

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMA INVESTIMENTI AREA SUD

PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO
S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA ARRICCHITO

LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO

SOTTOPROGETTO: LOTTO 1.2 - ELETTRIFICAZIONE ROCCHETTA-
POTENZA

ADEGUAMENTO ALLE STI SRT/ENE - POSIZIONAMENTO DELLE
APPARECCHIATURE STES PER QUATTRO GALLERIE DI LUNGHEZZA
MAGGIORE A 1.000 M

Manufatti per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs
42/2004

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I A B H 0 0 F 2 2 R H I M 0 0 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA		Gennaio 2023		Gennaio 2023	A. Amato 	Gennaio 2023	C. Ercolani Gennaio 2023 	

ITALFERR S.p.A.
Dott.ssa Carolina Ercolani
Ordine Agronomi e Agratecni L. 10/11/1978
di Roma, Rieti e Viterbo
0445

File: IABH00F22RHIM0000001A.doc

n. Elab.:

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	ARTICOLAZIONE DEL LAVORO.....	3
3	CONTESTO DI STUDIO E BENI VINCOLATI.....	3
3.1	INQUADRAMENTO STORICO DELLA LINEA FERROVIARIA FOGGIA - POTENZA.....	3
3.2	IL BENE VINCOLATO - LA FERMATA DI POSSIDENTE.....	4
3.3	IL BENE VINCOLATO - IL TRATTURO – VIA DELL’ISCA SANT’ANGELO.....	7
4	PT02 – PIAZZALE DI ACCESSO GA MONTEQUATTROCCHI ALLA PK 96+424,09.....	9

1 PREMESSA

La presente relazione viene redatta in relazione alla procedura autorizzativa di cui all'art. 21 del D. Lgs 42/2004 prevista per interventi che interessano beni culturali così come definiti ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs 42/04.

Gli interventi che interessano i beni culturali fanno parte del Progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia, che ha lo scopo di adeguare la linea agli ultimi standard ferroviari in vigore, nello specifico l'individuare gli interventi utili alla realizzazione dei sistemi STES nelle gallerie di lunghezza superiore a 1 Km della linea ferroviaria Foggia-Potenza (nello specifico in numero di 4); in sintesi, si tratta di:

- Piazzali tecnici su cui ubicare l'armadio STES di dimensioni (200mq) da consentire la manovra/inversione del mezzo di RFI e/o VV.FF posizionato possibilmente a quota coincidente con la quota p.f. all'imbocco della galleria. Ove non può essere garantito (non essendoci la necessità di accesso bimodale per le gallerie), si prevede un percorso pedonale (rampa ed eventualmente scale) di collegamento tra il piazzale tecnico e l'imbocco della galleria;
- Viabilità a servizio del piazzale di dimensione trasversale tale da garantire il doppio senso di marci (non inferiore a 6m).

2 ARTICOLAZIONE DEL LAVORO

Nel presente studio verranno forniti gli elementi necessari per verificare la relazione tra progetto e patrimonio vincolato ai sensi del D.Lgs 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio, per valutare l'incidenza delle azioni di progetto sui beni vincolati. La relazione a corredo dell'istanza di autorizzazione si pone, pertanto, quale strumento per la verifica della compatibilità degli interventi e si compone dei seguenti contenuti:

- descrizione del contesto in cui si rilevano i beni vincolati ex art. 10 D. lgs 42/04;
- descrizione del progetto proposto

3 CONTESTO DI STUDIO E BENI VINCOLATI

3.1 Inquadramento storico della Linea Ferroviaria Foggia - Potenza

La linea ferroviaria Foggia - Potenza rientra le linee secondarie dell'Italia centro meridionale ed ha la funzione di collegare l'entroterra lucano alla dorsale adriatica. Si estende per una lunghezza di 119 km e presenta notevoli differenze di quota lungo il suo percorso. Scampata al famigerato decreto Signorile negli anni '80, svolge ora egregiamente il suo ruolo di ferrovia secondaria mettendo in comunicazione la Basilicata nord-orientale con il resto del Paese. La linea viene esercitata con trazione termica ed il servizio viaggiatori è svolto quasi unicamente da mezzi leggeri. Il traffico merci è concentrato per lo più nel tratto foggiano della linea poiché a servizio dell'area industriale melfitana che è servita dalla vicina ferrovia Rocchetta - Gioia del Colle. Storicamente occorre dividere lo sviluppo del percorso ferroviario tra Foggia e Potenza in due fasi nettamente distinte: la prima, in ordine di tempo, è quella relativa al tratto Foggia - Rocchetta Sant' Antonio che nasce dalle ceneri del progetto da parte della Società per le Strade Ferrate Meridionali relativo alla "Transappenninica" Foggia - Napoli dopo che per quest'ultima la Società aveva ottenuto la concessione per una linea passante per Benevento anziché per Conza. Tutt'altra

storia per quanto riguarda, invece, il tratto da Rocchetta a Potenza che si inserisce all' interno dello sviluppo della rete secondaria (di IV ordine, come si diceva allora) insieme alle altre due linee Rocchetta - Gioia del Colle e Rocchetta - Avellino. Grazie ad accordi presi nel 1865 tra il Governo, la Società per le Strade Ferrate Meridionali e i Comuni interessati, il 15 maggio 1868 venne aperto il tronco Foggia - Candela. Sebbene già una legge del 1865 relativa alla realizzazione della Foggia - Napoli prevedesse un eventuale della linea da Candela a Melfi, occorre attendere il 1878 perché venisse presentato il progetto del prolungamento della linea da Ponte Santa Venere (Rocchetta) a Potenza ed, ancora, il 1879 perché fosse promulgata una legge relativa alle rete ferroviaria complementare, questa contemplava le linee ferroviarie ripartite in ben quattro classi in funzione del loro interesse: alla I appartenevano quelle d' interesse nazionale per le quali il contributo era a carico dello Stato, alla II quelle d' interessa nazionale e locale per le quali il 10% del contributo era a carico delle province interessate, alla III Cat. appartenevano le linee d' interesse principalmente locale per le quali il contributo a carico delle province saliva al 20% ed, infine, nella IV Cat. ricadevano le linee d' interessa prettamente locale con contributi a carico degli Enti locali variabili a seconda delle situazioni. Questa legge del 1879, però, aveva semplicemente stabilito la necessità di una linea collegante Ponte Santa Venere con la Metaponto - Battipaglia e che questo collegamento rientrasse nella Categoria III, senza, cioè, indicare il tracciato che essa avrebbe dovuto seguire. Solamente con un Decreto Ministeriale del 1884 venne approvato il tracciato da Santa Venere a Potenza, mentre i lavori affidati nel 1881 per il prolungamento da Candela a Santa Venere permisero che l' 1 marzo 1884 i treni potessero raggiungere quest'ultima stazione, in seguito denominata Rocchetta - Santa Venere e, successivamente, Rocchetta Sant' Antonio. Il primo problema da affrontare fu la carenza dei fondi necessari alla costruzione della linea: è vero che la legge sulle ferrovie complementari prevedeva che il Governo stanziasse annualmente una somma da dedicare alla costruzione delle ferrovie minori, ma essa risultava insufficiente a causa dell' elevato numero di richieste sull' intero territorio italiano, cosa che immancabilmente andò a colpire le province più povere che non erano in grado di anticipare le somme necessarie. Grazie ad accordi intrapresi tra le amministrazioni provinciali di Foggia e di Potenza, che si accollarono il 20% della spesa per ogni chilometro di linea, fu possibile la realizzazione della tratta Rocchetta - Potenza che, nel tratto fino a Rionero, fu aperta il 10 agosto 1892 e da Rionero al Capoluogo lucano il 18 settembre 1897.

3.2 Il bene vincolato - La fermata di Possidente



Figura 3-1 - Fabbricato viaggiatori lato Ovest



Figura 3-2 - Fabbricato viaggiatori lato Est (fonte: <http://www.stazionidelmondo.it/>)

Nei pressi delle stazioni di Possidente e Pietragalla la linea si snoda a circa 800 metri di quota correndo in un paesaggio dai connotati tipicamente altocollinari costernato di piccole aree boschive che intervallano i campi e piccoli agglomerati di case.

Nella stazione di Possidente il treno si fermava per la prima volta il 5 Dicembre 1972, il fabbricato viaggiatori si presenta oggi con una pianta rettangolare e si sviluppa su due livelli, sul lato binari è presente una pensilina in ferro che, a giudicare dalla tipologia e dalla conformazione, appare realizzata in epoca moderna, successivamente al fabbricato. Il tetto è a falde con struttura in c.a., i prospetti presentano una finitura ad intonaco color giallo zinco chiaro, non si rilevano elementi decorativi ad eccezione del marcapiano di colore bianco. Ad Est del fabbricato viaggiatori è presente un piccolo edificio a pianta rettangolare ad un solo piano con copertura a falde, la finitura esterna è di colore giallo zinco, similmente al Fabbricato viaggiatori e ospita i bagni.

Nell'area sono presenti anche un fabbricato in legno ad uso commerciale, un locale adibito a magazzino realizzato in blocchi di calcestruzzo con tetto a falda unica.

Dal catastale allegato al vicolo, riportato nella seguente immagine, risulterebbero vincolati, oltre al fabbricato viaggiatori, il marciapiede di stazione, la cabina elettrica, il magazzino e lo shelter presente in prossimità dei binari.

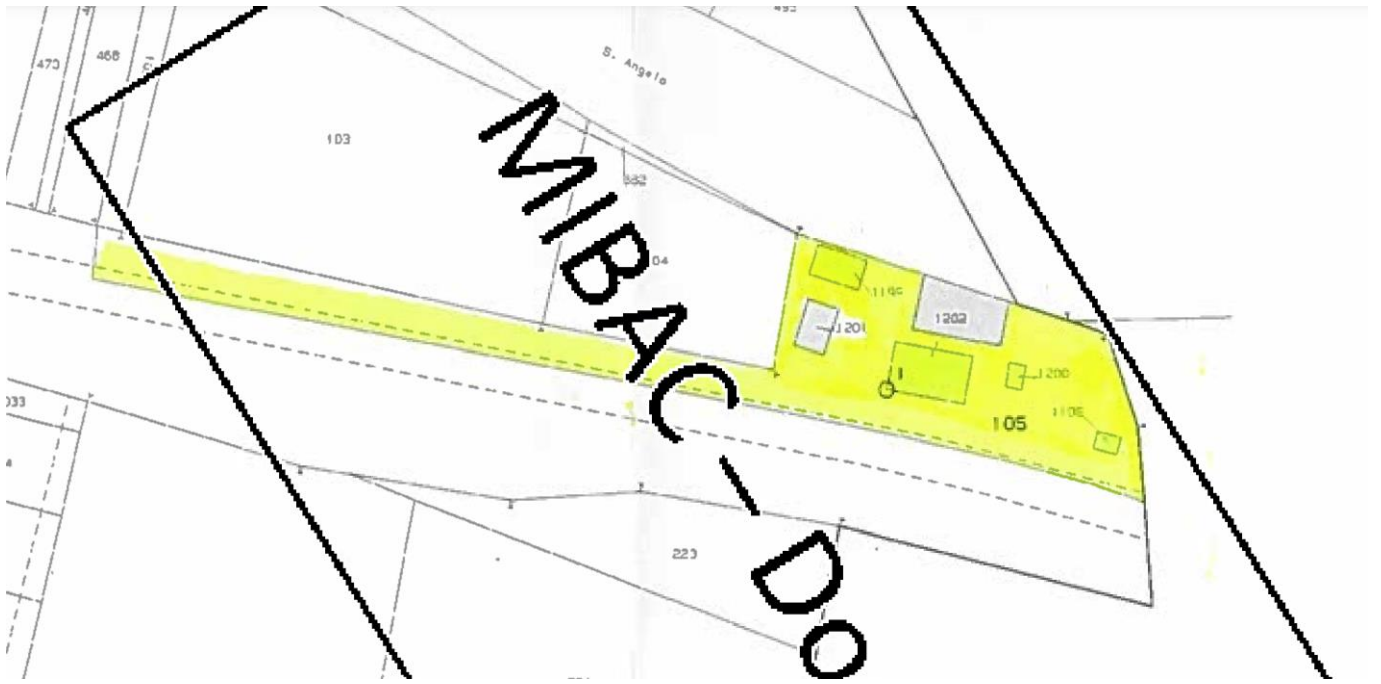


Figura 3-3 - Allegato #2116482 alla scheda vincolo (<http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/dettagliobene3072308#>)

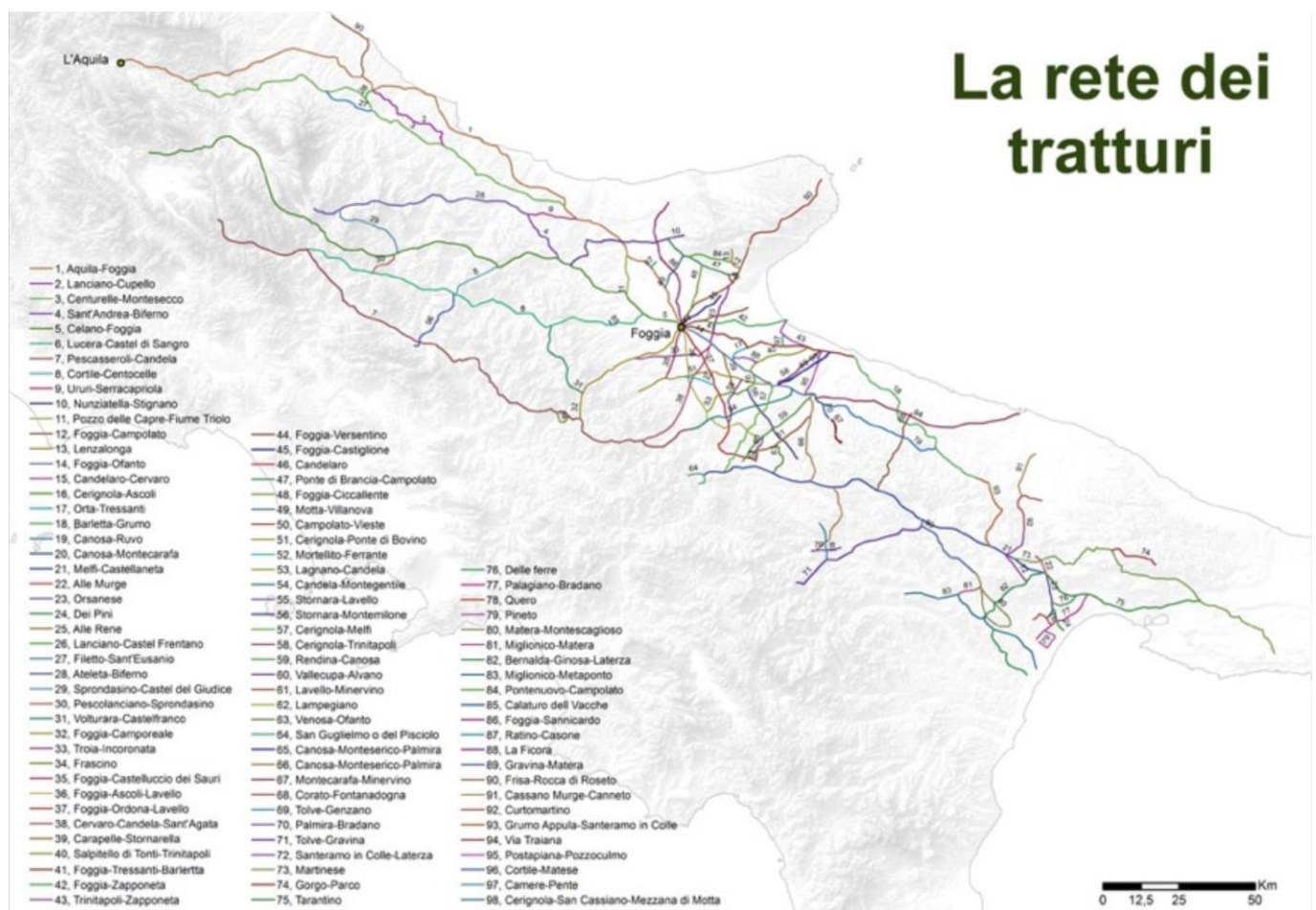


Figura 3-4 - Fabbricato ad uso magazzino

3.3 Il bene vincolato - il tratturo – via dell’Isca Sant’Angelo

I tratturi rappresentano testimonianze di un’economia tradizionale e della cultura agro-pastorale delle comunità fondate sulla religiosità, sui miti ed i culti arcaici. Il tratturello è una “via erbosa” secondaria di un tratturo. Può essere definito un sentiero minore, anch’esso di origine preistorica, utilizzato per la transumanza, ovvero la migrazione stagionale di animali e uomini (erba statonica-estiva; erba vernotica-invernale). La larghezza della sede del tratturello varia tra i 37, 27 e 18 metri. I bracci hanno la funzione di raccordare tra loro i tratturelli con le poste (parte di pascolo di una locazione della Dogana di Foggia) ed i riposi (aree di pascolo destinati alla sosta degli animali). Il Commissario per la reintegra dei Tratturi di Foggia, nel 1959, redasse una nuova cartografia dei tratturi anche dell’area Appulo – Lucana, ricostruita sulla precedente edizione del 1911, pubblicata ai sensi della legge 20 Dicembre 1908 n 746 e dell’art.1 del Regolamento n.197 del 5 gennaio 1911. Con il D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616 “Attuazione della delega di cui all’art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382”, le Regioni sono competenti in materia di funzioni amministrative concernenti il demanio armentizio.

I tracciati antichi più importanti presenti nel territorio in eseme sono quelli del tratturo regio Melfi Castellaneta il cui itinerario, in alcuni tratti, è risultato coincidente con la Via Appia, la *Regina Viarum*, che da Roma conduceva a Brindisi, attraversando anche la Basilicata e l’antica Regio II romana, attraversando dall’Ofanto i territori di Melfi e della colonia Venusina.



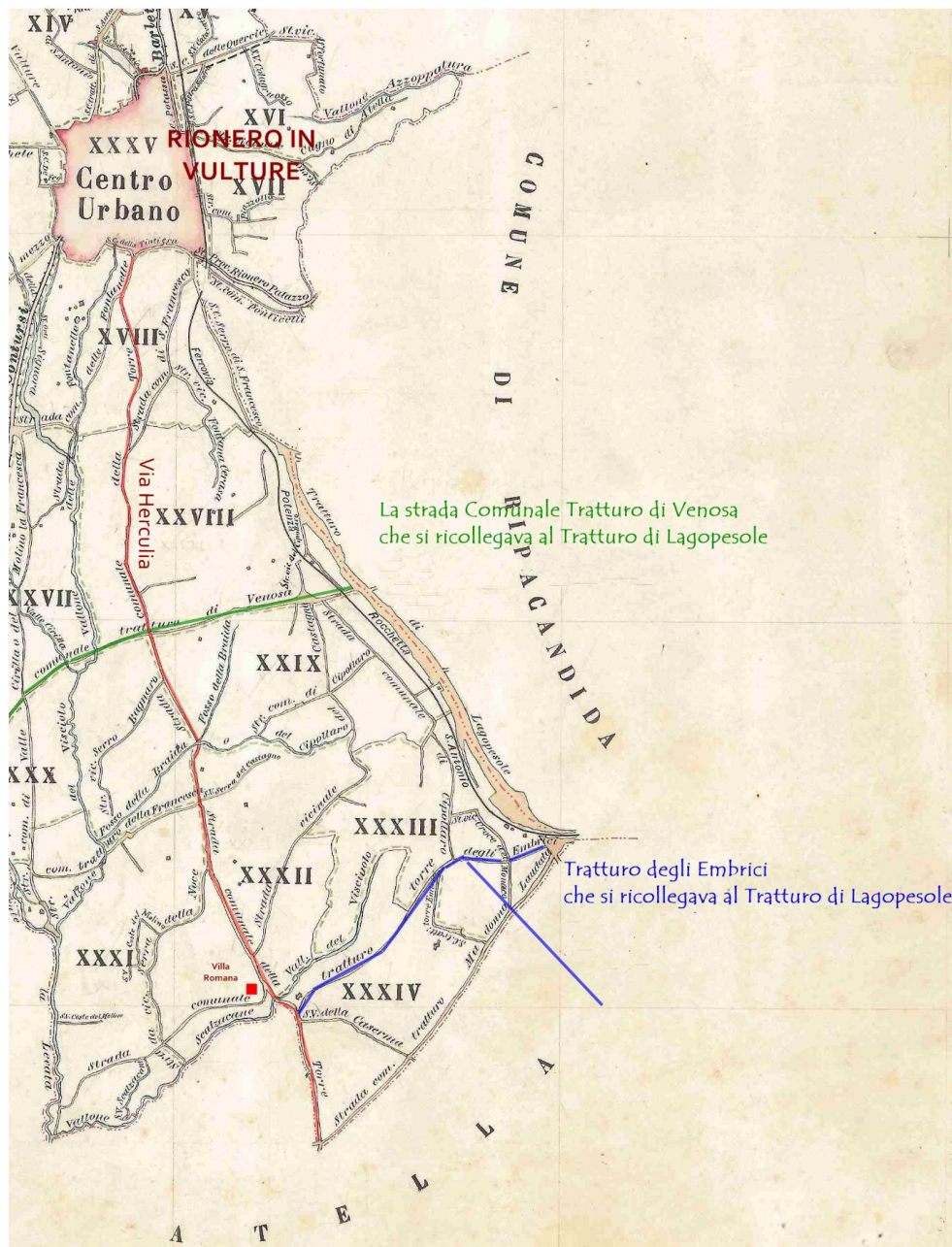


Figura 3-5 - Quadro di unione catastale che mostra il tratto iniziale del Tratturo di Lagopesole inteseccato dal “Tratturo per Venosa” (in parte ancora sterrato), dal “Tratturo Torre degli Embrici” e dal “Tratturo Madonna Laudata” (oggi asfaltato) provenienti dalla Via Herculia (fonte: <https://www.pandosia.org/il-tratturo-di-lagopesole/>)

Nei dintorni dell'area interessata dai lavori si rilevano, dalle fonti, la segnalazione del Tratturo di Lagopesole e dei tratturi orientali della Valle di Vitalba; Giustino Fortunato (G. Fortunato, *il Castello di Lagopesole*. V. Vecchi Tipografo Editore, Trani, 1902) descriveva il territorio attraversato dal Tratturo di Lagopesole, che collegava in origine i territori dei casali della Valle di Vitalba ed in particolare quello di *Rivinigri* (*Sacta Maria de Rivo Nigro* esistente nel XIII sec., attuale Rionero in Vulture) e quelli di *Acermons* (Agromonte) e *Mons Morconus* (Montemarcone) e con una serie di altri tratturi con *Pisandes*, denominato nel medioevo *Lacumpensilem* (Lagopesole) dal nome del lago che si trova poco distante. Secondo la cartografia desunta dal “quadro di unione catastale” di metà Novecento, esso seguiva un itinerario in quota compreso tra i 500 – 700 metri circa sul livello del mare, oggi in gran parte asfaltato o inglobato nella vegetazione. Collegava le aree dell'Alto Bradano e dell'Irpinia con la Valle di Vitalba e tra questa e il Principato Citra, così chiamato nell'ordinamento angioino (Province di Salerno, con il Cilento e il Vallo di Diano). Il primo tratto del Tratturo di Lagopesole è parallelo alla Ferrovia Potenza – Rocchetta S. Antonio – Foggia, compreso nelle Ferrovie Complementare Ofantine. Questa ferrovia

venne realizzata in tempi record, prima della scadenza del contratto stipulato tra il governo del Regno d'Italia e la Società Strade Ferrate Ferrovie Meridionali del banchiere e parlamentare mazziniano, il toscano Pietro Bastogi (1808 – 1899). Il Tratturo di Lagopesole proseguiva poi nel territorio di Ripacandida, confinante con quello di Atella, seguendo la parte apicale della dorsale boscata, sino a raggiungere il territorio di Filiano (Filiano faceva parte fino al 1951, epoca dell'istituzione del comune autonomo, del territorio comunale di Avigliano). In questo tratto confluisce nel Tratturo denominato "Tratturo Piano della Spina".

4 PT02 – PIAZZALE DI ACCESSO GA MONTEQUATTROCCHI ALLA PK 96+424,09

La soluzione individuata prevede la realizzazione del piazzale (PT02) che ospiterà il fabbricato aquota marciapiedi in adiacenza al fabbricato della "Fermata di Possidente", a circa 170 m dall'imbocco. L'accesso avviene attraverso l'attuale area ferroviaria collegata alla viabilità pubblica e pertanto, non sono da prevedersi viabilità specifiche.

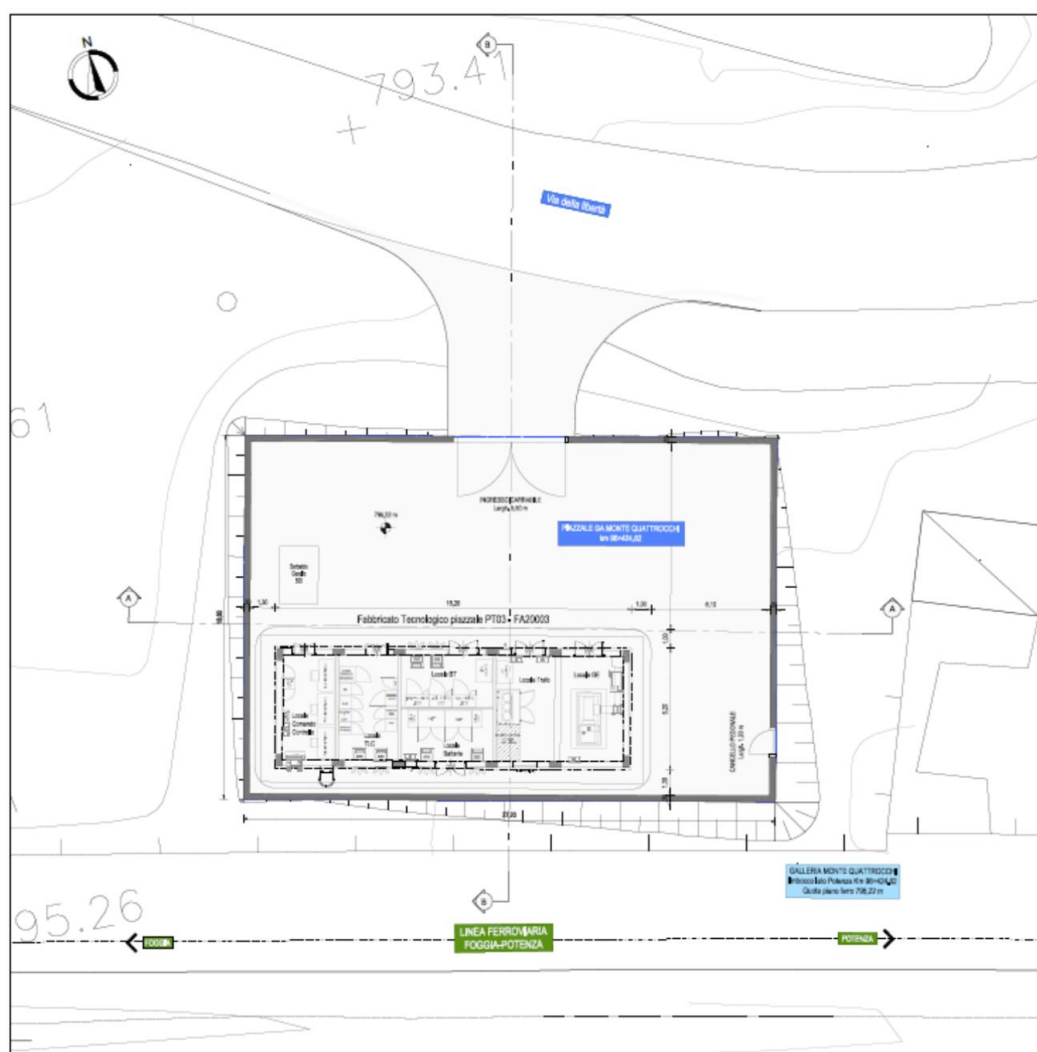


Figura 4-1 PT02- Planimetria di progetto



Figura 4-2 PT02- Zona di intervento

5 VALUTAZIONI DEGLI IMPATTI SUI BENI VINCOLATI

La realizzazione delle opere previste, così come si deduce dalle immagini riportate di seguito, non comporta una modifica della percezione visiva né un'alterazione significativo dei beni vincolati, nello specifico si rileva un'interferenza con il vincolo relativo al tratturo così come riportato sul WebGis Regione Basilicata.

Le modifiche progettuali introdotte della presente soluzione, che interessano l'area della viabilità esistente e coincidente con il vincolo del tratturo, sono tali da non comportare modifiche agli aspetti caratteristici in esame, senza creare un'alterazione dei quadri percettivi, né determinare, lesioni, cedimenti e/o danni ai beni immobili determinando la perdita, anche solo parziale, del patrimonio oggetto di tutela.

A seguito delle analisi effettuate, è possibile quindi affermare che le trasformazioni indotte dalle opere in progetto sui beni tutelati possono considerarsi di entità trascurabile e compatibili con il contesto esistente.

Relativamente alla presenza di beni tutelati ex art. 10 del D. lgs 42/04 si può concludere quindi che il quadro generale delle consistenze, e nello specifico le caratteristiche architettonico-urbanistiche, nonché la percezione della sua immagine non venga alterato dall'intervento in esame.



Figura 5-1 PT02- Stato di fatto



Figura 5-2 PT02- Simulazione su ortofoto



Figura 5-3 PT02- Simulazione su ortofoto con evidenza dei vincoli (art.10) ricavati dal WebGis Regione Basilicata