.pdf - 25c153df9d9d7c7c9383d41ced27200d
 IADROOD22N6IM0002009A.pdf - 091c2207cc58f98c7e12507408e0a69f
 IADROOD22N6IM0002010A.pdf - 138eb699e9e6ba3a35667931bf2e00fc
 IADROOD22N6IM0002011A.pdf - 0b6861432f23c1635956ecca0d2a21e3
 IADROOD22N6IM0002012A.pdf - b2e11b0d29033039ba651275d47eabcb
 IADROOD22N6IM0002013A.pdf - 1d697a37737a3dbc79a57da2458d14ab
 IADROOD22N6IM0002014A.pdf - 81f60ee193d85284693c66a439dc9dcb
 IADROOD22N6IM0002015A.pdf - f0be66b3f785010357504e842e4844c1
 IADROOD22N6IM0002016A.pdf - 4e46aee81d8b2d98837e0e9cbe3bec6c
 IADROOD22N6IM0002017A.pdf - f6450666de91608bf887254f99497c4a
 IADROOD22N6IM0002018A.pdf - a59cdb574bbe1fde5b2e5892cfc5d312
 IADROOD22N6IM0002019A.pdf - add0c1a7b2e9a68cfc3ff9154426a20a
 IADROOD22N6IM0002020A.pdf - fc8c485debadd86f5cbad5340a1eb372
 IADROOD22N6IM0002021A.pdf - 939bc769fdcebe8207cdddb1c20d4af9
 IADROOD22N6IM0002022A.pdf - 1d2f8baa65dc29fd3cfc18006464914
 IADROOD22N6IM0002023A.pdf - 1ef1df4cae7e1ade2d754c43d2d10f1
 IADROOD22N6IM0002024A.pdf - 50a4b593b5735ae257cd4587a4e40e29
 IADROOD22N6IM0002025A.pdf - 55b93aa2b6b4a98ee85946bd407d7ac
 IADROOD22N6IM0002026A.pdf - 60186ecaf1e3fafb5e0357eff7e45d09
 IADROOD22N6IM0002027A.pdf - a9d36fabada5ff8fe3b4e4a8f1eae010
 IADROOD22N6IM0002028A.pdf - 972e5362db1a1bfbf34483ad16196692



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

IADROOD22N6IM0002029A.pdf - 5927c4ba0857fd533744c40103577a9d
 IADROOD22N6IM0002030A.pdf - 39cbaca5a494e9a8f0f2bb05a4f364d8
 IADROOD22N6IM0002031A.pdf - cddc87d942f20efe3563500642715db7
 IADROOD22N6IM0002032A.pdf - 18499f3a9221604b8f3e7fea760830fc
 IADROOD22N6IM0002033A.pdf - 1529f299fd3fb9d5b2f4580e2127dd6e
 IADROOD22N6IM0002034A.pdf - a3d9c332d67105770ba426fd14c4d954
 IADROOD22N6IM0002035A.pdf - 908688b9033b0db62c6cf55813a01445
 IADROOD22N6IM0002036A.pdf - 0e9b15b0ec78d8df1e52454b445526e
 IADROOD22N6IM0002037A.pdf - 836be5006d636bb1c638c0a95ffbf67e
 IADROOD22N6IM0002038A.pdf - ef699d3f4fd9c8de54d3c38f2e2c6293
 IADROOD22N6IM0002039A.pdf - bab379070054bf919c776c9b21a95fbf
 IADROOD22N6IM0002040A.pdf - e96126a46a7c95948d21055fbc395118
 IADROOD22N6IM0002041A.pdf - c95e02c8c5ca138fb3aaabae59874e60
 IADROOD22N6IM0002042A.pdf - fd3663976bf14dfaffe4b44c321e1c1a
 IADROOD22N6IM0002043A.pdf - 490b3d37759e74df09a3c45c37a9d745
 IADROOD22N6IM0002044A.pdf - 8ab7594d95a2c2aab3f900e7e844adf0
 IADROOD22N6IM0002045A.pdf - f0eb0172504300bea7e5617584413471
 IADROOD22N6IM0002046A.pdf - 19b2ca58c35c3b02b46f1851261bbc30
 IADROOD22N6IM0002001A.pdf - 7aee7622c1ce39d8d3938b25d0c54fd4
 IADROOD22RHIM0002001A.pdf - 84d96ee3d53360d52d4745879c3f453e
 IADROOD22RHIM0002002A.pdf - fe15ad5902e1c01c840672aacca5a083
 IADROOD22RHIM0002003A.pdf - 99aa820a6ecf070cc972b686db4a92eb
 IADROOD44P7FV0100001B.pdf - 42bc23a6445dc22e67a6f06d8157ae2d
 IADROOD44P8FV0100001B.pdf - 4d48710ee025b908e8842736cf5da048
 IADROOD44P9FV0100001A.pdf - 84d321386e49c6299df9790b7f0927bd
 IADROOD44P9FV0100002A.pdf - a0fc9bbd7cfe380a2f8d5daf0fe8e92
 IADROOD44P9FV0100003A.pdf - 0bb48be84259e02340fff8f423d712e1
 IADROOD44PAFV0100001B.pdf - f019140bbdaa1aa735089bc5fac69ff5
 IADROOD44PAFV0100002B.pdf - d05fbcaba803434c8e2247630145229d
 IADROOD44PAFV0100003A.pdf - a02389150d338a07860743b4c5a71c45
 IADROOD44PAFV0100004A.pdf - acf7e11218b1514f26a7c1238fccc990
 IADROOD44PAFV0100005A.pdf - 524d021a1f959524c4373b28ba2501d0
 IADROOD44PAFV0100006A.pdf - 76b3099f3555ca8b7f1dd5cb0e58898
 IADROOD44RHFV0000001B.pdf - ac0934fb6c772e6efe29e57301c6d0c2
 IADROOD44WAFV0100001B.pdf - 59e0dd7cd052bb44a3b80db889ad5eef
 IADROOD44WAFV0100002A.pdf - 8745e0927cf9cda6174a7b2f28b0683e
 IADROOD53CA0000001B.pdf - 601953c25f4440edb3ef1482722f2ee8
 IADROOD53CA0000002B.pdf - 1a922e385a735818d5f1a750e572b2b5
 IADROOD53CZCA0000001A.pdf - c78f8c96c1d6d7a0f50a422f280b4676
 IADROOD53P6CA0000001B.pdf - dacbb5423292ac13d6c0a010c103194
 IADROOD53P6CA0000002B.pdf - e1f4bb5868453ebfcd5e4bf2971e9b5f
 IADROOD53P6CA0000003B.pdf - 864a161916481a027adb1623d59807a
 IADROOD53P6CA0000004B.pdf - ba813175b29a250f2d9eed26b28ff5dd
 IADROOD53P6CA0000005B.pdf - 62d85334183262fec0c45d6a7b437380
 IADROOD53P6CA0000006B.pdf - b33303b58da9c1304e2481b5a656e69d
 IADROOD53P6CA0000007B.pdf - 6a0bd4714dce9e0e2744127a3cffe02
 IADROOD53P6CA0000008B.pdf - dfa030e6d6ea08e5afe130dbf615dff3
 IADROOD53PHCA0000001B.pdf - 8a2521000249e9b6fac4034836bcb91
 IADROOD53RCA0000001B.pdf - 566cb92c9463e2a77b30d96745b9813a

In precedenza, nell'ambito del procedimento denominato "[ID: 7854] Procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art.216 c.27 del D.Lgs.50/2016 e degli artt. 165, 183 del D.Lgs.163/2006 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 relativa al progetto preliminare del Nodo di Bari: Bari Nord (Variante Santo Spirito – Palese)", sviluppato come soluzione di variante al Progetto Preliminare del 2009 del Riassetto del Nodo di Bari, oggetto di Parere della Commissione VIA n. 574 del 19.12.2010, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, con nota prot.

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

n. 1533 del 17.02.2023, ha fornito indicazioni su approfondimenti da condurre in sede di Progettazione Definitiva al fine dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 in combinato disposto con l'art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, di competenza della Giunta Regionale.

Con nota prot. n. 150102/2024 del 25.03.2024 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 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; 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. 12857-P del 12.04.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura, nell'ambito della *"Procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D. lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D. lgs. 163/2006"* ha chiesto il parere endoprocedimentale alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari ed il contributo istruttorio al Servizio II della DG ABAP e al Servizio III della DG ABAP.

Con nota prot. n. 4831-P del 19.04.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura ha comunicato che il procedimento sarà concluso dalla Direzione Generale, così come previsto ai sensi del D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019.

Con pec del 02.05.2024, RFI ha trasmesso l'attestazione di avvenuto pagamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10 bis della L.R. 20/2009 e l'asseverazione del tecnico progettista dell'importo di progetto – Reversale di incasso n. 51699 del 15.05.2024.

Con nota prot. n. 18194-P del 27.05.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura ha rappresentato che la competenza ad esprimere il parere previsto dall'art. 146 del D. lgs. 42/2004 ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR è della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari, evidenziando l'opportunità *"che il parere della competente Soprintendenza ABAP sia rilasciato e quindi acquisito da codesta Regione Puglia, a valle delle valutazioni della Scrivente, in modo che l'autorizzazione paesaggistica possa considerare compiutamente anche le ulteriori valutazioni dettate dalla Scrivente nell'ambito della sopra richiamata verifica di ottemperanza"*.

Con nota prot. n. 23130-P del 09.07.2024 la Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura ha trasmesso il parere nell'ambito della procedura riferita alla Verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006.

Con nota prot. n. 364388 del 17.07.2024 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari di acquisire il parere di competenza, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR, tenuto conto anche delle valutazioni della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V.

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

Con nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari ha espresso *“parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 el D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall’art. 95 delle medesime NTA, alle seguenti condizioni.*

- a. tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell’ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate;*
- b. tutte le prescrizioni già imposte dal Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della competente Amministrazione Regionale con propria succitata nota avente prot. n. 0150102 del 25.03.2024, siano da intendersi come integralmente confermate.”*

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L’intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica **in deroga** consiste nell’interramento della linea ferroviaria Bari S. Spirito – Bari Palese, a Nord di Bari, con realizzazione della Nuova Stazione di Bari Smistamento con annesso nuovo fascio di arrivi e partenze a servizio degli scali di Bari Lamasinata, Scalo ferruccio, Fascio ASI e il nuovo interporto.

La tratta rientra nella rete TEN-T Centrale Merci e Passeggeri ed appartiene al Corridoio Interoperabile Scandinavo – Mediterraneo, ai sensi del Regolamento (UE) N. 1315/2013 e del Regolamento Delegato (UE) 2017/849.

Il nuovo tracciato ha origine a sud di Giovinazzo, all’incirca al km 632+000 della linea Adriatica, si estende per circa 11,2 km e si sviluppa nella quasi sua interezza al di sotto del piano campagna; il proponente specifica che le scelte progettuali circa la presenza di opere sotterranee o di grande profondità sono dovuti ad aspetti di carattere idrologico. I primi 1,3 km si sviluppano quasi al piano campagna per poi entrare in una galleria artificiale di circa 3 km, che consente il sottoattraversamento della S.S. 16 e dei successivi assi viari; dopo circa 4,8 km il tracciato prosegue a cielo aperto, in trincea profonda, dove viene realizzato il nuovo impianto di stazione di S. Spirito – Palese, costituito da due marciapiedi ad isola da 250 m, ai quali si accede attraverso un sistema di scale mobili e ascensori che conducono al fabbricato di stazione posto al piano campagna; la trincea è interrotta da una galleria artificiale necessaria a creare aree a verde attrezzate, a servizio della nuova stazione, e a risolvere l’interferenza con via Nicholas Green; in uscita dall’impianto di stazione il tracciato inizia a salire e prosegue in galleria artificiale verso sud-est parallelamente alla S.S. 16; dopo un tratto allo scoperto, il tracciato entra nuovamente in galleria artificiale; dopo diversi sottoattraversamenti il tracciato piega verso nord-est al fine di evitare interferenze con l’aeroporto internazionale di Bari “Karol Wojtyła”, per poi uscire allo scoperto al km 9+780 ca, proseguire in trincea fino a riallacciarsi sul sedime della linea storica in corrispondenza del km 642+537.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

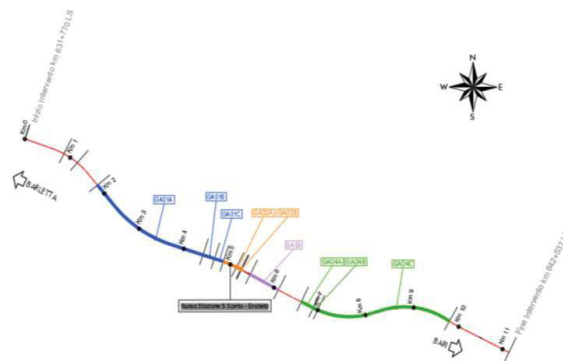
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



Inquadramento generale

Globalmente, il progetto prevede la realizzazione di 4 gallerie artificiali, aventi uno sviluppo complessivo di circa 7 km.



Gallerie artificiali lungo l'intervento

Il Progetto prevede, inoltre, la realizzazione di nuove viabilità di ricucitura dei fondi interclusi, interventi su viabilità esistenti di carattere provvisorio e definitivo, nuove viabilità di accesso alle aree sicure realizzate agli imbocchi delle gallerie presenti sulla linea di progetto e viabilità di accesso ai piazzali in corrispondenza delle uscite secondarie, che garantiscono uscite e accessi laterali pedonali alle gallerie.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Rispetto a quanto previsto in Progetto Preliminare, il Progetto Definitivo non prevede più la viabilità "NV04 - nuove rampe di svincolo tra la SS16 e la SP91", al km 5+600 circa; di contro, prevede nuove viabilità, NV12, NV13, NV14, NV15, NV16A-NV16B e NV19, di accesso, rispettivamente, ai piazzali PT03, PT04, PT05, PT06, al piazzale di emergenza di Ferrovie del Nord Barese e alla vasca di laminazione IN06A.

La nuova stazione di S. Spirito – Palese, "stazione a ponte" che si atterra sulla trincea profonda in corrispondenza della progressiva km 4+995,00, è caratterizzata da un nuovo fabbricato viaggiatori, un parcheggio intermodale, percorsi ciclopedonali connessi alla rete esistente e spazi di verde pubblico attrezzato.



Nuova stazione ferroviaria S. Spirito – Palese

Il progetto prevede, inoltre, opere idrauliche per il drenaggio di piattaforma e opere idrauliche per la gestione delle interferenze con reticolo idrografico alla pk 0+250, alla pk 1+000, alla pk 5+500 e alla pk 10+500; consistono in vasche di laminazione e canali di gronda, l'ultimo dei quali consente di scaricare le acque di versante a monte della trincea e le acque dell'impianto di sollevamento n.6 in Lama Balice.

Con specifico riferimento all'inserimento paesaggistico delle opere il progetto prevede l'impianto di vegetazione ai margini della linea ferroviaria, all'interno delle aree intercluse o dei reliquati e sulle

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

superfici di tombamento delle aree di lavorazione e l'inerbimento di tutte le superfici di lavorazione (scarpate di trincee e rilevati, aree di cantiere, aree tecniche, ecc.), il "ripristino ante operam" dalle aree di cantiere da restituire all'uso originario e l'inserimento di elementi lineari costituiti da filari e fasce arboreo arbustive e elementi areali con l'impianto di arbusteti a macchia al fine di mascherare le opere in progetto e potenziare la funzionalità ecologica territoriale.

Il progetto prevede un "Modulo A – Filare arboreo", per circa 2.000 mq, da insediare al margine del corpo ferroviario, oltre la recinzione, con la finalità di mitigare l'inserimento paesaggistico dell'opera e mascherarne le opere maggiori in corrispondenza di ricettori sensibili, un "Modulo B – Fascia arbustiva", per circa 76.000 mq, da utilizzare ove il reimpianto di olivi non risulta tecnicamente fattibile in corrispondenza delle coperture delle gallerie artificiali, un "Modulo C – Reimpianto olivi", per circa 188.000 mq, prevalentemente in corrispondenza della copertura delle gallerie artificiali, dove risulti tecnicamente fattibile, al fine di ripristinare lo stato originario dei luoghi. Il "Modulo C" prevede la messa a dimora di 4 esemplari, di altezza minima 1,5 m ed età minima di 2 anni, ogni 400 mq, con una distanza tra le piante di 10 mt.

TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR

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

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: il tracciato ferroviario nella parte più ad Est ed il collettore IN09 interessano "**Fiumi, Torrenti e Corsi d'Acqua Pubblici**", ed in particolare "**Lama Balice**", 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; inoltre, ad Ovest, un breve tratto del tracciato ferroviario e il collettore IN06 interessano "**Territori costieri**", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: il tracciato ferroviario nella parte più ad Est lambisce "**Lame e gravine**", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici*: il tracciato ferroviario nella parte più ad Est ed il collettore IN09 interessano il "**Parco Naturale Regionale – Lama Balice**", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano anche "**Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali**" disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi lambiscono "**Aree di notevole Interesse pubblico**", e più precisamente aree individuate con 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**



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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”*. L'area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano nella relativa Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso ai sensi dell'art. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d'uso del vincolo paesaggistico;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* la viabilità NV09 e il PT10 interessano **“Città consolidata”**, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR; la parte Ovest del tracciato ferroviario, per circa 5 km, e le relative opere connesse, ricadono all'interno di **“Paesaggi rurali”**, ed in particolare del **“Parco Agricolo Multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord Barese”**, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 83 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; infine, il tracciato ferroviario, in due tratti in galleria artificiale, ed il collettore IN06, interessano **“Strade a valenza paesaggistica”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 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. 45 e 83 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 45 co. 2 lett. a1) – realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;*
- *Art. 83 co. 2 lett. a1) – compromissione degli elementi antropici, seminaturali e naturali caratterizzanti il paesaggio agrario e in particolare: dei muretti a secco e dei terrazzamenti; delle architetture minori in pietra o tufo, a secco e non quali specchie, trulli, lamie, cisterne, fontanili, neviere, pozzi, piscine e sistemi storici di raccolta delle acque piovane; della vegetazione arborea e arbustiva naturale, degli ulivi secolari, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive; dei caratteri geomorfologici come le lame, le serre, i valloni e le gravine.*

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Preliminarmente si specifica che il co. 3 lett. b6) dell'art. 45 delle NTA del PPTR ritiene ammissibile la *“realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento”*.

Il proponente non ha inteso dimostrare l'ammissibilità dell'intervento rispetto alla suddetta norma paesaggistica, non verificando se l'infrastruttura abbia le caratteristiche di integrazione paesaggistica richieste; considerando, comunque, che le lavorazioni comporteranno la rimozione di un cospicuo numero di ulivi, i quali contribuiscono ad identificare la *Figura territoriale* attraversata, per via del contrasto con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 83 delle NTA del PPTR per i

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

“Paesaggi rurali”, le opere potranno essere autorizzate solo in deroga alle norme paesaggistiche, ai sensi dell’art. 95 delle NTA del PPTR.

Pertanto, con riferimento alla possibilità di ricorrere 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.”*

In relazione all’analisi delle **alternative localizzative e/o progettuali**, si rappresenta che il Progetto Preliminare del Riassetto del Nodo di Bari è stato esaminato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS che con parere n. 574 del 19.12.2010 (parere inviato con nota del Ministro dell’Ambiente 27.12.2010, prot. 39786 al MIT) ha prescritto, con riferimento al Progetto Preliminare per la Tratta a Nord di Bari, di *“valutare, in analogia con quanto previsto per la tratta a sud, la possibilità di realizzare un percorso alternativo in distacco dall’attuale sedime di progetto, posto ad ovest di esso, con lo scopo di evitare l’attraversamento e l’interferenza con aree fortemente urbanizzate”*.

Il proponente afferma:

“Il presente Progetto Definitivo del “Nodo di Bari: Bari Nord - Variante di tracciato tra Santo Spirito e Palese” è stato dunque sviluppato come soluzione di variante al Progetto Preliminare del 2009 oggetto di Parere VIA e sulla base delle prescrizioni e pareri ricevuti in fase di iter autorizzatorio del Progetto Preliminare del 2021.”

[...]

“Le scelte progettuali circa la presenza di questa successione di opere sotterranee o di grande profondità sono dovuti ad aspetti di carattere idrologico. Il tracciato ferroviario di progetto, infatti, lungo il suo corridoio, interferisce con una serie di bacini idrografici, che seppur non caratterizzati da incisioni ben visibili sul territorio, possono dar luogo, per i tempi di ritorno di progetto, a portate non trascurabili (vedi relazione idrologica). La configurazione della variante presentata nel PFTE di prima fase prevedeva una serie di lunghe trincee ferroviarie per garantire la sicurezza dell’infrastruttura e dei passeggeri. Ciò avrebbe comportato un sistema di difesa idraulica a monte delle stesse (canali di gronda), in grado di intercettare e convogliare le acque di scorrimento superficiale, evitando che queste potessero interessare la piattaforma ferroviaria e allo stesso tempo determinare un aumento dei livelli idrici a monte, rispetto alle condizioni ante-operam. È stato valutato, che tale sistema di raccolta, avrebbe inevitabilmente determinato una concentrazione dei deflussi e, non potendo contare su dei recapiti idonei nel reticolo idrografico di superficie (praticamente inesistente), avrebbe richiesto la realizzazione di numerosi bacini di laminazione e condotte/canali di scarico a mare, con i conseguenti impatti sul territorio, sulle infrastrutture esistenti e sulle proprietà. Pertanto, la direzione progettuale è stata quella di limitare il più possibile l’estensione delle trincee compatibilmente con le esigenze funzionali, geometriche, costruttive, economiche, di sicurezza e di esercizio della linea. La riduzione delle trincee, a fronte di un aumento delle gallerie artificiali, operata in questa fase, ha consentito di mitigare notevolmente l’impatto della linea sull’idrografia di superficie (oltre che sul territorio in generale), lasciandola inalterata per gran parte del tracciato e prevedendo il sistema di difesa precedentemente descritto, solo laddove non è risultato tecnicamente fattibile l’introduzione di tratti coperti (trincee di approccio, stazione e piazzale P.E.S.). Quanto oggetto di questo documento è stato sviluppato anche sulla base delle indicazioni riportate nel PFTE di prima fase. In particolare, l’analisi dei tracciati è stata eseguita tenendo conto delle richieste della committenza e nell’ottica dell’ottimizzazione degli stessi in funzione dell’impatto sul territorio. La velocità di tracciato imposta alla linea ferroviaria è pari a 180 km/h. Tale scelta è determinata dalla necessità di adottare raggi di curvatura pari a 1600

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

m, che consentano uno sviluppo planimetrico con un impatto minore sul territorio, e di diminuire l'ingombro della sede ferroviaria nelle aree interessate da vincoli al contorno (ad es. l'area militare). La velocità di tracciato a 180 km/h consente comunque di ottenere una velocità di rango pari a 200km/h, garantendo pertanto le stesse prestazioni."

Il Ministero della Cultura, con nota prot. n. 5489-P del 14.02.2022, in relazione alle alternative localizzative, ha chiesto di *"valutare e approfondire lo studio di fattibilità di una alternativa localizzativa dell'attuale previsione progettuale, che preveda, con particolare riferimento al tratto di infrastruttura ricadente nell'ambito territoriale del comune di Giovinazzo, l'avvicinamento del tracciato ferroviario alla S.S. 16 in parallelo ad essa, al fine, da un lato, di ottimizzare l'eccessivo consumo di suolo che l'attuale previsione localizzativa andrebbe a determinare, dall'altro, di evitare la definizione di un nuovo "segno" infrastrutturale che l'attuale previsione localizzativa genererebbe, su giacitura del tutto avulsa dalla trama agraria che caratterizza originariamente i luoghi, e abbastanza distante dal "taglio infrastrutturale" territoriale già presente e ben individuabile nell'ambito dello stesso contesto, e costituito dalla sopra citata strada statale n.16."*

Il proponente afferma:

"la progettazione preliminare è stata sviluppata sulla base della soluzione scelta da RFI in cui sono state confrontate alternative progettuali mediante l'Analisi Multicriteria, che ha consentito di determinare la soluzione vincente, ovvero la soluzione che rispondente agli obiettivi dei decisori.

Nello studio di Prefattibilità sviluppato da RFI per la nuova linea è stata imposta una velocità pari a $V = 200$ km/h.

Nelle ottimizzazioni sviluppate durante lo sviluppo dello Studio Preliminare, la velocità di tracciato imposta alla linea ferroviaria, è stata portata a 180 km/h. Tale scelta è determinata dalla necessità di adottare raggi di curvatura pari a 1600m, che consentono uno sviluppo planimetrico con un impatto minore sul territorio e diminuire così l'ingombro della sede ferroviaria nelle aree interessate da vincoli al contorno (vedi area militare). Tale scelta di velocità di tracciato garantisce comunque di ottenere una velocità di rango pari a 200 km/h, pertanto si ottengono le stesse prestazioni.

Il posizionamento dell'innesto della variante al km 631+770 è legato alla geometria della linea esistente e alla presenza a nord ovest dell'impianto di stazione di Giovinazzo (km 630+190). Si evidenzia che in uscita dall'impianto di stazione (PSE km 630+786) la linea esistente attraversa la Lama Castello, soggetta a vincolo idrologico in base al PAI, identificata come area ad alta pericolosità idraulica (rif. Figura 4) nonché zona vincolata come Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (150m) (ex art. 142 co. 1 lett c) del d. Lgs 42/2004 e ss.mm.ii.

Realizzare un tracciato il più possibile parallelo alla esistente infrastruttura viaria SS16, avrebbe comportato l'anticipazione dell'innesto di circa 1,5 km verso Giovinazzo rispetto a quanto previsto in progetto; vista l'interferenza con l'asta idraulica, la nuova infrastruttura avrebbe dovuto garantire la compatibilità idraulica con la Lama Castello e il conseguente innalzamento della livelletta ferroviaria, realizzando, secondo le nuove disposizioni normative, una nuova opera di scavalco in area vincolata.

Inoltre, l'innalzamento del piano ferroviario avrebbe reso infattibile l'allaccio della nuova linea ferroviaria alla radice sud dell'impianto di Giovinazzo esistente.

Si evidenzia che la suddetta ipotesi di innalzamento della linea avrebbe comportato l'interferenza con la viabilità di scavalco della linea Adriatica, realizzata a seguito della soppressione del passaggio a livello al km 631+274 (rif. segnposto denominato CVF nella ortofoto di seguito riportata) e il conseguente rifacimento dell'opera ed eventuale ricollocazione sul territorio.

Si evidenzia non di meno che la presenza del vincolo architettonico della Torre delle Pietre Rosse (ARK0167 - Vincolo architettonico diretto ai sensi della L. 42/2004) ha influito sulla scelta di non perseguire



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

nell'approfondimento del corridoio descritto, poiché si sarebbe trovato nella traiettoria della linea ferroviaria ipotizzata.

Per tali motivazioni è stato scelto il posizionamento dell'innesto della linea in variante al km 631+770.

[...]

Allo scopo di ridurre al minimo l'impatto sul territorio e limitare l'interclusione di aree, il tracciato prosegue planimetricamente, sempre in galleria artificiale, quasi parallelo all'asse della Strada Statale 16bis e superato lo svincolo della SS16 (km 4+200) inizia a piegare verso nord per consentire l'ubicazione della nuova stazione in corrispondenza del campo sportivo in località Enzitetò. Anche in questo caso la scelta progettuale (Figura 10) ha evitato l'interferenza con l'unico svincolo della SS16 di entrata/uscita lato sud dell'abitato di "Le Macchie"

[...]

Come precedentemente rappresentato, ribadito pertanto che il tracciato si sviluppa in galleria artificiale, l'eventuale stretto affiancamento della nuova linea ferroviaria con la SS16 avrebbe prodotto due nuovi punti di interferenza tra l'infrastruttura ferroviaria e la rampa di svincolo esistente. Tale ulteriore interferenza avrebbe comportato un importante impatto sulla circolazione su uno svincolo importante che collega la SS16 al centro abitato verso il litorale

[...]

In linea generale, le scelte progettuali circa la presenza di questa successione di opere sotterranee o di grande profondità sono dovuti anche ad aspetti di carattere idrologico.

Il nuovo tracciato in variante è stato sviluppato nell'ottica sia di arrecare il minor disturbo al territorio, già compromesso dalla realizzazione delle esistenti infrastrutturali, sia a limitare le interferenze con aree vincolate e con le infrastrutture esistenti sul territorio.

Infatti, la nuova struttura ferroviaria risulta essere in galleria artificiale per il 90% circa dell'intero sviluppo, restituendo trasversalità al territorio."

Con riferimento all'ulteriore richiesta di "verificare la fattibilità tecnica del prolungamento della galleria GA03 fino al superamento della Torre Ricchizzi, prevedendo le opere di mitigazione consistenti nel reimpianto degli olivi interferenti, laddove perseguibile";

il proponente afferma:

"In aggiunta alle valutazioni tecniche sopra espresse relative ai possibili impatti sulle opere di Progetto Preliminare derivanti dal prolungamento della GA03 e copertura della trincea TR05, è stata altresì condotta una Analisi Multicriteria al fine di mettere a confronto la soluzione originaria di Progetto Preliminare (confermata nel Progetto Definitivo) con la soluzione che prevede la chiusura della trincea TR05 con conseguente individuazione di un'unica galleria equivalente costituita dalle WBS GA01, GA02, GA03 e GA04.

Come noto, l'Analisi Multicriteria rappresenta lo strumento di supporto all'individuazione, fra le diverse alternative, della soluzione che meglio si adatta agli obiettivi del progetto, ricercando la "giustificata", ossia quella che, nel confronto basato su una molteplicità di indicatori, risulta preferibile rispetto alle altre alternative decisionali.

I risultati ottenuti dall'allegata Analisi Multicriteria condotta (codifica IADR00016RGEF0005001A) mostrano come con riferimento alle categorie Complessità infrastrutturale, Sostenibilità ambientale, Sostenibilità sociale e Realizzazione ed economia del progetto la Soluzione di PD risulti la "giustificata" rispetto alla soluzione che prevede la chiusura della TR05."

[...]

"La Soluzione di PD risulta preferibile principalmente dal punto di vista della Complessità Infrastrutturale, della Sostenibilità ambientale e della Realizzazione ed Economia del progetto: il mantenimento della trincea così come prevista nella Soluzione di PD implica un risparmio nei costi dovuto al mantenimento dell'attuale assetto della linea (evitando il prolungamento della GA03), ma ciò comporta una maggiore produzione di CO2e, dal

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

momento che tutto il materiale di scavo dovrà essere portato in discarica e non riutilizzato in loco (come, invece, avverrebbe per realizzare il ricoprimento della galleria), con un conseguente maggior impatto delle emissioni prodotte dai mezzi pesanti.

Anche nell'ambito della Sostenibilità ambientale e della Complessità Infrastrutturale la Soluzione di PD supera l'alternativa soluzione progettuale con chiusura della TRO5: nonostante la maggior impronta sul territorio, la soluzione in trincea, comporta una minore necessità di adottare misure per il drenaggio ferroviario e stradale (vasche a dispersione e impianti di sollevamento)."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative: il tracciato scaturisce da un successivo affinamento progettuale conseguente al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, n. 574 del 19.12.2010, che, nella riqualificazione dell'infrastruttura, imponeva di evitare l'attraversamento e l'interferenza con aree fortemente urbanizzate. A seguito di richieste del Ministero della Cultura, il proponente ha dimostrato che la soluzione prospettata col Progetto definitivo non ha alternative localizzative, in quanto preferibile rispetto all'avvicinamento del tracciato ferroviario alla S.S. 16, nonché rispetto all'eventuale chiusura della trincea TR05 con conseguente individuazione di un'unica galleria equivalente costituita dalle WBS GA01, GA02, GA03 e GA04. Inoltre, con nota prot. n. AOO_145_1533 del 17.02.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha affermato che la scelta di realizzare una cospicua parte di tracciato in galleria artificiale permette di ridurre la frammentazione delle aree, soprattutto di quelle più naturali, ed evitare la creazione di numerosi margini e relitti, che rappresentano alcune delle maggiori criticità legate all'inserimento delle infrastrutture nel paesaggio, insieme al consumo di suolo necessario alla realizzazione delle opere; la frammentazione delle aree costituisce, difatti, ulteriore elemento di disturbo per la struttura ecosistemica e ambientale.

Con la suddetta nota prot. n. AOO_145_1533 del 17.02.2023 è stato chiesto di verificare che gli interventi e le aree di cantiere non comportino rimozione/trasformazione della vegetazione naturale, né eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica nelle aree immediatamente limitrofe a **"Lama Balice"**, su cui insiste una sovrapposizione di tutele: **"Lame e gravine"**, **"Fiumi, Torrenti e Corsi d'Acqua Pubblici"**, **"Aree di notevole Interesse pubblico"**, **"Parco Naturale Regionale – Lama Balice"** e relativa **"Area di rispetto"**.

In sede di progettazione definitiva è stato modificato il canale di scarico in Lama Balice, collettore IN09. Il proponente specifica che:

"Relativamente al Parco Naturale Regionale Lama Balice, dalla consultazione delle fonti, si riscontra un gradiente di naturalità proporzionale alla distanza dalla linea di costa. Facendo riferimento alla superficie del Parco che rientra nell'area di studio, si nota uno scarso livello di naturalità, con dominanza di colture ed elementi antropici. Uniche aree naturali risultano i prati e pascoli derivanti dall'abbandono dei campi (sintaxon "Brometalia rubenti-tectori, Stellarietea mediae") e un'area associabile alla formazione Cespuglieti e arbusteti. Dall'analisi di dettaglio" [...] "si evince l'assenza del Cespuglieto."

[...]

"I rilievi evidenziano una vegetazione tipica di ambienti paludosi, derivante dalla presenza della lama Balice, si rileva infatti una presenza residuale di canneti (Phragmites australis), che però risulta soggetta a pratiche manutentive e di sfalcio a raso (Figura 4), rendendo il potenziale habitat faunistico, non continuo nel tempo e di conseguenza poco idoneo alla presenza di popolazioni faunistiche."

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

Inoltre, l'area risulta allo stato attuale fortemente antropizzata, con la presenza di lavori di installazione di tubature e di tombini, rilevandosi quindi un'area poco naturale e in degrado, non adatta alla conservazione della fauna."

[...] "le aree a pascolo naturale presentano un basso valore ecologico, fortemente condizionati dai contesti urbani circostanti e soggetti a sfalcio e manutenzione. Le analisi hanno quindi evidenziato nell'area interessata del Parco, uno scarso livello di naturalità e l'assenza di habitat di interesse comunitario, caratteristiche che si riflettono direttamente sulla componente faunistica, laddove presente, composta principalmente di specie euriecie e di scarso interesse ecologico."

Le analisi condotte dal proponente trovano riscontro negli elaborati del PPTR, in quanto l'area oggetto di intervento non è caratterizzata dalla presenza di "Formazioni arbustive in evoluzione naturale", né da puntuali complessi vegetazionali naturali; in ogni caso, al fine di migliorare la qualità ambientale del territorio nelle vicinanze di un elemento di alto valore ecologico, quale Lama Balice, si ritiene necessaria la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato del collettore IN09.

Con riferimento all'interessamento dell'"**Area di rispetto delle componenti culturali insediative**", ed in particolare l'area di rispetto di "**Torre Ricchizzi**", si prende atto che in sede di progettazione definitiva non vi è più la diretta interferenza delle lavorazioni con l'area di rispetto della Testimonianza. Inoltre, il proponente ha trasmesso un Dossier fotografico e foto-simulazioni relativo a "**Torre Ricchizzi**" - elaborato IADR00D22DXIM0002002A, col quale si dimostra che **le opere previste non pregiudicano la conservazione del sito storico culturale.**

In relazione all'interferenza con i "**Paesaggi rurali**", è stato chiesto di effettuare un'analisi specifica delle interferenze con gli elementi antropici, seminaturali e naturali caratterizzanti il paesaggio agrario e in particolare muretti a secco e terrazzamenti, architetture minori in pietra o tufo, a secco e non quali specchie, trulli, lamie, cisterne, fontanili, neviere, pozzi, piscine e sistemi storici di raccolta delle acque piovane, vegetazione arborea e arbustiva naturale, ulivi secolari, siepi, filari alberati, pascoli e risorgive; è stato chiesto, inoltre, che all'individuazione corrisponda una coerente scelta progettuale, privilegiando la tutela e/o lo smontaggio/rimontaggio in situ, per quanto riguarda gli elementi antropici e l'espianto/reimpianto per gli elementi vegetazionali.

Il proponente ha prodotto uno specifico elaborato "Ricognizione Casedde" - elaborato IADR00D22RHIM0002004B, con documentazione fotografica e descrittiva dei manufatti interferenti totalmente o parzialmente nell'ambito della realizzazione del progetto in oggetto, individuando 10 "casedde" in prossimità degli interventi da realizzare; di queste, solo 5 risultano direttamente interferenti con l'infrastruttura.

Il proponente non ha previsto una specifica scelta progettuale, ma dall'analisi dell'elaborato trasmesso si ritiene che le casedde n. 5 e n. 6 abbiano conservato i caratteri tipici dell'architettura rurale minore e che, pertanto, siano degne di recupero con procedura di smontaggio e rimontaggio in area limitrofa.

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

Inoltre, il proponente ha effettuato il censimento degli elementi vegetazionali tipici del paesaggio rurale interessato, individuando 5985 ulivi, di cui 119 monumentali e circa 400 ulteriori alberature (mandorlo, fico, carrubo, prugno, fico d'india).

Si ritiene che gli ulivi interferiti e oggetto di espianto debbano essere obbligatoriamente reimpiantati nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, qualora questi ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che gli stessi siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto, o sottoposti alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in tali casi è ammessa la sostituzione con nuovi esemplari, così come previsto in progetto.

Con nota prot. n. AOO_145_1533 del 17.02.2023 è stato chiesto di dettagliare le scelte riguardanti i margini, i relitti e le aree ferroviarie attualmente utilizzate e che saranno dismesse, concertando con i Comuni di Bari e di Giovinazzo la realizzazione degli interventi auspicati dal PPTR, quali la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" e/o la rinaturalizzazione, al fine di conseguire la ricostituzione del territorio.

Le scelte a maggiore scala si individuano negli elaborati delle Opere a verde e riguardano sia le opere di linea, che le aree di cantiere e prevedono: "ripristino ante operam", "ripristino aree di deposito temporaneo di ulivi", "filare arboreo", "fascia arbustiva" e "reimpianto ulivi".

In sede di progettazione esecutiva dovrà essere dettagliata la modalità di recupero paesaggistico delle aree di risulta, delle aree derivanti dalle demolizioni di fabbricati che non saranno utilizzate come sedime infrastrutturale, orientando prioritariamente tali modalità alle rinaturalizzazioni, alle permeabilizzazioni, all'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone.

Per quanto riguarda le aree ferroviarie attualmente utilizzate e che saranno dismesse (cd "linea storica"), il proponente afferma che:

"RFI si impegna a redigere apposite Convenzioni/Protocolli di Intesa per individuare l'iter tecnicoamministrativo che disciplini tra la medesima RFI e gli EELL la rigenerazione urbana degli asset ferroviari non più funzionali all'esercizio a seguito della realizzazione dell'intervento, con particolare riferimento all'acquisto delle aree e/o fabbricati, alla definizione degli aspetti patrimoniali e gestionali nonché agli indirizzi progettuali rispetto alle tematiche inerenti:

- *riqualificazione urbana della sede ferroviaria dismessa privilegiando anche progetti di mobilità lenta;*
- *interventi di recupero e/o trasformazione/valorizzazione dei fabbricati della Fermata di Bari Palese, della stazione di Bari S. Spirito e delle aree limitrofe."*

Al termine dei lavori la riqualificazione delle aree in corrispondenza della dismissione della linea storica permette una ricostituzione omogenea e continua dei valori paesistico-ambientali; potranno essere concordate con gli enti territoriali competenti, ed in primo luogo con i Comuni di Bari e di Giovinazzo, le specifiche modalità di ricostituzione di tali valori paesistico-ambientali, che comunque, in applicazione degli indirizzi, direttive e prescrizioni d'uso della Scheda d'Ambito "La Puglia centrale" e del Paesaggio rurale "Parco Agricolo Multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord Barese", delle Invarianti strutturali delle Figure territoriali attraversate, non potranno che

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

prevedere la ricostituzione del territorio attraverso la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e/o la rinaturalizzazione; si concorda con la necessità di prevedere interventi di recupero e/o trasformazione/valorizzazione dei soli fabbricati della Fermata di Bari Palese, della stazione di Bari S. Spirito già esistenti, con esclusione di previsione di nuove volumetrie sui tracciati ferroviari.

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”** e alle relative figure territoriali **“La piana olivicola del Nord Barese”** e **“La conca di Bari e il sistema radiale delle lame”**.

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.

Tra le Invarianti Strutturali delle figure territoriali interessate il PPTR individua il sistema agro-ambientale che, coerentemente con la struttura morfologica, varia secondo un gradiente ovest-est, dal gradino pedemurgiano alla costa, 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, nonché il sistema radiale delle lame della conca di Bari, costituito dal reticolo ramificato delle valli fluvio-carsiche, che discende l’altopiano delle Murge alte e attraversa la piana di Bari con una conformazione a raggiera. Questo sistema rappresenta la principale rete di alimentazione e di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell’altopiano e la principale rete di connessione ecologica tra l’ecosistema dell’altopiano e la costa adriatica.

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

Il proponente afferma che:

“Al fine di limitare gli effetti sull’idrografia di superficie, lasciandola inalterata per gran parte del tracciato ferroviario in progetto, la direzione progettuale è stata quella di limitare il più possibile l’estensione delle trincee, prevedendo lunghi tratti in galleria artificiale.

Inoltre, per consentire un corretto deflusso delle acque in presenza della nuova infrastruttura, è stata prevista la installazione di vasche di laminazione collegate al recapito finale mediante condotte e canali di scarico.

Rispetto al complesso delle opere previste, solo un limitato tratto ferroviario in progetto, di estensione di circa 230 metri, corrispondente al 2% dello sviluppo complessivo dell’opera, risulta ricadere all’interno dei

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

territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. art. 142 co1 lett. a) DLgs 42/2004 e smi). Rispetto a tale rapporto si evidenzia che il tratto in esame si localizza in stretto affiancamento alla infrastruttura ferroviaria esistente che, allo stato attuale, risulta già interessare la succitata area tutelata per legge.

In aggiunta a ciò, si specifica che le aree di cui all'art. 142, co. 1 lett. a) del DLgs 42/2004 e smi risultano parzialmente interessate dal Collettore (IN01), attraversando l'ambito costiero per quanto possibile in affiancamento alla viabilità ed ai tessuti residenziali esistenti. I complessi processi di trasformazione insediativa dell'area costiera e, tra questi, la realizzazione della linea ferroviaria ad oggi esistente, hanno profondamente modificato l'originaria configurazione dell'area stessa. L'area interessata dalle opere risulta caratterizzata da una intensa presenza di tessuti edilizi compatti e consolidati, di aree produttive diffuse e relative arterie infrastrutturali, ove non emerge la presenza di quegli elementi connotanti il sistema costiero quali, le aree umide costiere, le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame."

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che:

"L'opera ferroviaria in progetto si sviluppa in buona parte in affiancamento alla linea ferroviaria esistente o in sostituzione di quest'ultima mediante lunghi tratti in galleria artificiale.

Rispetto all'ambito di localizzazione della tratta in progetto il territorio risulta connotato dalla presenza dell'elemento di connessione costiera e quello di connessione del corso d'acqua episodico, rappresentato da Lama Balice, così come riportato dalla Rete Ecologica Regionale. Nello specifico, se il primo di detti elementi risulta interessato da un limitato tratto in progetto previsto in affiancamento stretto alla linea ferroviaria storica esistente e, pertanto, già insistente sull'elemento della rete ecologica, l'elemento di connessione del corso d'acqua episodico della Lama Balice, seppur in prossimità dell'opera in progetto, non ne risulta direttamente interessato.

Tali circostanze, unitamente ai lunghi tratti che si sviluppano in galleria artificiale, consentono di poter escludere l'inserimento di nuovo elemento di disturbo allo spostamento della fauna da parte delle nuove opere in progetto.

L'ultimo tratto in progetto, che si sviluppa in affiancamento alla linea ferroviaria esistente, risulta prossimo al corso d'acqua Lama Balice. Quest'ultimo, seppur non direttamente interessato dalle opere, costituisce un elemento di connessione del corso d'acqua episodico della rete ecologica che, come definito dall'allegato 9 al PPTR "La rete ecologica territoriale", risulta interessato solo saltuariamente dallo scorrimento naturale delle acque e, più spesso, utilizzato come recettore di acque di origine antropica.

In aggiunta a ciò, si specifica che Lama Balice costituisce uno dei due recapiti finali delle acque convogliate nelle vasche di laminazione, previste al fine di ridurre gli effetti sul deflusso delle acque legati alla presenza della infrastruttura ferroviaria. Lo scarico nella Lama Balice avviene con un tombino a doppia canna dotato di valvola anti-riflusso. L'opera di recapito è costituita da una scogliera in massi per evitare l'erosione localizzata allo scarico."

"L'opera ferroviaria in progetto si sviluppa in buona parte in affiancamento alla linea ferroviaria esistente o in sostituzione di quest'ultima mediante lunghi tratti in galleria artificiale.

Il tratto in variante risulta inserirsi all'interno di un paesaggio a prevalente vocazione agricola, in particolare uliveti, ben rappresentati sul territorio, e solo in parte aree con vegetazione naturale, costituite da pascoli naturali, praterie ed incolti.

In tal senso, un elemento fondamentale dell'intera progettazione è rappresentato dalle opere a verde previste a corredo dell'opera ferroviaria, in quanto in corrispondenza dei lunghi tratti che si sviluppano in galleria artificiale sono previsti sestri di impianto che prevedono la piantumazione di nuovi olivi e fasce



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

arbustive, al fine di incrementare la biodiversità dei luoghi, nonché di ricomporre la struttura del paesaggio interessato dalla linea oggetto di intervento.”

- A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali
*“L’opera ferroviaria in progetto si sviluppa in buona parte in affiancamento alla linea ferroviaria esistente o in sostituzione di quest’ultima mediante lunghi tratti in galleria artificiale.
Il tratto in variante risulta inserirsi all’interno di un paesaggio a prevalente vocazione agricola, in particolare uliveti, ben rappresentati sul territorio, e solo in parte aree con vegetazione naturale, costituite da pascoli naturali, praterie ed incolti.
In tal senso, un elemento fondamentale dell’intera progettazione è rappresentato dalle opere a verde previste a corredo dell’opera ferroviaria, in quanto in corrispondenza dei lunghi tratti che si sviluppano in galleria artificiale sono previsti sestì di impianto che prevedono la piantumazione di nuovi olivi e fasce arbustive, al fine di incrementare la biodiversità dei luoghi, nonché di ricomporre la struttura del paesaggio olivato interessato dalla linea oggetto di intervento.”*

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell’intervento con le Strutture paesaggistiche dell’Ambito attraversato.

Gli interventi previsti in prossimità di Lama Balice, su cui insiste una sovrapposizione di tutele, “Lame e gravine”, “Fiumi, Torrenti e Corsi d’Acqua Pubblici”, “Aree di notevole Interesse pubblico”, “Parco Naturale Regionale – Lama Balice” e relativa “Area di rispetto”, elementi di pregio delle Strutture idro-geo-morfologica, ecosistemica e ambientale ed antropica e storico-culturale, non comportano l’interessamento di “Formazioni arbustive in evoluzione naturale” e, più in generale, di complessi vegetazionali naturali e, pertanto, non pregiudicano la funzionalità della Rete Ecologica Regionale nell’areale considerato.

Inoltre, le scelte progettuali comportanti ampi tratti in Galleria Artificiale e le Opere a verde previste, consentono la ricostituzione del territorio e di non pregiudicare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici, caratterizzati dalla presenza di elementi antropici, seminaturali e naturali quali muretti a secco e architetture minori, di vegetazione arborea e arbustiva naturale e della matrice olivetata tipica del paesaggio interessato; inoltre, i filari arborei previsti, con impianto di Roverella (*Quercus pubescens*) di altezza minima pari a 2 m ed età minima di 4 anni, al momento dell’impianto, consentono di mitigare l’inserimento paesaggistico dell’opera, salvaguardando i ricettori sensibili, incrementando la funzione ecologica in prossimità dell’infrastruttura e contenendo l’impatto visivo; le fasce arbustive, con piantumazione di Corbezzolo (*Arbutus unedo*), Lentisco (*Pistacia lentiscus*) e Mirto (*Myrtus communis*), consentono di ricucire il territorio in corrispondenza delle coperture delle gallerie artificiali ove il reimpianto di olivi non risulta tecnicamente fattibile.

Con riferimento all’Obiettivo di *Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee* si ritiene necessaria la ricostituzione del territorio attualmente interessato dalla linea storica attraverso la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e/o la rinaturalizzazione.

Dal punto di vista percettivo le analisi condotte dal proponente dimostrano che le trasformazioni previste non alterano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura della figura territoriale attraversata. Il tratto iniziale dell’intervento, più prossimo a Giovinazzo, è inserito in un brano di paesaggio suborizzontale caratterizzato da una uniforme distesa olivetata che, unitamente ai cospicui tratti in galleria artificiale,

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

riduce la percezione dell'infrastruttura e permette la generale mitigazione visiva della stessa; in prossimità della città di Bari, invece, la maggiore infrastrutturazione del territorio permette di assorbire nel paesaggio i nuovi segni derivanti dall'inserimento del tracciato ferroviario e delle opere connesse.

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari con nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024, 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 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il progetto *"Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese. CUP: J11C0900000009"*, di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45 e 83 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 150102/2024 del 25.03.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia prevista la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato del collettore IN09;
- in sede di progettazione esecutiva dovrà essere dettagliata la modalità di recupero paesaggistico delle aree di risulta, delle aree derivanti dalle demolizioni di fabbricati che non saranno utilizzate come sedime infrastrutturale, orientando prioritariamente tali modalità alle rinaturalizzazioni, alle permeabilizzazioni, all'introduzione di specie arboree ed arbustive autoctone;
- gli ulivi interferiti e oggetto di espanto siano reimpiantati nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, qualora ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che gli stessi siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto, o sottoposti alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in tali casi è ammessa la sostituzione con nuovi esemplari, così come previsto in progetto;
- le "casette" n. 5 e n. 6 siano smontate e rimontate in area limitrofa;
- al termine dei lavori sia effettuata la riqualificazione anche delle aree in corrispondenza della dismissione della linea storica, in quanto risulta necessaria una ricostituzione omogenea e continua dei valori paesistico-ambientali; potranno essere concordati con gli enti territoriali competenti, ed in primo luogo con i Comuni di Bari e di Giovinazzo, le specifiche modalità di ricostituzione di tali valori paesistico-ambientali, che comunque, in applicazione degli indirizzi, direttive e prescrizioni d'uso della Scheda d'Ambito *"La Puglia centrale"* e del Paesaggio rurale *"Parco Agricolo Multifunzionale di valorizzazione delle torri e dei casali del Nord Barese"*, delle Invarianti strutturali delle Figure territoriali attraversate, non potranno che prevedere la ricostituzione del territorio attraverso la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" e/o la rinaturalizzazione; si concorda con la necessità di prevedere interventi di recupero e/o trasformazione/valorizzazione dei soli fabbricati della Fermata di Bari Palese, della stazione di



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Bari S. Spirito già esistenti, con esclusione di previsione di nuove volumetrie sulla linea ferroviaria.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 9151-P del 23.07.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell’ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate”.*

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE

Ing. Francesco NATUZZI



Francesco
Natuzzi
24.07.2024
11:40:19
GMT+02:00

IL DIRIGENTE *AD INTERIM* DEL SERVIZIO
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Arch. Vincenzo LASORELLA



Vincenzo
Lasorella
24.07.2024
14:56:55
GMT+01:00



Ministero della Cultura

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

Alla REGIONE PUGLIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e
Qualità Urbana
Sezione Tutela e Valorizzazione del
Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione
Paesaggistica
Via Gentile, 52
70100 BARI
Pec:
sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Risposta al Foglio del 17.07.2024

Dir. Sez. N° 0364388/2024

E pc. All'Ufficio Paesaggio e Ambiente
Recupero e Riuso del Territorio
Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata
del Comune di
70100 BARI
Pec:
urbanistica.comunebari@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Alla Commissione Regionale per
il
Patrimonio Culturale della Puglia
C/o Segretariato Regionale del MiC per
la Puglia
70122 BARI
Pec: sr-pug@pec.cultura.gov.it

Prot. n.

Class 34.43.04/42.11

OGGETTO: BARI e GIOVINAZZO - Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito – Palese
CUP: J11C09000000009.
Procedura ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D.Lgs. n. 42/04 e s.m.i. e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA.
Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

In riferimento alla questione riportata in oggetto ed alla nota che si riscontra, così come ricevuta agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8959 del 18.07.2024 ed al progetto in argomento:

- visti i relativi elaborati progettuali di livello definitivo, trasmessi con nota della società proponente n. 277 dell'11.03.2024, così come acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 3271 del 14.03.2024;
- facendo seguito a quanto già comunicato da questo Ufficio con proprie precedenti note aventi prot. n. 1539 del 10.02.2022 e n. 206 del 10.01.2023;
- visto il parere tecnico istruttorio emesso con nota avente prot. n. 23079 del 03.07.2023 di codesta Direzione Generale e le prescrizioni ivi imposte relativamente al progetto preliminare dell'intervento di che trattasi, così come integralmente recepite e ribadite nel corpo del parere del Ministero della Cultura avente prot. n. 20758 del 03.08.2023, così come acquisito con nota di questo Ufficio prot. n. 9651 del 10.08.2023;



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

- vista l'ordinanza numero 7 del 09.01.2024 con la quale il Commissario Straordinario, nominato dal DPCM del 9 maggio 2022, approvato il progetto preliminare delle opere di che trattasi;
- considerato quanto riportato nella nota istruttoria trasmessa dal competente Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio di codesta Amministrazione Regionale con propria nota avente prot. n. 0150102 del 25.03.2024, acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 3695 del 25.03.2024 e preso inoltre atto di quanto anche ivi riportato nella relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di provvedimento, di cui si concorda con l'istruttoria svolta, e con le conclusioni della stessa;
- facendo seguito alle risultanze dell'incontro online tenutosi in data 17.04.2024 congiuntamente tra i tecnici progettisti dell'intervento e la Scrivente, al fine di condividere alcuni particolari punti di criticità del progetto;
- facendo seguito a quanto comunicato dal superiore Servizio V della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di questo Ministero con propria nota avente prot. n. 18194 del 27.05.2024, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 6455 del 27.05.2024;
- tenuto conto della nota prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell'ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006;

per tutto quanto finora esposto, questa Soprintendenza evidenzia quanto segue.

– Il Progetto Preliminare di Bari Nord in oggetto è stato sviluppato come soluzione di variante al Progetto Preliminare del 2009 oggetto di Parere VIA, in ottemperanza a quanto richiesto. Il nuovo tracciato in variante ha origine a sud del nucleo urbano di Giovinazzo, all'incirca al km 632+000 della linea Adriatica, ha un'estesa complessiva di circa 11,2 km e si sviluppa nella quasi sua interezza al di sotto del piano campagna, nell'ambito dei territori dei Comuni di Bari e di Giovinazzo. La variante di tracciato sfocia dalla linea storica e devia verso sud-est, per i primi 1.300 m circa si attesta approssimativamente al piano campagna per poi iniziare a perdere quota fino ad entrare in galleria artificiale (per circa 3.080 m GA01A) in modo da sottopassare la SS16 e continuare secondo un tracciato parallelo alla SS16 posto ad una distanza massima da essa di circa 200 m. Lì dove l'opera in progetto si sviluppa in galleria artificiale (GA01 da pk 1+780 a pk 2+280; GA02 da pk 4+200 a pk 4+845), è previsto l'impianto di ulivi in corrispondenza di tutti quei tratti di copertura delle gallerie in cui ciò fosse tecnicamente fattibile; nei restanti tratti l'opera si sviluppa in trincea (TR03 da pk 1+528 a pk 1+780; TR04 da pk 2+280 a pk 4+200). Pertanto il tratto di attraversamento dei paesaggi rurali, che è compreso tra l'inizio dell'intervento e la progressiva al km 5 si presenta in galleria con sovrastante ricucitura del verde per un tratto complessivo di circa 1,150 km, mentre è al piano di campagna o in trincea aperta per i restanti 3,850 km.

Per quanto attiene l'intervento ricadente nel territorio di Bari, si evidenzia che, dopo circa 4,8 km di tracciato a cielo aperto in trincea profonda, è prevista la realizzazione del nuovo impianto di stazione di S. Spirito – Palese, costituito da due marciapiedi ad isola da 250 m, ai quali si accede attraverso un sistema di scale mobili e ascensori che conducono al fabbricato di stazione posto al piano campagna. L'impianto di stazione garantisce sia per i binari di corsa sia per i binari di precedenza un modulo di 750 m.

La trincea è interrotta da una galleria artificiale necessaria a creare aree a verde attrezzate, a servizio della nuova stazione e a risolvere l'interferenza con via Nicholas Green.

In uscita dall'impianto di stazione il tracciato inizia a salire e prosegue in galleria artificiale in direzione sud-est, parallelamente alla S.S.16, sotto attraversando la rampa di svincolo della statale e la S.P.91.

Dopo un tratto allo scoperto, il tracciato entra nuovamente in galleria artificiale al km 6+625, così da consentire il sotto-atteveramento di strada di Torre Bregiola e della linea ferroviaria Bari-Bitonto via Palese, gestita dalle Ferrovie del Nord Barese.

Dopo aver sotto-atteverato via Modugno, il tracciato prosegue in direzione est sotto attraversando la Strada provinciale n. 201.



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

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: sabap-ba@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

Sito: www.sabap-ba.it

Al fine di evitare interferenze con l'aeroporto internazionale di Bari "Karol Wojtyła" il tracciato piega verso nord-est, risolvendo l'interferenza della rotonda di collegamento tra la S.P. 201 e la S.P. 204 in galleria, per proseguire nell'area dell'aeroporto militare Bari Palese.

Superata l'area militare la livelletta inizia a prendere quota uscendo allo scoperto al km 9+780 circa e proseguendo in trincea fino a riallacciarsi al sedime della linea storica in corrispondenza del km 642+537.

Il progetto prevede anche la realizzazione di nuove viabilità, al fine di consentire le ricuciture dei fondi interclusi, l'accesso alle aree sicure (piazzali di emergenza) realizzate agli imbocchi delle gallerie e ai piazzali posizionati in corrispondenza delle uscite secondarie;

– in merito all'interferenza delle opere farsi con i beni paesaggistici, si evidenzia che la parte terminale del nuovo percorso ferroviario di progetto, localizzato all'interno del territorio comunale di Bari, interferisce con area vincolata con D.M. del 01.08.1985 (Cfr. Scheda PAE 0115). La parte terminale del nuovo percorso ferroviario di progetto, localizzato all'interno del territorio comunale di Bari, interferisce anche con aree vincolate *ope legis* ai sensi delle lettere c), f) e g), comma 1, articolo 142 del Codice, per la presenza della Lama Balice, del Parco Naturale Regionale di Lama Balice e di un'area boscata ivi presente, mentre parte del nuovo percorso ferroviario ricadente nel territorio di Giovinazzo interferisce anche con area vincolata *ope legis* ai sensi della lettera a), comma 1, articolo 142 del Codice. Alcuni degli interventi a farsi, e facendo particolare riferimento alla nuova area di sedime del percorso ferroviario e ad alcune sistemazioni della viabilità di servizio localizzate all'interno del territorio comunale di Bari, interferiscono con le aree di rispetto del Bene Culturale costituito dalla Torre Ricchizzi, con un totale di n. 2 strade a valenza paesaggistica, oltre che con la perimetrazione della città consolidata, con un'area di rispetto dei boschi, e con l'area di rispetto di parchi e riserve, tutti elementi distintivi del paesaggio individuati dalla cartografia tematica degli Ulteriori Contesti Paesaggistici di cui all'art. 38, comma 3, delle NTA del PPTR, approvato con D.G.R. n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015;

– dall'esame del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), si rileva inoltre che gli interventi proposti interferiscono tanto nell'ambito comunale di Giovinazzo quanto nell'ambito comunale di Bari, anche con l'Ulteriore contesto di Paesaggio (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04) di cui alla struttura antropica e storico-culturale, corrispondente ai "Paesaggi Rurali" ed, in particolare, al "Parco Agricolo Multifunzionale di Valorizzazione delle Torri e dei Casali del Nord Barese";

– l'intervento ricade nell'ambito territoriale del "Puglia Centrale" nella Figura Territoriale denominata "Piana Olivicola del Nord Barese". In tale figura territoriale l'ubicazione degli insediamenti risponde ad una specifica logica insediativa da monte a valle, di cui la città di Giovinazzo ne rappresenta uno dei poli territoriali costieri del sistema insediativo dell'entroterra. Un sistema secondario di percorsi locali interseca trasversalmente quello principale, rapportando gli insediamenti costieri con quelli pre-murgiani. Si tratta di un paesaggio costiero storicamente profondo, che si struttura all'interno del territorio attraverso un sistema di strade vicinali ben organizzato che, dalle campagne intensamente coltivate e abitate (dense di costruzioni rurali di vario tipo, che spesso svettano sul mare di olivi) e dai centri subcostieri, si dirigono ordinatamente verso il mare. All'interno di questa sequenza grande valore possiedono tutti i lembi di campagna olivata che dall'entroterra giunge fino alla costa. L'organizzazione agricola storica della figura territoriale è articolata in rapporto al sistema di porti mercantili che cadenzano la costa, intervallati da ampi spazi intensamente coltivati; la maglia olivata risulta ancor oggi strutturante e caratterizzante. Questa dominante si modula in tre paesaggi rurali, disposti secondo fasce che in direzione parallela alla linea di costa vanno dal mare verso l'altipiano murgiano. Il primo è il sistema degli orti costieri e pericostieri che rappresentano dei varchi a mare di grande valore, che oggi sopravvivono spesso inglobati nelle propaggini costiere della città contemporanea. Nell'entroterra si dispone la grande fascia della campagna olivata scandita trasversalmente dalle lame. La terza fascia è quella pedemurgiana che gradualmente assume i caratteri silvo-pastorali. Interruzioni e cesure alla matrice olivata si riconoscono in prossimità delle grandi infrastrutture e attorno ai centri urbani, dove si rilevano condizioni di promiscuità tra costruito e spazio agricolo che alterano il rapporto storico tra città e campagna;



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

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: sabap-ba@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

Sito: www.sabap-ba.it

– le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso non risultano presentare alcuna interferenza diretta con beni oggetto di dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45), né tantomeno con beni tutelati *ope legis* ai sensi dell'articolo 10, comma 1. Si segnala nel comune di Giovinazzo a ca. 200 m dall'area di progetto il sito neolitico di Pozzo Pato (D.M. 17.05.1996, ARC0340).

Per tutto quanto finora evidenziato, confermando la propria valutazione dell'impatto verificato e della qualità dell'intervento, già espressa con propria precedentemente citata nota prot. n. 206 del 10.01.2023 ed agendo in coerenza con gli ulteriori pareri e istruttorie citate in premessa, questa Soprintendenza, per quanto di competenza ed in relazione alle tutele di cui alla Parte Terza del D.Lgs. 42/2004, esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, alle seguenti condizioni.

a. tutte le prescrizioni già imposte con nota avente prot. n. 23130 del 09.07.2024 della Direzione Generale Archeologia belle arti e paesaggio - Servizio V del Ministero della Cultura, acquisita agli atti di questo Ufficio al prot. n. 8560 del 09.07.2024, contenente il parere nell'ambito della procedura riferita alla verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023 e artt. 166, 185 del D.Lgs. 163/2006, siano da intendersi come integralmente confermate;

b. tutte le prescrizioni già imposte dal Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della competente Amministrazione Regionale con propria succitata nota avente prot. n. 0150102 del 25.03.2024, siano da intendersi come integralmente confermate.

La presente nota viene trasmessa alle Amministrazioni in indirizzo anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 155, comma 2, del D.Lgs. 42/04.

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 47 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Tanto si doveva per quanto di competenza e resta demandata alle competenti Amministrazioni Comunali la responsabilità e la verifica della compatibilità dell'intervento in oggetto con la vigente normativa urbanistico-edilizia.

Pratica evasa in modalità Smart Working in data 22.07.2024
Responsabile tutela paesaggistica
per il Territorio Comunale di Bari
arch. Lucia Patrizia Caliandro

Il Soprintendente
arch. Giovanna Cacudi*

Responsabile tutela paesaggistica
per il Territorio Comunale di Giovinazzo
arch. Azzurra Sylos Labini

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

Allegati:



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

Filename: J:\Back-up del 12.03.2020\Da C\CALIANDRO_Pratiche evase\SEZ. TERRIT. CALIANDRO\PRATICHE INTERCOMUNAL\ID_VIA_7854_RFI_nodo Bari Nord\Prog. def RFI Nodo Bari Nord_parere art. 146 in deroga post ottemper.docx