



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 186 del 30/11/2011**

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 15 novembre 2011, n. 2509

Città di Foggia, Progetto definitivo relativo al ripristino della Bretella di raccordo tra la linea ferroviaria Foggia-Bari con la linea Foggia-Caserta. Attestazione di compatibilità paesaggistica (5.04) in deroga (5.07) alle NTA del PUTT/P con efficacia di autorizzazione paesaggistica (art. 5.01). Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'Assessore Regionale alla Qualità del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente sulla base dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente del Servizio Assetto del Territorio riferisce quanto segue.

### **PREMESSO CHE**

“Con delibera regionale 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P.n°6 del 11/1/2001 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio

(Iter procedurale)

Con nota prot.7591 del 20/7/2011 il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia-Basilicata convocava, ai sensi dell'art.14-ter comma 6 della L.7/agosto/1990 n.241, apposita Conferenza di Servizi in ordine al “progetto definitivo relativo al ripristino della bretella tra le linee ferroviarie Foggia-Caserta e Foggia-Bari” redatto dalla Rete Ferrovia Italiana e ricadente nel territorio del Comune di Foggia.

- Con nota 8385 del 19/10/2011 il Servizio Assetto del Territorio, a seguito dell'istruttoria preliminare espletata, chiedeva alla Rete Ferrovia Italiana, in ordine al progetto di cui trattasi, alcune integrazioni e specificazioni.

- Con nota di cui al prot. n.8936 del 3/11/2011 la Rete Ferrovia Italiana trasmetteva al Servizio Assetto del Territorio alcuni elaborati scritto-grafici integrativi in ordine all'intervento di cui trattasi. Sulla base di quanto in precedenza riportato il competente Ufficio del Servizio Assetto del Territorio ha pertanto completato l'istruttoria tecnica relativa alla pratica di cui trattasi che viene sottoposta alla Giunta Regionale per l'esame e le determinazioni di competenza, munita del relativo parere di merito.

Il predetto parere di merito è espresso in funzione della verifica dell'ottemperanza delle opere in progetto alle N.T.A. del P.U.T.T./P. ed in particolare:

- agli indirizzi di tutela (art.2.02) previsti per gli /l'ambiti/o estesi/o interessati/o;
- al rispetto delle direttive di tutela (art.3.05) e delle prescrizioni di base (prescritte dal P.U.T.T./P o, se presente, dal sottopiano) per gli elementi strutturanti i siti interessati (Titolo III) oppure, sulle motivazioni delle integrazioni-modificazioni apportate (art.5.07);
- alla legittimità delle procedure;

- all'idoneità paesaggistico-ambientale e culturale motivata (sia in senso positivo che negativo) delle previsioni progettuali.

Oggetto:Progetto definitivo relativo al ripristino della Bretella di raccordo tra la linea ferroviaria Foggia-Bari con la linea Foggia-Caserta

La documentazione trasmessa dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A è costituita dai seguenti elaborati scritto-grafici:

- Relazione generale;
- Relazione idrologica ed idraulica;
- Relazione tecnica e di calcolo muri di sostegno;
- Relazione geologica;
- Relazione tecnica e di calcolo sottovia;
- Planimetria di progetto su base ortofoto;
- Corografia;
- Planimetria su base PRG;
- Planimetria vincoli-PUTT/P-SIC-ZPS;
- Planimetria stato attuale-rilievo piano altimetrico;
- Planimetria generale di progetto;
- Planimetria B.O.B.;
- Piano particellare-elenco ditte;
- Elenco ditte espropri; -Cronoprogramma;
- Planimetria dispositivo di armamento;
- Planimetria di tracciamento bretella;
- Profilo ferroviario bretella;
- Sezioni trasversali bretella;
- Sezioni tipo ferroviarie;
- Particolare bivio Cervaro;
- Particolare bivio Incoronata;
- Planimetria e profilo sottovia;
- Planimetria e profilo muri di sostegno sottovia;
- Sezioni trasversali sottovia;
- Monolite -stradale sottovia;
- Sezione tipo stradale;
- Muri di sostegno;
- Planimetria sottovia smaltimento acque meteoriche;
- Impianto smaltimento acque meteoriche;
- Piano di elettrificazione.

Con nota di cui al prot. n.8936 del 3/11/2011, la Rete Ferrovia Italiana Spa trasmetteva i seguenti elaborati scritto-grafici integrativi.

- Relazione esplicativa;
- Dossier Fotografico;
- Relazione tecnica;
- Planimetria stato attuale-rilievo piano-altimetrico
- Planimetria generale di progetto;
- Planimetria e profilo sottovia; -Sezione tipo stradale

(Descrizione intervento proposto)

L'intervento in progetto, ricadente nel territorio del Comune di Foggia, consiste nel ripristino di una esistente linea di raccordo Bivio Cervaro-Bivio Incoronata che è restata in esercizio fino al 1964 e che attualmente risulta invece dismessa. In particolare, così come si evince dalla relazione illustrativa allegata al progetto, con l'attivazione della bretella in progetto soprattutto il traffico merci, che si svolge attualmente sulla direttrice Tirrenica mediante la linea Taranto-MetapontoPotenza-Battipaglia, potrà essere dirottato verso Bari-Bivio Cervaro-Caserta.

Le motivazioni che hanno portato alla definizione del progetto di cui trattasi sono rappresentate dall'alto grado di prestazione attualmente presenti nella tratta Metaponto-Potenza, a causa delle elevate pendenze, nonché dalla presenza, sulla predetta tratta, di gallerie che, per caratteristiche geometriche insufficienti, vincolano le dimensioni del trasporto containers P/C22.

Si evidenzia altresì che la bretella in progetto collegherà due importanti corridoi Trans-europei, ovvero il corridoio N° VIII (Brindisi-Varna) ed il corridoio N°I (Gioia Tauro-Rotterdam).

In ordine al progetto di cui trattasi si è già espressa favorevolmente, con deliberazione n.106 del 24/9/2010, l'Amministrazione comunale di Foggia che ha richiesto il completamento del progetto originario con la previsione di un attraversamento della bretella mediante un sottopasso al fine di garantire gli accessi ai terreni confinanti con la proprietà F.S. che risulterebbero, di fatto, interclusi a seguito della realizzazione della bretella in progetto.

L'intervento in argomento, in sede di Conferenza di Servizi indetta per il giorno 19/10/2011 presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia-Basilicata, ha acquisito i necessari pareri e/o assensi tra cui:

- il parere favorevole da parte del Servizio Demanio e Patrimonio, Ufficio Parco Tratturi, giusta nota di cui al prot. della Dir. Territoriale Produzione della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A n.1994 del 19/10/2011;
- il parere favorevole, con prescrizioni, da parte della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia di cui alla nota prot.n.9445 del 18/10/2011 espresso ai sensi della lettera n comma 3 art.17 del DPR 233/2007;

Così come si evince dalla relazione illustrativa l'intervento di ripristino della bretella di raccordo di cui trattasi si compone, sostanzialmente, di quattro macro fasi:

- Bivio Cervaro: Spostamento di circa cm.40 del binario pari;
- costruzione di blocchi con attrezzaggio con pali e mensole;
  - montaggio e varo di n.3 deviatoi 60UNI/400/0,074 SX ed uno 60UNI/250/0,12DX in opera.

- Bivio Incoronata: Spostamento di circa cm.40 del binario dispari;
- costruzione di blocchi con attrezzaggio con pali e mensole;
  - montaggio e varo di n.3 deviatoi 60 UNI/400/0,074 DX ed uno 60 UNI/250/0,12SX in opera.

Sottovia: Realizzazione di viabilità alternativa e sottovia in opera con rampe carrabili;

- Bretella: Intervento totalmente fuori esercizio;
- realizzazione di nuova piattaforma - costruzione in opera di binario con nuova palificata T.E.

Per quanto attiene agli aspetti urbanistici l'area d'intervento è tipizzata dallo strumento urbanistico generale vigente quale "zona E-agricola e zone ferroviarie"

(Istruttoria rapporti con il P.U.T.T./P.)

Per quanto attiene ai rapporti dell'intervento in progetto con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio, approvato con delibera di G.R. n. 1748 del 15 dicembre 2000 pubblicata sul B.U.R.P. n° 6 del 11/1/2001, si evidenzia quanto segue:

Con riferimento al valore paesaggistico degli ambiti territoriali estesi (ATE) direttamente interessati dall'intervento in progetto si evidenzia che le opere in argomento ricadono prevalentemente in un ATE classificato di tipo "E" di valore paesaggistico "normale" (punto 1.5, art. 2.01 delle NTA del PUTT/P) dove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico ed in parte ricadono invece in un ATE classificato "C" di valore paesaggistico "distinguibile" (punto 1.3, art. 2.01 delle NTA del PUTT/P) soggetto a tutela diretta da parte del PUTT/P.

In particolare la classificazione "C" individua secondo il P.U.T.T./P. un "valore distinguibile laddove, sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti"

- Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di valore distinguibile "C" prevedono la "salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato; la trasformazione dell'assetto attuale se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica (art. 2.02 punto 1.3 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.)

- Per quanto attiene alle direttive di tutela (art. 3.05 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.) degli A.T.E. di tipo "C", quale quello in specie, e con riferimento ai tre sistemi identificati dalle N.T.A. del P.U.T.T./P. si rappresenta quanto segue:

- Con riferimento al sistema "assetto geologico-geomorfologico ed idrogeologico" le direttive di tutela prescrivono che "va perseguita la tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche, ed idrogeologiche (definiti gli A.T.D. di cui all'art. 3.02) di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesistico-ambientali del territorio regionale"; si prescrive altresì che "le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree; le nuove localizzazioni di attività estrattive vanno limitate ai materiali di inderogabile necessità e di difficile reperibilità."

- Con riferimento al sistema "copertura botanico vegetazione e colturale" le direttive di tutela prescrivono "la tutela delle componenti del paesaggio botanico-vegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o di riconosciuta importanza sia storica sia estetica, la protezione e la conservazione di ogni ambiente di particolare interesse biologico-vegetazionale e delle specie floristiche rare o in via di estinzione nonché lo sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale autoctono", si prescrive altresì che "tutti gli interventi di trasformazione fisica del territorio e/o insediativi vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico-vegetazionale, la sua ricostruzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo"

- Con riferimento al sistema "stratificazione storica dell'organizzazione insediativa" va perseguita "la tutela dei beni storico culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale individuando per tutti gli ambiti territoriali (art. 2.01) i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione /utilizzo, sia la salvaguardia /ripristino del contesto in cui sono inseriti"; si prescrive altresì che "va evitata ogni destinazione d'uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione"

Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio (Ambiti Territoriali Distinti) la documentazione trasmessa rappresenta quanto segue.

Sistema geologico, geomorfologico, ed idrogeologico: L'area d'intervento non risulta interessata direttamente da particolari componenti di rilevante ruolo nell'assetto paesistico-ambientale complessivo dell'ambito di riferimento;

Sistema copertura botanico-vegetazionale colturale e della potenzialità faunistica: L'area in cui ricade

l'intervento in progetto, secondo la cartografia tematica del PUTT/P, non risulta interessata da particolari componenti di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica e/o di difesa del suolo; né si rileva la presenza di specie floristiche rare o in via di estinzione né di specie di interesse botanico - vegetazionale. L'intervento in progetto non ricade in aree sensibili dal punto di vista faunistico. Dalla documentazione presentata non si è in grado di rilevare, in maniera certa, la presenza di beni diffusi del paesaggio agrario di cui all'art. 3.14 delle NTA del PUTT/P.

Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: L'area direttamente interessata dalle opere in progetto risulta parzialmente interessata da particolari beni storico-culturali di riconosciuto valore o ruolo nell'assetto paesaggistico.

In particolare la documentazione presentata evidenzia che l'intervento in progetto interferisce, sia pure per un breve tratto, con l'area di pertinenza e l'area annessa del tratturello Foggia-Tressanti-Barletta soggetta esclusivamente a vincolo di tutela archeologica di cui al DM 23/12/1982 (ex Ls 1089/39 oggi parte II art.10 D.Lgs 42/2004) atteso che la tutela prevista ope legis per le zone di interesse archeologico è distinta da quella che riconosce con decreto ministeriale specifiche caratteristiche archeologiche quali, nel caso in specie, i tratturi (Consiglio di Stato VI sez. decisione n.951 del 1990).

Si evidenzia che il Comune di Foggia ha approvato, con delibera di C.C. n.45 del 15/6/2011, il Piano Comunale dei Tratturi redatto ai sensi della LR 23/12/2003 n°29 che ha, quale finalità primaria, la costituzione del cosiddetto "Parco dei Tratturi della Puglia" ovvero la tutela dei tronchi armentizi che rappresentano un "monumento della storia economica e sociale del territorio pugliese interessato dalle migrazioni stagionali degli armenti" nonché "testimonianza archeologica di insediamenti di varia epoca".

Con riferimento al predetto PCT il tracciato armentizio interessato dalle opere in progetto, denominato "tratturello Foggia-Tressanti-Barletta", risulta non reintegrato ed individuato con il n°41 nell'elenco allegato alla pianta generale dei tratturi pubblicata nel 1912 dove viene riportata una larghezza originaria pari a mt. 27,75.

Il tracciato armentizio di cui trattasi, almeno nel tratto direttamente interessato dalle opere in progetto, non si presenta del tutto integro ovvero non conserva l'originaria consistenza in quanto risulta attualmente asfaltato e soddisfa esigenze di carattere pubblico, cioè quelle di strada ordinaria al servizio degli insediamenti esistenti, pertanto rientra nel novero della tipologia di cui alla lettera b) dell'art.2 della LR n°29/2003 così come peraltro indicato dal vigente Piano Comunale dei Tratturi del Comune di Foggia.

(Valutazione della compatibilità paesaggistica)

Dalla documentazione trasmessa si evince che l'ambito territoriale esteso di riferimento in cui si colloca l'intervento in progetto risulta caratterizzato, in maniera prevalente, da un paesaggio di tipo culturale (aree a coltivo, insediamenti, infrastrutture) ovvero non possiede un rilevante grado di naturalità.

Con riferimento, invece, alle specifiche aree che saranno interessate direttamente dall'intervento in progetto queste risultano caratterizzate dalla presenza di un Ambito Territoriale Distinto dei sistemi e/o elementi strutturanti il territorio dal punto di vista paesaggistico come identificati e definiti all'art.3.04 titolo II delle N.T.A. del P.U.T.T./P. In particolare un breve tratto della bretella in progetto ricade nell'area di pertinenza e nell'area annessa del tratturello Foggia-Tressanti-Barletta. Il progetto prevede altresì, proprio sull'area di pertinenza di un tratto del tracciato armentizio di cui trattasi, la realizzazione di un sottopasso al fine di garantire gli accessi ai terreni interclusi confinanti con la proprietà F.S.

Con riferimento alle NTA del PUTT/P l'intervento relativo alla realizzazione della bretella, in quanto è finalizzato al ripristino/recupero nonché all'adeguamento funzionale di un tracciato ferroviario di fatto già esistente, pur interessando il tratturello Foggia-Tressanti-Barletta non realizzerà comunque alcuna modificazione rilevante delle attuali caratteristiche paesaggistiche dei luoghi interessati che peraltro non mostrano un elevato valore paesaggistico (classificazione "E" di gran parte dell'ambito territoriale esteso).

Con riferimento invece alle opere complementari la prevista realizzazione del sottopasso, intervenendo sull'area di sedime del tracciato armentizio, per entità e caratteristiche tipologiche comunque non rientra nel novero delle infrastrutture a rete interrate reputate ammissibili dalle NTA del PUTT/P (art.3.15 delle NTA del PUTT/P) in quanto realizzerà una modificazione significativa del predetto tratturello pur assicurando la continuità funzionale dell'esistente tracciato stradale ovvero del tronco armentizio medesimo.

Pertanto l'intervento di cui trattasi, soprattutto con riferimento alle opere complementari previste, configura una "deroga" alle prescrizioni di base dell' Ambito Territoriale Distinto in precedenza citato (tratturello Foggia-Tressanti-Barletta). Si specifica, a tal proposito, che le prescrizioni di base rappresentano il livello minimo di tutela da osservarsi necessariamente per tutti gli A.T.D. secondo le disposizioni dell'art.1.03 punto 3 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.; il tutto fermo restando le fattispecie previste dall'art..5.07 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. che fissa i criteri per le eventuali "deroghe" alle disposizioni del P.U.T.T./P.

Per quanto attiene al ricorrere o meno, per il caso in specie, dei presupposti che consentono di derogare alle N.T.A. del P.U.T.T./P. si rappresenta che le opere previste in progetto:

- a) rientrano nel novero degli interventi classificabili come "opere d'interesse pubblico" in quanto prevedono il ripristino e l'adeguamento funzionale di un tracciato ferroviario ovvero di un'opera di evidente interesse pubblico;
- b) sono da reputarsi necessarie e di preminente interesse non solo per la popolazione residente ma anche per l'ambito territoriale provinciale e regionale in quanto finalizzate al potenziamento del trasporto merci su rotaia -all'alleggerimento e smistamento del traffico presente sulla tratta Metaponto-Potenza -al collegamento del corridoio n.VIII (Brindisi-Varna) con il corridoio n.I (Gioia Tauro-Rotterdam);
- c) non hanno alternative localizzative in quanto trattasi di opere che, in considerazione della localizzazione dei tracciati ferroviari già esistenti oggetto di raccordo, non possono che intercettare, in ogni caso, l'area di pertinenza del tracciato tratturale di cui trattasi che pertanto risulterà, sia pure in parte, direttamente interessato dall'intervento in progetto.

La trasformazione dell'attuale assetto paesaggistico che l'intervento in progetto comporta non andrà comunque a modificare, in maniera significativa, l'attuale assetto paesaggistico complessivo dei luoghi interessati, che si presentano attualmente alquanto antropizzati (presenza di insediamenti e di infrastrutture), e soprattutto in considerazione che l'intervento di cui trattasi rappresenta il mero ripristino ed adeguamento funzionale di una infrastruttura a rete già presente nel contesto paesaggistico di riferimento.

Per quanto in precedenza specificato l'intervento in progetto è da reputarsi pertanto ancora compatibile con gli obiettivi generali di tutela insiti negli indirizzi e nelle direttive proprie dell'Ambito Territoriale Esteso di riferimento che sarà interessato dalla prevista trasformazione.

#### (Conclusioni e prescrizioni)

Tutto ciò premesso e considerato, ricorrendo per l'intervento di cui trattasi i presupposti di cui all'art. 5.07 delle NTA del PUTT/, si propone pertanto di rilasciare alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'attestazione di compatibilità Paesaggistica favorevole in deroga alle NTA del PUTT/P, di cui agli artt. 5.04 e 5.07 delle NTA del PUTT/P, in quanto l'intervento in argomento, pur interessando un Ambito Territoriale Distinto (tratturello Foggia-Tressanti-Barletta), risulta comunque ancora compatibile con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali presenti nei luoghi interessati.

Si propone nel contempo di rilasciare per le opere di cui trattasi l'autorizzazione paesaggistica ai sensi di quanto disposto dall'art.5.01 delle NTA del PUTT/P.

Al fine comunque di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesistico-ambientale delle opere in argomento nel contesto paesaggistico di riferimento si ritiene necessario prescrivere le seguenti misure

di mitigazione e/o compensazione degli impatti potenziali previsti:

- In sede di cantierizzazione, la realizzazione delle eventuali opere complementari provvisorie (piste di servizio, aree di stoccaggio, accessi, ecc) non dovrà interessare direttamente e/o indirettamente l'area di pertinenza di alcun Ambito Territoriale Distinto (tratturello Foggia-Tressanti-Barletta); al termine dei lavori tutte le eventuali opere provvisorie dovranno essere eliminate con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.

Con riferimento al sistema geo-morfo-idrogeologico:

- siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare, in maniera significativa, l'attuale assetto geomorfologico d'insieme. In particolare, anche al fine di interessare il meno possibile l'area di pertinenza del tronco armentizio, la prevista opera di sottoattraversamento del tracciato ferroviario dovrà prevedere una riduzione dello sviluppo lineare delle rampe di collegamento alla viabilità interpodereale mediante un aumento della pendenza prevista in progetto.

- Dovrà essere conservato l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento evitando pertanto qualsiasi "effetto barriera" provocato dal rilevato ferroviario soprattutto in prossimità di compluvi e/o di reticoli fluviali. Nei predetti ambiti siano opportunamente realizzate, anche adottando tecniche di ingegneria naturalistica, idonee opere di stabilizzazione e consolidamento dei pendii dei rilevati mediante opere di rinverdimento delle scarpate e/o l'utilizzo di "terre armate" nonché adottando adeguate opere di difesa idraulica al fine di non favorire fenomeni di dissesto e nel contempo accelerare l'inserimento dell'opera in progetto nel contesto paesistico-ambientale di riferimento.

- Gli eventuali materiali di risulta, rivenienti dalle operazioni di scavo, laddove non riutilizzabili in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica autorizzata.

Con riferimento al sistema botanico vegetazionale:

- Durante l'esecuzione delle opere si dovrà procedere con particolari accortezze al fine di evitare eventuali interferenze con i cosiddetti "beni diffusi nel paesaggio agrario" aventi notevole significato paesaggistico come definiti dall'art 3.14 delle N.T.A. del P.U.T.T/P. ovvero le piante isolate e/o a gruppi di rilevante importanza per età, dimensione, significato scientifico, testimonianza storica; le alberature stradali e poderali di pregio paesaggistico; le siepi delle divisioni dei campi e delle delimitazioni delle sedi stradali.

Le eventuali alberature di pregio, qualora interessate direttamente dalle opere di cui trattasi, dovranno essere comunque oggetto di espianto e successivo reimpianto in aree attigue.

- Compatibilmente con le esigenze di carattere tecnico, le scarpate dei rilevati dovranno essere opportunamente rinverdate mediante la messa a dimora di vegetazione erbacea e/o arbustiva della flora locale.

Con riferimento al sistema della stratificazione storica:

- Prima dell'esecuzione delle opere dovrà essere acquisito il preventivo parere da parte della competente Soprintendenza archeologica;

- Durante l'esecuzione delle opere si dovranno evitare modificazioni significative dell'attuale assetto del tracciato armentizio esistente che dovrà essere esclusivamente modificato nel tratto ricadente nell'area di sedime della bretella di raccordo in progetto e nel tratto del previsto sottovia mentre lo stesso, per i tratti rimanenti, dovrà essere invece integralmente tutelato in coerenza con le scelte progettuali rivenienti dal Piano Comunale dei Tratturi del Comune di Foggia redatto ai sensi della LR 23/12/2003 n°29 ed approvato con deliberazione del C.C.n.45 del 15/6/2011.

- Quale opera di compensazione dell'impatto delle opere in progetto sul tronco armentizio denominato "tratturello Foggia-Tressanti-Barletta", si ritiene necessario prescrivere quanto segue:

Lungo tutto il tracciato armentizio, ed in particolare lungo il bordo tratturale, ovvero ai bordi dell'area di

pertinenza del tratturello, dovranno essere messi a dimora soggetti arborei della flora locale da disporre in filari con un distacco pari a quello definito dal Piano Comunale dei Tratturi approvato evitando di introdurre specie vegetali esotiche al fine di non produrre alcun inquinamento genetico -vegetazionale. In particolare dovrà essere privilegiata la messa a dimora di piante autoctone con basse esigenze idriche e di facile manutenzione rientranti comunque nel novero della vegetazione naturale forestale potenziale del luogo (climax del *Quercus pubescens*). La creazione di filari di alberature lungo il bordo dell'area di pertinenza del tracciato armentizio introdurrà, dal punto di vista semantico, un nuovo "segno territoriale" di tipo lineare nel contesto paesaggistico di riferimento che, oltre ad identificare dal punto di vista visivo il complessivo sviluppo del tracciato tratturale in argomento, andrà anche a caratterizzare e migliorare in maniera significativa con la propria presenza, il contesto paesaggistico di riferimento che attualmente si presenta, in massima parte, con un valore paesaggistico "normale" ovvero quasi del tutto privo di pregio (classificazione dell'Ambito Territoriale Esteso di tipo " E " del PUTT/P).

Lungo il predetto tratturello, sempre in corrispondenza dei relativi bordi tratturali unitamente alle predette alberature in filari, dovranno essere posizionati cippi segnaletici in pietra con inciso, sulla faccia anteriore, la numerazione progressiva dal riferimento iniziale, l'identificazione del nome del tracciato tratturale, l'anno di apposizione del termine lapideo il tutto in coerenza con quanto prescritto dal Piano Comunale dei Tratturi approvato.

Le sopra citate misure di mitigazione e compensazione, che dovranno svilupparsi possibilmente per una lunghezza complessiva pari al tratto del tracciato armentizio intercluso dalle due linee ferroviarie esistenti, hanno la finalità di tutelare l'identità storico-culturale del territorio interessato e riqualificarne il paesaggio nonché quella di promuovere la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio culturale oltre che assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso così come disposto dal D.Lgs 42/2004 e s.m.ed int.

La presente proposta di parere attiene alla verifica di coerenza degli interventi previsti con le disposizioni di tutela paesaggistica del vigente PUTT/P fermo restando per l'intervento in argomento la necessità dell'acquisizione, da parte della Giunta Regionale, dell'attestazione di compatibilità paesaggistica (art.5.04 delle NTA del PUTT/P) in deroga alle prescrizioni di base (art.5.07 delle NTA del PUTT/P) esplicitante anche gli effetti di autorizzazione paesaggistica ai sensi di quanto disposto dall'art 5.01 delle NTA del PUTT/P.

Vengono fatti salvi dalla presente proposta di parere le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia di tutela ambientale nonché gli adempimenti di competenza comunale in ordine alla conformità urbanistica delle opere in progetto.

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

**"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I."**

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

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

**LA GIUNTA**

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;  
Viste la sottoscrizione poste in calce al presente provvedimento dal Funzionario istruttore dal Dirigente dell'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e dal Dirigente del Servizio Assetto del Territorio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

## DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore alla Qualità del Territorio, nelle premesse riportata;

DI RILASCIARE alla Rete Ferroviaria Italiana Spa per il "Progetto definitivo relativo al ripristino della Bretella di raccordo tra la linea ferroviaria Foggia-Bari con la linea Foggia-Caserta" ricadente nel territorio comunale di Foggia l'attestazione di compatibilità paesaggistica in deroga, di cui all'art.5.04 ed art. 5.07 delle NTA del PUTT/Paesaggio;

DI RILASCIARE alla Rete Ferroviaria Italiana Spa, ai sensi dell'art.5.01 delle NTA del PUTT/P e per le motivazioni richiamate nelle premesse, l'autorizzazione paesaggistica con le prescrizioni riportate in narrativa al punto "conclusioni e prescrizioni" relativamente alla realizzazione del progetto denominato "Progetto definitivo relativo al ripristino della Bretella di raccordo tra la linea ferroviaria Foggia-Bari con la linea Foggia-Caserta" ricadente nel territorio comunale di Foggia;

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul B.U.R.P.

DI TRASMETTERE a cura del Servizio Assetto del Territorio in copia il presente provvedimento completo degli elaborati grafici al Sindaco del Comune di Foggia

DI TRASMETTERE a cura del Servizio Assetto del Territorio in copia il presente provvedimento completo degli elaborati grafici alla Rete Ferroviaria Italiana Spa

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta  
Dott. Romano Donno Dott. Nichi Vendola

---