



Al Ministero dell'Ambiente e  
della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
dva@minambiente.it  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

**Oggetto:** d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - Procedura di VIA di competenza ministeriale - [ID\_VIP: 3017] - Progetto "Linea ferroviaria Foggia-Potenza Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede" - Proponente Italferr S.p.A. - Area Operativa Centro sud – Parere regionale di compatibilità ambientale.-

Per il seguito di competenza, si trasmette in allegato la D.G.R. n. 1281 del 10.08.2016 concernente l'intervento in oggetto esplicitato.-

Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali  
(Dott.ssa A. Riccio)

P.O. Segreteria del Comitato V.I.A.  
(C. Maffra)



# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **1281** del 10/08/2016 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: ECO/DEL/2016/00011

**OGGETTO:** d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - Procedura di VIA di competenza ministeriale - [ID\_VIP: 3017] - Progetto "Linea ferroviaria Foggia-Potenza Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede" - Proponente Italferr S.p.A. - Area Operativa Centro sud - Parere regionale favorevole condizionato di compatibilità ambientale.-

L'anno 2016 addì 10 del mese di Agosto, in Bari, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Sono assenti:	
Presidente	Michele Emiliano	Assessore	Salvatore Negro
V.Presidente	Antonio Nunziante	Assessore	Raffaele Piemontese
Assessore	Loredana Capone		
Assessore	Anna Maria Curcuruto		
Assessore	Leonardo di Gioia		
Assessore	Giovanni Giannini		
Assessore	Sebastiano Leo		
Assessore	Domenico Santorsola		

Assiste alla seduta il Segretario Generale: Dott.a Carmela Moretti



L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente, dott. Domenico Santorsola, sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi e confermata dal Dirigente della Sezione Ecologia, ing. Giuseppe Tedeschi, riferisce:

**PREMESSO CHE:**

- Con nota prot. 0037859 del 30.04.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia scrivente n. AOO\_89/6040 del 05.03.2015, Italferr S.p.A. - Area Operativa Centro Sud - con sede legale in via V.G. Galati, 71 - Roma - presentava istanza di avvio del procedimento di V.I.A. di competenza statale, nell'ambito della quale la Regione Puglia è tenuta a rendere il proprio parere endoprocedimentale.

Al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, la medesima società comunicava di aver provveduto alle pubblicazioni di rito concernenti l'avviso di deposito della predetta istanza e della relativa documentazione progettuale sui quotidiani "La Repubblica" e "La Gazzetta del Mezzogiorno", entrambi del 6 maggio 2015.

Il progetto in argomento, che interessa le regioni Puglia e Basilicata, prevede l'elettrificazione delle linee ferroviarie esistenti Foggia-Potenza e Rocchetta - S. Nicola di Melfi, rettifiche di tracciato per consentire una maggiore velocità di percorrenza nella tratta Foggia-S. Nicola di Melfi, la soppressione dei passaggi a livello e le varianti di tracciato per il tratto Rocchetta-San Nicola di Melfi e Rocchetta-Potenza.

- Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali - con nota prot. n. DVA-2015-13484 del 20.05.2015, acquisita al protocollo del Servizio scrivente n. AOO\_89/7235 del 25.05.2015 comunicava alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale, VIA/VAS nonché agli enti territorialmente coinvolti, l'esito positivo dell'esame preliminare dell'istanza in argomento.

**VISTO CHE:**

- con nota prot. n. AOO\_89/279 del 27.10.2014 la Sezione Ecologia richiedeva le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

**RILEVATO CHE:**

- Con nota prot. n. AOO\_148/1907 del 27.07.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO\_89/10994 del 04.08.2015, il Servizio regionale Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità riferiva che l'intervento previsto non presenta interferenze con atti di programmazione/pianificazione di competenza del medesimo Servizio e risulta coerente anche rispetto agli scenari e alle direttive contenute nel revisionando Piano Operativo di Attuazione 2015-2019, adottato con DGR n. 676 del 2.04.2015.

Veniva inoltre evidenziato che l'intervento in esame è ricompreso nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce/Taranto che si inserisce nell'ambito degli interventi necessari per il miglioramento del traffico passeggeri e merci nelle aree metropolitane di Napoli e Bari e in quelle regionali campana e pugliese attraverso un adeguato collegamento tra il Corridoio Tirrenico e il Corridoio Adriatico.

- Con nota prot. n. 6130 del 31.07.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO\_89/11380 del 13.08.2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmetteva



l'attivazione del procedimento di accertamento di conformità urbanistica di cui al d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383;

- Con nota prot. n. 66196-88 del 17.11.2015, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia. n. AOO\_89/15608 del 17.11.2015 e allegata al parere del Comitato reg.le di V.I.A. per farne parte integrante, l'Arpa Puglia richiedeva degli approfondimenti progettuali;
- Con nota prot. n. AOO\_145/11539 dell'01.12.2015, allegata al parere del Comitato reg.le di V.I.A. per farne parte integrante, la Sezione regionale Assetto del Territorio trasmetteva il parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto, condizionato al rispetto di prescrizioni;
- Con nota prot. n. AOO\_075/108 del 26.01.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia prot. n. AOO\_89/1237 del 03.02.2016, la Sezione regionale Risorse Idriche, esprimeva parere favorevole di compatibilità con il Piano di Tutela delle Acque delle opere in oggetto a condizione che:
  - "...ove fossero previsti prelievi di acqua dalla falda sotterranea, gli stessi vengano fatti rispettando strettamente i sopracitati vincoli, come prescritto dal P.T.A. con le limitazioni sospensive nelle aree di vincolo;
  - Ove fossero previsti impianti per il trattamento di reflui e di acque meteoriche, gli stessi dovranno essere conformi alla normativa vigente, con particolare riferimento ai Regolamenti Regionali n. 26/2011 (acque reflue) e n. 26/2013 (trattamento acque meteoriche).

Da ultimo, laddove i lavori dovessero interferire con corsi di acqua, dovranno essere adottate modalità di intervento tali da evitare ripercussioni negative sulla qualità delle acque.";

#### CONSIDERATO CHE:

- Il Comitato Regionale V.I.A., nella seduta dell'01.12.2015 esaminati gli atti e valutata la documentazione progettuale depositata, si esprimeva come da parere allegato n. 1 alla presente deliberazione;
- Con nota prot. n. 4888 del 19.04.2016, acquisita al protocollo della Sezione Ecologia. n. AOO\_89/24307 dell'11.04.2016, il proponente trasmetteva integrazioni progettuali resi necessarie a valle della seduta di Conferenza di Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 3 dicembre 2015, nonché in esito alle interlocuzioni con la Commissione VIA nell'ambito del relativo procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale.

Le opere oggetto di modifica sono essenzialmente quelle di seguito elencate:

- ✓ NV02: cavalca ferrovia, sito in territorio di Foggia (FG), utile alla soppressione del P.L. alla pK 14+942 della linea ferroviaria Foggia-Potenza;
- ✓ NV05: cavalca ferrovia, sito in territorio di Ascoli Satriano (FG), utile alla soppressione dei P.L. alla pK 30+356 e alla pK 30+881 della linea ferroviaria Foggia-Potenza;
- ✓ NV08: cavalca ferrovia, sito in territorio di Rionero in Vulture (PZ) e di Barile (PZ), utile alla soppressione del P.L. alla pK 73+295 della linea ferroviaria Foggia-Potenza
- ✓ Cabina TE di Rocchetta, sita in territorio di Melfi (PZ)
- ✓ Stralcio della Variante alla sede ferroviaria in uscita dalla galleria S. Venere (stazione di Rocchetta), ubicata in territorio di Melfi (PZ)

Con detta integrazione si è perfezionata la localizzazione delle opere previste in progetto ai fini urbanistici e si è aggiornato il relativo inserimento ambientale e paesaggistico delle opere modificate;



- Pertanto il Comitato Regionale V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, nella seduta del 05.07.2016, esaminava la documentazione progettuale integrativa e si esprimeva come da parere allegato n. 2 alla presente deliberazione;
- Con nota prot. n. 9165 del 05.07.2016, allegato n. 3 alla presente deliberazione, l'Autorità di Bacino della Puglia riteneva il progetto in esame conforme al PAI vigente e quindi assegnava al RUP la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni indicate nello stesso parere
- La giunta regionale esprime, ai sensi dell'art. 20, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., il parere relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6, comma 3, l. 349/1986;

**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 relatore, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e s.m.i. e della lett. K) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

**LA GIUNTA**

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore e dal Dirigente della Sezione;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

**DELIBERA**

- di esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell'ambito del procedimento ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale, in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nelle sedute dell'01.12.2015 e del 05.07.2016, allegati alla presente deliberazione per farne parte integrante, parere favorevole condizionato di compatibilità ambientale per il progetto concernente la "Linea ferroviaria Foggia-Potenza Sottoprogetto 2 - elettrificazione, rettifiche del tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede", proposto da Italferr S.p.A. Area Operativa Centro sud;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia -;
- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

Dott. G. CARMELA MORETTI  
*Carmela Moretti*

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

Dott. MICHELE EMILIANO  
*Michele Emiliano*



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 alla risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore  
P.O. Segreteria del Comitato V.I.A.  
(Sig.ra C. Mafrica)

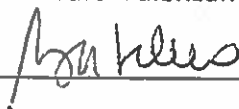
  
\_\_\_\_\_

Il Dirigente della Sezione Ecologia a.i.  
(Ing. G. Tedeschi)

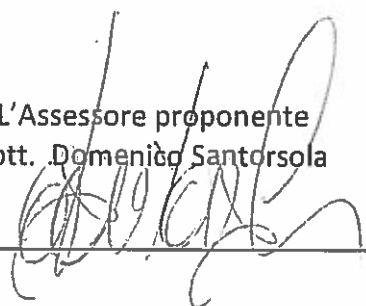
  
\_\_\_\_\_

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento ravvisa/non ravvisa la necessità di esprimere sulla presente proposta di deliberazione osservazioni ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 e 20 del D.P.G.R. n. 443/2015.

Il Direttore di Dipartimento della Mobilità,  
Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio  
(Ing. Barbara Valenzano)

  
\_\_\_\_\_

L'Assessore proponente  
Dott. Domenico Santorsola

  
\_\_\_\_\_

Il Presente provvedimento è esecutivo

Il Segretario della Giunta  
Dott.a CARMELA MORETTI





ALLEGATO 1 = 1

UFF. VIA / U. INCA

MAFRICA



**REGIONE PUGLIA**  
**AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, LA TUTELA E LA SICUREZZA**  
**AMBIENTALE E PER L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE**  
**ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE**  
**SERVIZIO ECOLOGIA – UFFICIO PROGRAMMAZIONE, POLITICHE ENERGETICHE, V.I.A. E**  
**V.A.S.**

Regione Puglia  
 Servizio Ecologia

15339

100\_000

15339

15339

DIC. 2015  
C. 2015

Al Dirigente Ufficio Programmazione,  
Politiche Energetiche, V.I.A. e V.A.S.

SEDE

**Parere espresso nella seduta del 01/12/2015**

**Oggetto:** Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale - Sottoprogetto 2 -  
Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione p.l. e consolidamento sede, Proponente: RFI -  
ITALFERR

**Premessa e descrizione intervento**

La linea ferroviaria Foggia – Potenza, risalente alla seconda metà dell'Ottocento, a semplice binario elettrificata, si sviluppa con tracciati caratterizzati da elevate pendenze e curve di raggio stretto (250 m).

Con Delibera CIPE n. 62/2010 è stato finanziato il progetto 1674.AM "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia – Potenza", inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo nell'ambito della realizzazione della Direttrice ferroviaria "Napoli – Bari – Lecce – Taranto". I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviate);
- elettrificazione della linea;
- rettifiche di tracciato;
- soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Il progetto "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia – Potenza", si compone di due sottoprogetti, il secondo del quale è oggetto del parere:

- sottoprogetto 1 – Adeguamenti a standard e razionalizzazione degli impianti;
- sottoprogetto 2 – Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL ed adeguamento di gallerie.



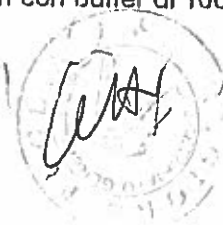
**Aree protette**

Aree	Intorcato dalla linea ferroviaria	Operaz d'arte Interferente	Canileri Interferenti
Parco regionale Bosco dell'Incoronata (Codice EUAP1188)	SI	NV01 - Km 11+764 NV02 - Km 14+254	AT21 AT22 AT23 AT24
SIC IT9110032 - Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata	SI	NV01 - Km 11+764 (tangente al perimetro dell'area)	AT21 AT22
SIC IT9120011 - Valle Ofanto, Lago Capacciotte	SI	NV07 - Km 46+364 parte finale della variante al tracciato (tangente al perimetro)	AT232 AT243 AT244 AT245 AT24
Parco regionale Fiume Ofanto (Codice EUAP1195)	SI	NV07 - Km 46+364 parte finale della variante al tracciato	AT230 AT240 AT241 AT242 AT237 AT243 AT244 AT245 AT24
Parco Regionale Monte Vulture (Istituito)	SI	NV08 - Km 73+295	
SIC 9210210 Monte Vulture	No (dista 1,2 km circa dalla linea)	-	
ZPS 9210210 Monte Vulture	No (dista 1,2 km circa dalla linea)	-	
Riserva Regionale Lago Piccolo di Monticchio (Codice EUA0253)	No (dista 3,3 km circa dalla linea)	-	
Riserva Naturale Spacciaboachi (Codice EUAP0033)	Linea tangente il perimetro	-	
Riserva naturale I Piasconi (Codice EUAP0036)	No (dista 2,4 km circa dalla linea)	-	

La linea Foggia – Potenza, in sintesi, interessa aree sottoposte ai seguenti vincoli:

**Territorio comune di Foggia**

- Area Protetta – Bosco Incoronata – Parco Naturale Regionale;
- SIC – Bosco Incoronata – Parco Naturale Regionale;
- sistema di naturalità – Bosco Incoronata;
- aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 – Tratturi con buffer di 100 metri – Tratturello Foggia Ordona Lavello;





- PAI – Alta pericolosità idraulica;
- segnalazione carta dei beni – Area buffer di 100 metri – Sito codice FG002070 Età Romana Inseppimento Villa Romana;

**Territorio comune di Ortona:**

- altre aree – Connessioni fluviali residue;
- beni culturali con 100 metri di buffer parte II D. Lgs. N. 42/2004 – Resti monumentali dell'antica città di Herdonia;
- aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004:
  - a) tratturi con buffer di 100 metri – Tratturello Cerignola Ponte di Bovino e Tratturello Mortellito Ferrante;
  - b) fiumi, torrenti, corsi d'acqua fino a 150 metri – Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto, Torrente Carapelle e Calagio;
- PAI – Alta pericolosità idraulica;
- Segnalazione carta dei beni – area buffer di 100 metri – scavi archeologici Villaggio di Herdonia.

**Territorio comune di Ascoli Satriano:**

- Segnalazione carta dei beni – area buffer di 100 metri.
  - a) Codice sito FG 00813 Necropoli di Faragola;
  - b) Codice sito FG 003326 Edificio Medievale di Faragola;
  - c) Codice sito FG 000718 Fattoria Stazione di Ascoli Satriano;
  - d) Codice sito FG 000715 Villaggio Giarnera Piccola;
  - e) Codice sito FG 003357 Fattoria Giarnera Grande.
- Aree tutelate per legge art. 142 del D. Lgs. 42/2004 – Zona archeologica con buffer di 100 metri – Faragola codice ARC0040.

**Territorio comune di Candela:**

- Aree protette nazionali e regionali – Parco Naturale fiume Ofanto;
- SIC – Valle Ofanto Lago di Capacciotti;
- altre aree – connessioni fluviali residuali;
- PAI – Alta pericolosità idraulica;
- Segnalazione carta dei beni – area buffer di 100 metri – scavi archeologici Villaggio di Herdonia

8

g R S  
 A A



## **PAI Puglia**

Le aree a pericolosità idraulica alta connesse alla presenza del Torrente Carapelle sono interessate direttamente dagli interventi di progetto situati immediatamente ad Est del centro abitato di Ortona, posti rispettivamente alle progressive chilometriche 17+550 e 18+024 (stralciato dal quadro di riferimento ambientale).

Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto della adeguarsi.

## **Quadro di riferimento progettuale**

Il progetto definitivo tiene conto delle modifiche apportate al progetto a seguito delle indicazioni/prescrizioni fornite in sede di Conferenza dei Servizi.

L'intervento (schematizzato nella Figura seguente) si suddivide in quattro appalti (l'appalto 3, inizialmente ipotizzato, è stato eliminato in fase di progettazione definitiva) che si distribuiscono lungo la tratta oggetto di SIA e che contengono diverse tipologie di interventi:

### **Appalto 01**

L'elettrificazione interessa la linea compresa tra Cervaro (km 8+650) e Potenza Centrale (km 118+330) e comporta le seguenti attività:

- l'elettrificazione della linea esistente
- le relative opere connesse (SSE, TE),
- l'abbassamento del p.f. in alcune gallerie
- la variante di Rocchetta (che si rende necessaria proprio al fine di consentire l'attrezzaggio TE nella galleria S. Venere)

### **Appalto 02**

Comprende:

- Variante 1 (rettifica di tracciato compresa tra km 36+586 e Km 37+523)
- Variante 2 (rettifica di tracciato compresa tra Km 43+405 e Km 45+340)
- Realizzazione delle opere sostitutive dei PL da sopprimere (già previste nel Progetto Preliminare)
- Viadotti in muratura (interventi volti al rafforzamento per la velocizzazione)
- Realizzazione di nuovi tombini per necessità idrauliche e strutturali
- 041 Comprende le opere aggiuntive per ottemperanza alle prescrizioni ricevute in corso di CdS istruttoria:

### **Appalto 04**

Comprende le opere aggiuntive per ottemperanza alle prescrizioni ricevute in corso di CdS istruttoria ovvero la realizzazione delle opere sostitutive dei PL da sopprimere.

### **Appalto 05**

Comprende le opere di attrezzamento tecnologico: SCMT con encoder da segnale. Si tratta di due aree tecniche che rientrano in aree di stazione.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a circular stamp with illegible text and several scribbles.

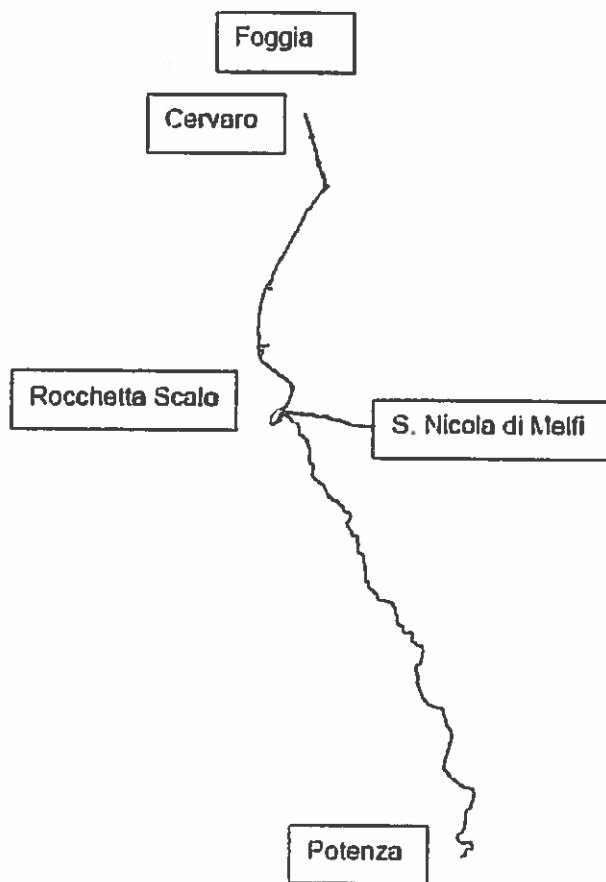


Fig. 1 - Rappresentazione schematica delle linee ferroviarie oggetto di intervento

Dei quattro appalti sopra riportati, il n. 04 riguarda la sola progettazione definitiva e l'iter autorizzatorio di CdS.

I lavori di elettrificazione interessano l'adeguamento delle gallerie presenti sulle tratte oggetto dell'intervento. Nello studio si evidenzia che le opere in sotterraneo sono totalmente assenti nella tratta tra Foggia e Rocchetta S.A., mentre nella tratta tra Rocchetta S.A. e Potenza sono presenti 39 gallerie (tra naturali e artificiali) e nella tratta tra la stazione di Rocchetta S.A. e quella di San Nicola di Melfi sono presenti due gallerie (Isca della Ricotta e la Colle S. Venere).

Si evidenzia, inoltre, che nella tratta Rocchetta Sant'Antonio - Potenza C.le è prevista la sola elettrificazione della linea ferroviaria, mentre in quella tra Cervaro e Rocchetta Sant'Antonio, oltre all'elettrificazione, si deve tener conto della velocizzazione e della modifica della categoria della linea passando da C3 a D4 da estendersi anche alla tratta Rocchetta Sant'Antonio - San Nicola di Melfi.

In merito alle opere d'arte esistenti, pertanto, sono state considerate quelle presenti nei soli tratti oggetto di velocizzazione a causa del ricarico del carico permanente (ballast) e della modifica della categoria della linea.

Per quanto riguarda i cavalcaferrovia progettati al fine di sopprimere n. 35 passaggi a livello, è stato preso in considerazione il criterio della massima ottimizzazione del rapporto costi-benefici. La soppressione dei PL è stata prevista al fine di aumentare la regolarità e la sicurezza della marcia dei treni e di eliminare il disagio agli utenti della strada. Nell'ambito del progetto è stata prevista la realizzazione di opere sostitutive e in particolare dei seguenti cavalcaferrovia.

10



La tabella seguente, stralciata dal SIA, riporta le opere comprese nel sottoprogetto 2.

PROGRESSIVA	OPERA	Appalto	Regione	Prov.	Comune
INIZIO ELETTRIFICAZIONE KM 8+650		1			
Km 08+019	TE Cervaro	1	Puglia	Foggia	Foggia
Km 10+654	Ponte sul Torrente Cervaro	2	Puglia	Foggia	Foggia
Km 11+764	NV01 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Foggia
Km 14+942	NV02 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Foggia
Km 16+712	Ponte sul Torrente Carapette	2	Puglia	Foggia	Ortona
km 17+550	NV03 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Ortona
Km 20+250 - km20+700	Cavalcavia SS 161 - SP85 Adeguamento del piano del ferro	1	Puglia	Foggia	Ortona
Km 30+881	NV05 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Ascoli Satriano
Km 30+553	SSE Ascoli Satriano	1	Puglia	Foggia	Ascoli Satriano

Handwritten notes and signatures:

- Handwritten initials: "H", "C", "g", "A", "e", "da", "C", "H", "H"
- A circular stamp with a signature inside, located at the bottom right.

km 36+586 - 37+523 (vecchie chilometriche: Km 36+695 - Km 37+612)	Variante 1	2	Puglia	Foggia	Candela
Km 36+782	NV10 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	4	Puglia	Foggia	Candela
Km 38+203	NV08 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Candela
km 39+552	NV11 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	4	Puglia	Foggia	Candela
Km43+405 - 45+340 (vecchie chilometriche: Km43+405- Km45+364)	Variante 2	2	Puglia	Foggia	Candela
Km 44+443	NV07 Nuovo cavalcavia in sostituzione del PL	2	Puglia	Foggia	Candela
Km 46+471	Viadotto Vallone Olivastro	2	Puglia	Foggia	Rocchetta Sant'Antonio
Km 47+796	Viadotto Vallone della Noce	2	Puglia	Foggia	Rocchetta Sant'Antonio
km 49+209	cabina TE Rocchetta	1	Puglia	Foggia	Rocchetta Sant'Antonio
km 49+294 - 50+585 (sulla diramazione verso S. Nicola di Melfi, l'intervento termina termina al km 0+450)	Variante Rocchetta	1	Puglia	Foggia	Rocchetta Sant'Antonio
			Basilicata	Potenza	Melfi
Km 49+980 - km 50+156	Galleria Colle Santa Venere Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 52+950 - km 54+050	Galleria Capraia 1 e 2 Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 53+021 - km 53+232	Galleria Capraia 1 Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 53+580 - km 53+830	Galleria Capraia 2 Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 54+900 - km 55+500	Galleria artificiale Leonessa Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 55+122 - km 55+279	Galleria Artificiale di Leonessa Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 56+445 - km 56+784	Galleria Caprannola	1	Basilicata	Potenza	Melfi



	Interventi propedeutici alla elettrificazione		a		
Km 57+014 - km 57+273	Galleria Paradiso Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
km 57+050 - km 57+450	Galleria Paradiso Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 57+660 - km 57+795	Galleria Seminello Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 58+271 - km 58+377	Galleria Maria Giovanna Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 59+150 - km 59+650	Galleria Solorzo Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 59+368 - km 59+927	Galleria Solorzo Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 60+235 - km 60+334	Galleria Paglia Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 60+545 - km 62+066	Galleria Cardinale Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 65+816 - km 65+893	Galleria Artificiale di Melfi Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 66+592 - km 66+863	Galleria S.Agata Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 67+959 - km 68+221	Galleria Foresta 1 Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Melfi
Km 68+297 - km 68+564	Galleria Foresta 2 Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Rapolla
Km 68+651 - km 69+326	Galleria Fontanalba Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Rapolla
Km 69+413 - km 69+747	Galleria Musconetto Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Rapolla
Km 70+606 - km 70+813	Galleria Pantano Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Barile

9  


13



Km 70+916 - km 71+224	Galleria Costantinopoli Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Barile
Km 71+286 - km 71+667	Galleria Pietre Nere Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Barile
Km 71+736 - km 71+971	Galleria Barile Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Barile
km 72+150 - km 72+600	Galleria artificiale Barile Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicat a	Potenza	Barile
Km 72+326 - km 72+427	Galleria Artificiale di Barile Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Barile
Km 73+295	NV08 Sottovia/ Cavalcaferrovia	4	Basilicat a	Potenza	Barile Rionero in Vulture
Km 74+760	NV12 <sup>2</sup> riprofilatura strada- adeguamento ponte	4	Basilicat a	Potenza	Rionero in Vulture
Km 74+660	SSE RIONERO	1	Basilicat a	Potenza	Rionero in Vulture
Km 79+090 - km 79+261	Galleria Ripacandida Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Atella
Km 83+568 - km 83+703	Galleria Canalicchio Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Filiano
Km 83+973 - km 84+143	Galleria Colle delle Spine Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Filiano
Km 84+866 - km 85+091	Galleria Felicosa Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Filiano
Km 85+500 - km 85+816	Galleria Agromonte Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Filiano
Km 86+666 - km 86+880	Galleria Pietramartelluzza Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Filiano
Km 87+298 - km 87+496	Galleria Cerasa	1	Basilicat	Potenza	Filiano

14



	Interventi propedeutici alla elettrificazione		a		
km 96+150 - km 96+750	Galleria Quattrocchi imbocco Nord Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 96+424 - km 98+251	Galleria Monte Quattrocchi Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
km 97+950 - km 98+500	Galleria Quattrocchi imbocco Sud Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 98+778- km 98+964	Galleria Carriero Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 99+780	SSE PIETRAGALLA	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 99+959- km 100+162	Galleria Giardiniera Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 100+231- km 103+551	Galleria Appennino Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Avigliano
Km 110+854 - km 112+774	Galleria Pietracolpa Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
Km 113+262 - km 113+489	Galleria Branca Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
km 113+500 - km 113+950	Galleria Viggiani Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Potenza
Km 113+671 - km 113+852	Galleria Viaggini Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
Km 114+289 - km 114+391	Galleria Artificiale di Potenza Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
Km 114+840 - km 115+375	Galleria Santa Maria Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
Km 115+826 - km 115+994	Galleria Camposanto Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicata	Potenza	Potenza
km 115+650 al km 116+050	Galleria Camposanto Adeguamento del piano del ferro	1	Basilicata	Potenza	Potenza

15





Km 117+775	Cabina TE Potenza	1	Basilicat a	Potenza	Potenza
<b>FINE ELETTRIFICAZIONE 118+330</b>		1			

**TRATTA ROCCHETTA SCALO - SAN NICOLA DI MELFI**

PROGRESSIVA	OPERA	Appalto	Regione	Prov.	Comune
<b>INIZIO ELETTRIFICAZIONE</b>		1	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 0+389	Ponte sul fiume Ofanto	2	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 2+334	Viadotto Isca della Ricotta	2	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 2+375 - Km 2+643	Galleria Isca di Ricotta Interventi propedeutici alla elettrificazione	1	Basilicat a	Potenza	Melfi
perpendicolare al KM 72+727, sulla linea ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio - Melfi	<b>SSE SAN NICOLA DI MELFI</b>	1	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 7+969	Viadotto Vallone Camarda Nuova	2	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 9+573	Viadotto Vallone Camarda Vecchia	2	Basilicat a	Potenza	Melfi
Km 11.850	Viadotto Vallone Catapane	2	Basilicat a	Potenza	Melfi
<b>FINE ELETTRIFICAZIONE</b>		1	Basilicat a	Potenza	Melfi

Nel progetto è previsto inoltre l'adeguamento delle esistenti viabilità stradali con interventi di modifica planimetrici e/o altimetrici e realizzazioni di nuove viabilità.  
Nel progetto sono inoltre previsti specifici interventi di mitigazione con filari di alberi e alberature in corrispondenza delle nuove opere.

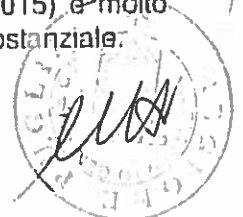
**Pareri espressi**

L'Arpa Puglia, con nota prot. 0066196 del 17/11/2015, ha fatto pervenire una nota sugli aspetti propria competenza e che si ritiene di condividere; in merito si allega alla presente il parere integrale formulato dall'ARPA Puglia per considerarlo parte integrante.

Come prima evidenziato, lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, giusta nota prot. 15913 del 12/11/2015 e alle cui successive prescrizioni, che formeranno oggetto del parere, si ritiene sin d'ora che il progetto debba adeguarsi.

In data odierna è pervenuto anche il parere della Regione Puglia, Sezione Assetto del Territorio, Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica. Il Servizio in questione pone l'accento sull'importanza dell'opera ma nel contempo evidenzia numerose criticità sotto il profilo paesaggistico. Nell'esprimere un parere favorevole preliminare, fornisce delle considerazioni valutative che certamente si condividono, intervento il progetto in ambiti progettuali e paesaggistici di sicuro pregio. Il parere espresso dal Servizio suddetto (prot. 11539 del 01/12/2015) è molto articolato e si ritiene debba allegarsi al presente parere per farne parte integrante e sostanziale.

16



## Conclusioni

Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto debba adeguarsi.

Come sopra evidenziato notevoli criticità sono state evidenziate anche sotto il profilo paesaggistico dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia.

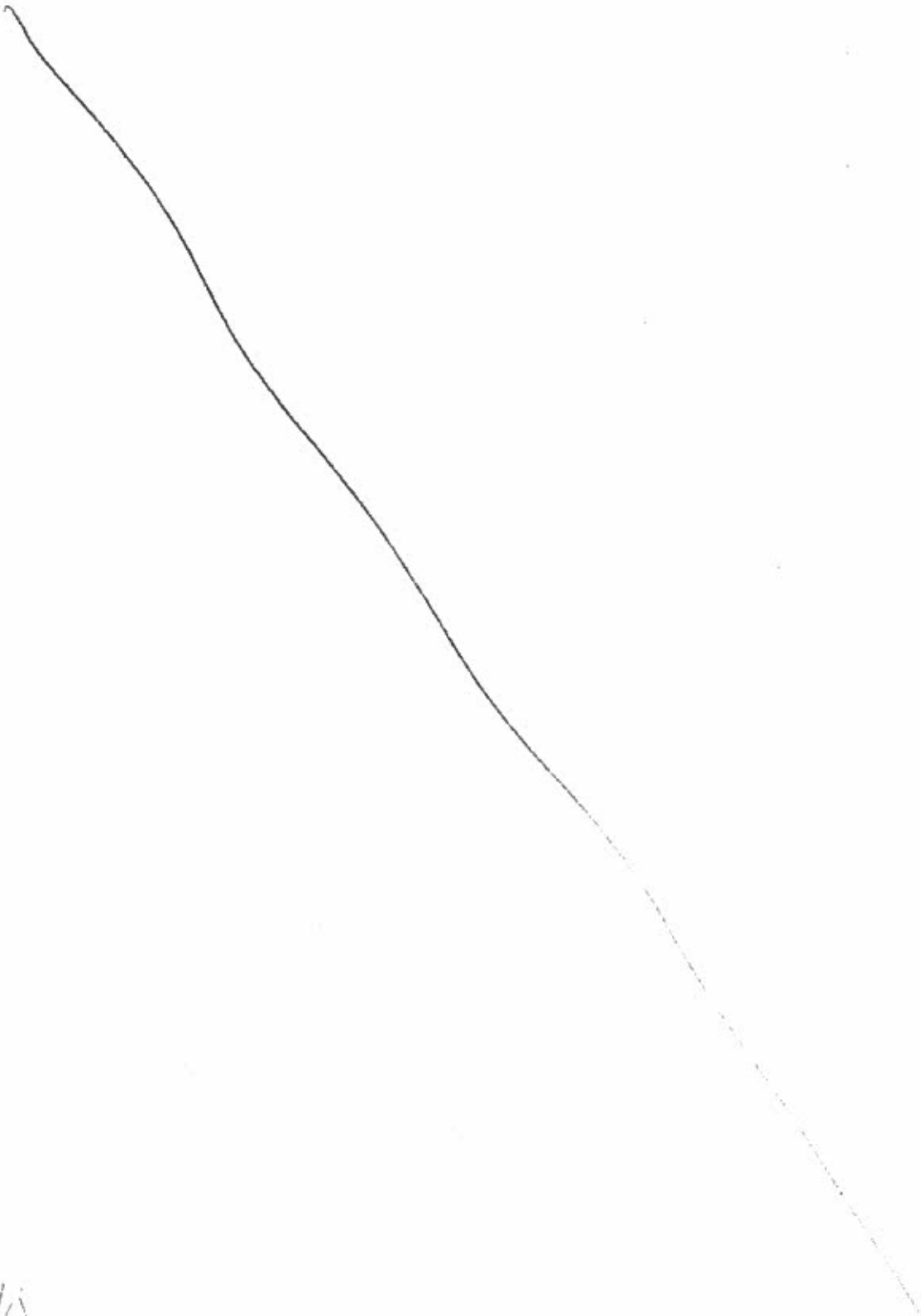
Il Comitato ritiene che le peculiarità ambientali dell'area di intervento siano notevoli e meritevoli di tutela, pur considerando che l'intervento così come proposto affronta soluzioni tecniche orientate al raggiungimento degli obiettivi prefissati, non ultimo quello di fornire scelte oculate per una migliore fruizione del territorio ed apportare positive sinergie per consentire una crescita socio-economica del territorio pugliese e lucano.

Il progetto affronta le tematiche paesaggistiche in maniera attenta, ma certamente l'affinamento degli studi e la risposta alle puntuali indicazioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica potrà migliorare la compatibilità dell'intervento, necessario e non delocalizzabile, anche in considerazione che insiste lungo tracciati esistenti.

Pertanto, in considerazione dell'importanza dell'intervento, che pone soluzione a molteplici criticità funzionali della linea ferroviaria, preso atto che interviene su un tracciato esistente con puntuali variazioni atte a ridurre situazioni di rischio, in considerazione altresì che l'eventuale adeguamento alle indicazioni e prescrizioni dell'AdB Puglia possa comportare miglioramento delle soluzioni progettuali ed assicurare una migliore funzionalità, nonché in considerazione che ulteriori miglioramenti possano derivare dall'affinamento degli studi e delle soluzioni progettuali secondo le indicazioni e prescrizioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, il Comitato ritiene che possa considerarsi compatibile la soluzione progettuale proposta, pur con la necessità di recepimento delle indicazioni e prescrizioni degli Enti sopra richiamati, da verificare in sede nazionale.

17

Handwritten signatures and stamps, including a circular official stamp of the Puglia Region.



11

18

15





**ARPA PUGLIA**  
Agenzia regionale per la prevenzione  
e la protezione dell'ambiente.

Sede legale  
Corso Trieste 27, 70128 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P.IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia  
Via Giuseppe Rossi, 139 71100 FOGGIA  
Tel. 0881 316200 Fax 0881 663886  
[dap.fg@arpa.puglia.it](mailto:dap.fg@arpa.puglia.it)



LAB N° 1110

REGIONE PUGLIA  
SERVIZIO ECOLOGIA  
Servizio VIA e VINCA  
[servizio.ecologia@pec.pupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.pupar.puglia.it)

e p.c. Direzione Scientifica  
Alla c.a. del Dott. Vito Perrino

Oggetto: Seduta del Comitato VIA del 17-11-2015. Richiesta parere ARPA - Italferr s.p.a. -  
Procedura di VIA ministeriale: Linea ferroviaria Potenza - Foggia. Ammodernamento -  
Sottoprogetto 2.

In allegato si trasmette il parere predisposto da questo Dipartimento in relazione al procedimento in  
oggetto.

Distinti Saluti.

Il Direttore del Servizio Territoriale  
Ing. Antonio Fascia

Il Direttore del DAP  
Dott.ssa Binacmaria Cudillo  
Direttore, For. Specializzazione  
Ufologia e Gestione Risorse  
Dott.ssa Rosaria Perruzzelli

Allegati: c.s.

15608\_01 17/11/2015

19





**ARPA PUGLIA**  
Agenzia regionale per la prevenzione  
e la protezione dell'ambiente

Sede legale  
Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P.IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia  
Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA  
Tel. 0881 316200 Fax 0881 665886  
[info@arpa.puglia.it](mailto:info@arpa.puglia.it)



LAB N° 1110

Oggetto: Seduta del Comitato VIA del 17-11-2015. Richiesta parere ARPA – Italferr s.p.a. – Procedura di VIA ministeriale: Linea ferroviaria Potenza – Foggia. Ammodernamento – Sottoprogetto 2.

Con riferimento alla procedura in oggetto, esaminata la documentazione tecnica integrativa caricata sul portale del Ministero dell'Ambiente in data 11-11-2015, per gli aspetti di competenza si rileva quanto segue.

Il progetto in esame consiste nell'ammodernamento della rete ferroviaria linea Foggia-Potenza, al fine di permettere la velocizzazione di alcuni tratti, nonché l'elettrificazione della tratta Rocchetta Sant'Antonio - San Nicola di Melfi, per ragioni analoghe.

Non si tratta, pertanto, della progettazione di una nuova linea ferroviaria bensì della realizzazione di nuove opere insistenti sull'attuale linea Foggia-Potenza e opere di adeguamento infrastrutturale della tratta Rocchetta Sant'Antonio-San Nicola di Melfi.

I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- Ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- Razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- Elettrificazione della linea;
- Rettifiche di tracciato;
- Soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- Consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Si evidenzia preliminarmente che la linea Foggia-Potenza in progetto interessata aree sottoposte ai seguenti vincoli:

1. Territorio comune di Foggia.

- Area Protetta - Bosco Incoronata - Parco Naturale Regionale.
- SIC - Bosco Incoronata - Parco Naturale Regionale.
- Sistema di naturalità - Bosco Incoronata.
- Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004 - Fratturi con buffer di 100 metri - Fratturello Foggia Ortona Lavello.
- PAM - Alta Pericolosità Idraulica.
- Segnalazione carta dei beni - Area buffer di 100 metri - Sito codice FG002070 Età Romana Insediamento Villa Romana.

2. Territorio comune di Ortona.

- Altre aree - Connessioni fluviali residue.
- Beni culturali con 100 metri di buffer Parte II D.Lgs n. 42/2004 - Resti monumentali dell'antica città di Herdonia.

20





**ARPA PUGLIA**  
Agenzia regionale per la prevenzione  
e la protezione dell'ambiente

Sede legale  
Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 3460111 Fax 080 3460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P.IVA. 05830420734

Dipartimento Provinciale di Foggia  
Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA  
Tel. 0881 316200 Fax 0881 665886  
[dap.fg@arpa.puglia.it](mailto:dap.fg@arpa.puglia.it)



**ACCREDIA**

LAB N° 3110

- Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004.
  - a. Tratturi con buffer di 100 metri - Tratturello Corignola Ponte di Bovino e Tratturello Mortellito Ferrante.
  - b. Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua fino a 150 metri - Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto, Torrente Carapelle e Calagio.
- PAI - Alta Pericolosità Idraulica.
- Segnalazione carta dei beni - Area buffer di 100 metri - Scavi archeologici Villaggio di Herdonia.
- 3. Comune di Ascoli Satriano.
  - Segnalazione carta dei beni - Area buffer di 100 metri.
    - a. Codice sito FG00813 Necropoli di Faragola.
    - b. Codice sito FG003326 Edificio Medievale Faragola.
    - c. Codice sito FG000718 Fattoria Stazione di Ascoli Satriano.
    - d. Codice sito FG000715 Villaggio Giarnera Piccola.
    - e. Codice sito FG003357 Fattoria Giarnera Grande.
  - Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004 - Zona archeologica con buffer di 100 metri - Faragola codice ARC0040.
- 4. Comune di Candela.
  - Aree Protette Nazionali e Regionali - Parco Naturale fiume Ofanto.
  - SIC - Valle Ofanto Lago di Capaciotti.
  - Altre aree - Connessioni fluviali residuali.
  - Aree tutelate per legge Art. 142 D.Lgs n. 42/2004.
    - a. Tratturo con buffer di 100 metri - Tratturo Pescasseroli - Candela.
    - b. Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua - Rio Salso, Fosso del Malo e Fiume Ofanto.
  - Segnalazione carta dei beni - Codice sito FG003479 Casina Pisciole.

Il quadro di riferimento ambientale è stato sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali utili a rappresentare compiutamente lo stato del contesto territoriale ed ambientale. Sono proposti specifici interventi di mitigazione con filari di alberi e alberature in corrispondenza delle nuove opere.

Nel merito si raccomanda di effettuare il rinverdimento dell'area con ecotipi locali, provenienti da vivai che certifichino la provenienza autoctona delle essenze vegetali.

Tenuto in considerazione tutto quanto rappresentato con particolare riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.), per gli aspetti flora, fauna ed ecosistemi è possibile considerare che sono stati definiti tutti gli strumenti di gestione e di controllo, documentando la localizzazione dei punti di misura, la tempistica e i parametri ritenuti opportuni al fine di identificare eventuali effetti di breve e lungo periodo che potrebbero manifestarsi.

Tutto quanto rappresentato, considerando i richiamati interventi di mitigazione, si può concludere che l'intervento non determina ulteriori effetti ambientali significativi sulle componenti flora, fauna ed ecosistemi.

In relazione alle terre e rocce da scavo il proponente dichiara che la realizzazione delle opere previste determina la produzione di circa 266.000 m<sup>3</sup> di materiale di risulta prodotto dagli scavi e dalle attività di demolizione di cui circa il 20% (54.757 m<sup>3</sup>) destinati al riutilizzo per riporti/rilevati.

24





**ARPA PUGLIA**  
Agenzia regionale per la prevenzione  
e la protezione dell'ambiente

Sede legale  
Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5440150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
CF e P.IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia  
Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA  
Tel. 0881 316200 Fax 0881 663886  
[Leg.fg@arpa.puglia.it](mailto:Leg.fg@arpa.puglia.it)



LAB N° 1120

Il "Piano di gestione dei materiali da risulta" propone quanto di seguito indicato:  
*"In generale, a seconda delle modalità realizzative adottate e della natura dei materiali scavati, la gestione dei materiali di risulta avverrà nelle seguenti modalità:*

- *In esclusione dal regime dei rifiuti: riutilizzo nello stesso sito (c. 1 art. 185 D.Lgs n.152/06 e s.m.i.)*
- *Nel regime rifiuti (parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.): i materiali che si prevede di non riutilizzare nell'ambito delle lavorazioni, saranno classificati ed inviati ad idoneo impianto di smaltimento/recupero.*

*Il materiale gestito come rifiuto (parte IV D. Lgs. 152/06 a smi), avverrà privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo secondariamente prevedendo lo smaltimento in discarica."*

Poiché la gestione dei materiali da scavo nell'ambito di attività e opere sottoposte a procedimenti di VIA resta regolamentata da quanto previsto dal vigente DM n. 161/2012, non si condivide la modalità gestionale proposta dalla Società ai sensi del c. 1 art. 185 D.Lgs n. 152/06 e smi.

Inoltre il comma 1 dell'art. 5. del DM 161/2012 prevede che "Il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato dal proponente all'Autorità competente almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera. Il proponente ha facoltà di presentare il Piano di Utilizzo all'Autorità competente in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera. Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, al sensi della normativa vigente, l'espletamento di quanto previsto dal presente Regolamento deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale." Pertanto occorre redigere il Piano di Utilizzo, conformemente al DM 161/2012 sopra citato, completo degli elementi conoscitivi ambientali minimi prescritti dalla stesso DM 161/2012.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei suoli il proponente dichiara che i "punti di indagine dei terreni ricadono tutti in aree ferroviarie e pertanto il riferimento normativo è rappresentato dalla Colonna B"; non risultano tuttavia forniti elementi o documenti che giustificano il riferimento alla colonna B dell'Allegato V al Titolo V alla Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006.

Con riferimento al Piano di monitoraggio ambientale si rileva quanto segue.

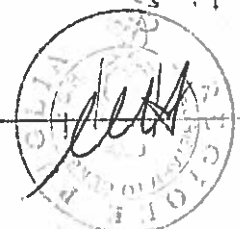
Le Linee Guida ISPRA per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale - Indirizzi metodologici generali, per quanto concerne i parametri analitici, chiariscono che *"La scelta dei parametri ambientali (chimici, fisici, biologici) che caratterizzano lo stato qualitativo-quantitativo di ciascuna componente/fattore ambientale, rappresenta l'elemento più rilevante per il raggiungimento degli obiettivi del MA e deve essere focalizzata sui parametri significativi per il monitoraggio degli impatti attesi"*

Il progetto di monitoraggio esaminato lascia indefinita la scelta dei parametri analitici, le metodiche di analisi e i valori limite di riferimento per la componente ambiente idrico e per la componente suolo e sottosuolo.

Pertanto, occorre definire quanto sopra rappresentato.

In merito alle attrezzature di lavoro e agli impianti elettrici si ricorda che l'utilizzo delle attrezzature di lavoro deve essere conforme alle disposizioni del Titolo III del D.Lgs n. 81/2008, ricordando che quelle indicate nell'allegato VII devono essere sottoposte alle verifiche periodiche previste dall'art. 71 comma

22





**ARPA PUGLIA**  
Agenzia regionale per la prevenzione  
e la protezione dell'ambiente

Sede legale  
Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P.IVA. 01830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia  
Via Giuseppe Rosati, 139 71100 FOGGIA  
Tel. 0881 316200 Fax 0881 665866  
[sp.fg.arpa.puglia.it](http://sp.fg.arpa.puglia.it)



LAB. N° 1110

Il del suddetto decreto e che gli impianti elettrici di messa a terra di cantiere devono ottemperare alle disposizioni del DPR n. 462/2001 a esso applicabili.

Con riferimento agli aspetti relativi al rumore si chiede di integrare le valutazioni contenute nella documentazione prodotta fornendo una specifica Relazione tecnica di impatto acustico sottoscritta da Tecnico Competente in Acustica Ambientale.

La valutazione dovrà contenere anche una misura del valore di fondo (rumore residuo) presso tutti i recettori individuati. Il rumore ambientale dovrà essere determinato dalla sovrapposizione del rumore prodotto in esercizio al rumore residuo.

Ai sensi dell'art. 5 comma 2 del DPR 459/1998 la verifica dovrà essere eseguita anche per i recettori posti al di fuori della fascia di pertinenza.

Ai fini della riproducibilità del fenomeno sonoro analizzato la relazione dovrà riportare tutti i dati di input del modello di calcolo.

Il monitoraggio acustico proposto potrà essere valutato solo successivamente all'esame della documentazione integrativa richiesta.

Il Direttore del Servizio Territoriale

ing. Antonio Fascia  
*Antonio Fascia*

Gruppo di lavoro  
ing. Antonio Nardella  
ing. Antonio Fascia  
ing. Domenico de Palma  
dr.ssa Michela Ingaramo

23







**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

AOO\_145 / 000 11539 del 01/12/2015  
PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo fax e  
posta elettronica ai sensi  
dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per le Infrastrutture, per i  
sistemi Informativi e statistici  
[dg\\_prog.div3@pec.mit.gov.it](mailto:dg_prog.div3@pec.mit.gov.it)

SEZIONE ECOLOGIA  
Servizio VIA e Vinca  
[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

SEZIONE URBANISTICA  
[servizio.urbanistica@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.urbanistica@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto: Comuni di Rocchetta Sant'Antonio, Candela, Ascoli Satriano, Ortona, Foggia.  
Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria  
Napoli-Bari-Lecce-Taranto. Linea Potenza-Foggia: ammodernamento.  
Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e  
consolidamento sede.**

Con riferimento alla nota del 04/05/2015, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 4516 del 07/05/2015 con cui ITALFERR SpA ha trasmesso il progetto in oggetto unitamente alla richiesta di parere di competenza, e alla nota prot. M\_INF\_TER\_PROG n. 7799-16 del 16/10/2015 acquisita al prot. del Servizio Urbanistica regionale con n. 8127 del 28/10/2015, con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, per i sistemi informativi e statistici ha convocato Conferenza di Servizi per il 03/12/2015, congiuntamente con la Sezione Regionale Urbanistica si rappresenta quanto segue.

(Descrizione dell'intervento)

Il Progetto di "Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia" è ricompreso nell'ambito degli interventi inseriti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, sottoscritto il 02 agosto 2012 dal

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

24 dicembre 2015

Il presente documento è stato redatto in data 24/12/2015 e ha per oggetto l'attuazione del progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia.





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

Ministero per la Coesione Territoriale, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalle Regioni Campania, Puglia e Basilicata e da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il Progetto risulta articolato in due distinti Sottoprogetti:

- Sottoprogetto 1 – Adeguamenti a standard e razionalizzazione degli impianti
- Sottoprogetto 2 – Elettificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

Il progetto trasmesso riguarda esclusivamente il Sottoprogetto 2. I lotti funzionali costituenti il Sottoprogetto 2 sono :

- Lotto 01 "Elettificazione";
- Lotto 02 "Rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede";
- Lotto 04 "Opere aggiuntive per ottemperanza prescrizioni di CdS istruttoria";
- Lotto 05 "Sistema di Controllo Marcia Treno con Encoder da segnale".

La progettazione definitiva del Sottoprogetto 2 (Lotti 1, 2, 4 e 5) prevede, complessivamente ed in sintesi, i seguenti interventi, a cavallo tra la Regione Puglia e la Regione Basilicata. Di seguito sono descritti tutti gli interventi, riguardanti anche la Regione Basilicata:

- L'elettificazione della linea Foggia-Potenza, nonché l'elettificazione della tratta Rocchetta-S.Nicola di Melfi sulla linea Rocchetta-Gioia del Colle; è altresì prevista la realizzazione della Sottostazione Elettrica (SSE) di Ascoli Satriano, nonché delle Cabine TE di PM Cervaro e di Rocchetta. Ogni SSE sarà realizzata con strutture portanti gettate in opera, da realizzare all'interno dei piazzali esistenti individuati in prossimità delle stazioni e sarà dotata di due gruppi da 3600 kW. È prevista una alimentazione in antenna MT con fornitura da parte del distributore locale di energia.
- L'adeguamento, ove risultato necessario, delle 40 gallerie presenti in linea per consentire l'attrezzaggio funzionale alla Trazione Elettrica (39 gallerie nel tratto Rocchetta-Potenza e un'altra galleria, Isca della Ricotta, da Rocchetta a S. Nicola di Melfi). In particolare, l'adeguamento della galleria S. Venere, in uscita da Rocchetta, ha reso necessaria una variante plano-altimetrica di tracciato conseguente alla necessità di modificare la sovrastruttura ferroviaria da doppio a singolo binario e di trasferire il bivio (per le direzioni S. Nicola di Melfi e Potenza) subito all'esterno della galleria stessa. In corrispondenza di detta variante è risultato altresì necessario prevedere due tombini idraulici.
- La rettifica del tracciato in corrispondenza di due curve - tra la pK 36+556 e la pK 37+540 circa e tra la pK 43+403 e la pK 45+354 circa - utili alla rettifica delle stesse mediante previsione di un più ampio raggio di curvatura, pari, rispettivamente, a 500 m e a 1200 m, nell'ottica di consentire la velocizzazione della tratta Cervaro Rocchetta (e viceversa) secondo le indicazioni ricevute da RFI relativamente alle nuove velocità di fiancata da prevedere in modifica all'attuale FCL. Nell'ambito della seconda variante è prevista la realizzazione di sette tombini idraulici.

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

25

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

via Dante, 62 - 70136 Bari

Il documento è stato approvato dal Comitato di Piano, in data 12/05/2015, con deliberazione n. 10/2015.



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

- In esito alla verifica delle opere d'arte presenti sulle tratte Cervaro-Rocchetta e Rocchetta-S.Nicola di Melfi in funzione della suddetta velocizzazione ed in funzione dell'ipotesi di riclassificazione di dette tratte di linea dalla categoria C3 (20 t/asse) alla categoria D4 (22,5 t/asse), è stata previsto il conseguente intervento di ristrutturazione di 104 tombini idraulici esistenti (76 sulla tratta Cervaro-Rocchetta e 28 sulla tratta Rocchetta-S. Nicola di Melfi), nonché il rifacimento ex-novo, nelle stesse estese, di 15 tombini, che sono stati anche resi idraulicamente compatibili.
- Interventi di manutenzione straordinaria dei 9 ponti e viadotti in muratura presenti da Cervaro a S.Nicola di Melfi (Ponte sul Cervaro al Km 10+654 linea Fg-Pz, Ponte sul Carapelle al Km 16+712 linea Fg-Pz, Viadotto Olivastro al Km 46+471 linea Fg-Pz, Viadotto Vallone della Noce al Km 47+796 linea Fg-Pz, Ponte sull'Ofanto al Km 0+389, Ponte sull'Isca della Ricolta al Km 2+334, Viadotto Vallone Camarda Nuova al Km 7+969, Viadotto Vallone Camarda Vecchia al Km 9+573, Viadotto Vallone Catapane al Km 11+950).
- Interventi di soppressione di complessivi 29 P.L. presenti in linea mediante realizzazione di relative opere sostitutive. Alcuni P.L. saranno soppressi in ambito Lotto 2 mediante sei cavalcata ferrovia e relative viabilità di ricucitura, 3 PL. ad Ascoli S. saranno soppressi a diretta cura dei Comuni (progettazione e realizzazione) con parziale contribuzione economica da parte di RFI, stabilita in apposite Convenzioni;
- Realizzazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) con encoder da segnale in sostituzione del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) oggi presente in linea.
- Adeguamenti degli impianti di Sicurezza e Segnalamento esistenti per renderli coerenti alla presenza dei nuovi enti della Trazione Elettrica (portali di sezionamento della Linea di Contatto) limitatamente alle stazioni non oggetto di intervento nell'ambito del Sottoprogetto 1.
- Adeguamenti degli impianti di Telecomunicazioni (realizzazione impianti cavi principali a fibre ottiche).

*(Tutele definite dalla pianificazione paesaggistica vigente)*

Considerato che con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 (pubblicato sul BURP n. 40 del 23 marzo 2015) è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), dall'analisi delle tavole tematiche dello stesso si evince quanto segue.

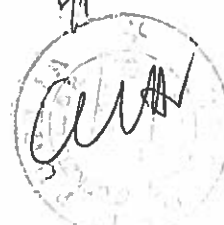
Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'intervento interessa l'ambito 2 "Monti Dauni", figura 2.4 "I Monti Dauni meridionali", l'ambito 4 "Ofanto", figura 4.2 "La media Valle dell'Ofanto", e l'ambito 3 "Tavoliere", prevalentemente le figure 3.6 "Le Marane di Ascoli Satriano" e 3.1 "La Piana foggiana della Riforma".

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

via Gentile 52 - 70126 Bari

mail: ufficio\_attuazionepptr@regione.puglia.it | PEC: servizio\_assetto\_territorio@pec.reg.puglia.it





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

Per quanto riguarda il sistema delle tutele poste in essere dal PPTR, si rappresenta quanto di seguito rappresentato.

**Comune di Rocchetta Sant'Antonio**

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

**Struttura idro-geo-morfologica**

- **Beni paesaggistici:** l'intervento interessa un *Corso d'acqua pubblico*, precisamente il *Fiume Ofanto*, disciplinato 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;
- **Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):** l'intervento ricade in un'area sottoposta a *Vincolo idrogeologico*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa numerosi *versanti*, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

**Struttura ecosistemica e ambientale**

- **Beni paesaggistici:** l'intervento interessa il *Parco Regionale Fiume Ofanto*, 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. 3 del D.Lgs. 42/04):** l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;

**Struttura antropica e storico-culturale**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

**Comune di Candela**

Considerato che con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 19/03/2012 è stato approvato l'Adeguamento del P. di F. al PUTT/P, prendendo atto della documentazione tecnica adeguata e revisionata in base agli adempimenti previsti dalla Delibera di Giunta Regionale n. 415/2011, dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), e delle tavole tematico dell'Adeguamento al PUTT/P fatto salvo dalle disposizioni transitorie di cui all'art. 106 comma 3, risulta quanto segue.

**Struttura PPTR**

**Struttura idro-geo-morfologica**

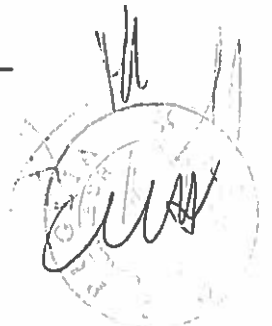
- **Beni paesaggistici:** l'intervento interessa n. 3 *Corsi d'acqua pubblici*, precisamente il *Rio Salso*, il *Fosso del Molo* e il *Fiume Ofanto*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con queste ultime con particolare riguardo all'interessamento del Rio Salso;

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

mail: ufficio.attuazioneputt@regione.puglia.it - web: servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'area d'intervento borda un'area sottoposta a *Vincolo Idrogeologico*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa un *versante*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

**Struttura ecosistemica e ambientale**

- *Beni paesaggistici:* l'intervento interessa il *Parco Regionale Fiume Ofanto*, 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. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'intervento interessa un Sito di Rilevanza naturalistica, precisamente l'area SIC e ZPS denominata IT 9120011 "*Fiume Ofanto - Lago di Copaciotti*", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR;

**Struttura antropica e storico-culturale**

- *Beni paesaggistici:* l'intervento non interessa alcun bene paesaggistico della struttura antropica e storico-culturale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'esistente stazione di Candela interessa una *Testimonianza della stratificazione insediativa*, precisamente il *Regio Tratturo Pescasseroli Candela*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR.

**Istruttoria Adeguamento P. di F. al PUTT/P**

**Ambiti Territoriali Estesi**

L'intervento ricade in ATE di tipo B, C, D ed E (art. 2.01 delle NTA del PUTT/P).

**Ambiti Territoriali Distinti**

**Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico:** l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di componenti geomorfoidrologiche denominate *Corsi d'acqua pubblici*, e precisamente del *Fiume Ofanto*, nonché le aree annesse dei *Corsi d'acqua pubblici c/o Masseria La Palude e c/o Topo Leardo*, sottoposti alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.08 delle NTA del PUTT/P; l'intervento interessa un corso d'acqua non pubblico c/o *Serra Giardino*, nonché una componente geomorfoidrologica denominata "*versanti e crinali*", precisamente un *ciglio di scarpata*, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.09 delle NTA del PUTT/P;

**Sistema della copertura botanico-vegetazionale e culturale:** l'intervento interessa l'area di pertinenza e l'area annessa di una componente botanico-vegetazionale denominata "*Beni naturalistici*", precisamente il *Parco Regionale Fiume Ofanto* e un *Biotopo*, disciplinati dalle prescrizioni di base di cui all'art. 3.11 delle NTA del PUTT/P; l'intervento interessa, inoltre, *aree di naturalità diffusa*.

**Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa:** l'intervento interessa l'area annessa di un Bene architettonico non vincolato (*Casino Pisciolli di Sopra*), sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.16 delle NTA del PUTT/P; l'esistente stazione di

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

28

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

Via Garibaldi, 52 - 70126 Bari

Mail: ufficio\_attuazioneputt@regione.puglia.it - pec: servizio\_assetto\_territorio@pec.regione.puglia.it



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

Candela, invece, interessa il Regio Tratturo Pescasseroli Candela, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.15 delle NTA del PUTT/P.

L'area d'intervento risulta in area SIC e ZPS denominata IT 9120011 "Fiume Ofanto – Lago di Capaciotti" in relazione al quale è necessario sottoporre l'intervento a valutazione di incidenza.

#### **Comune di Ascoli Satriano**

Considerato che il comune di Ascoli Satriano è dotato di PUG, il quale ha ricevuto la Compatibilità regionale con Deliberazione di G.R. n. 1043 del 25.06.2008 (BURP n. 118 del 23-07-2008) ed è stato approvato con Deliberazione di G.R. n. 33 del 29.05.2008 (BURP n. 114 del 17-07-2008) e, pertanto, non è fatto salvo dalle disposizioni transitorie di cui all'art. 106 comma 3 delle NTA dell'approvato PPTR, dall'analisi delle tavole tematiche del PPTR risulta quanto segue.

#### **Struttura idro-geo-morfologica**

- *Beni paesaggistici:* l'intervento interessa un *Corso d'acqua pubblico*, precisamente il *Torrente Carapelle e Caloggia*, disciplinato 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;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica;

#### **Struttura ecosistemica e ambientale**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale.

#### **Struttura antropica e storico-culturale**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

#### **Comune di Ortona**

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

#### **Struttura idro-geo-morfologica**

- *Beni paesaggistici:* l'intervento interessa *Corsi d'acqua pubblici*, precisamente il *Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Ratto* nonché, in più tratti, il *Torrente Carapelle e Caloggia*, disciplinati 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;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'intervento ricade in un'area sottoposta a *Vincolo idrogeologico*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR, ed interessa un *versante*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

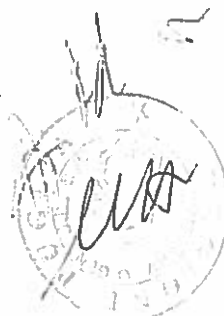
#### **Struttura ecosistemica e ambientale**

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

via Candela, 52 - 70126 Bari

tel. ufficio: 080-4301111 - fax: 080-4301112 - e-mail: [ufficioputti@regione.puglia.it](mailto:ufficioputti@regione.puglia.it) - [pec.servizioassettoterritorio@pec.regionepuglia.it](mailto:pec.servizioassettoterritorio@pec.regionepuglia.it)





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale.

**Struttura antropica e storico-culturale**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

**Comune di Foggia**

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, (elaborati serie 6), risulta quanto segue.

**Struttura idro-geo-morfologica**

- **Beni paesaggistici:** l'intervento interessa *Corsi d'acqua pubblici*, precisamente il *Fosso Carapelluzzo e Canale Ponte Rotto* e il *Fiume Cervaro*, disciplinati 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;
- **Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):** l'intervento intercetta un braccio del *Reticolo Idrografico della Rete Ecologica*, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

**Struttura ecosistemica e ambientale**

- **Beni paesaggistici:** l'intervento interessa il *Parco Bosco Incoronata*, 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. 3 del D.Lgs. 42/04):** l'intervento non interessa ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;

**Struttura antropica e storico-culturale**

L'intervento non interessa beni né ulteriori contesti paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale.

**(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)**

Entrando nel merito della valutazione paesaggistica dell'intervento in progetto, sulla base della documentazione trasmessa, si rappresenta che gli interventi previsti in progetto riguardano una ferrovia che attraversa diversi paesaggi, identificati e descritti nelle Schede d'Ambito PPTR "Monti Dauni", figura "I Monti Dauni meridionali", "Ofanto", figura "La media Valle dell'Ofanto", e "Tavollere", figure "Le Marane di Ascoli Satriano" e "La Piana foggiana della Riforma", configurandosi in tal modo come ferrovia paesaggistica che attraversa contesti di elevato pregio ecologico e percettivo.

Il valore paesaggistico - ambientale del contesto in esame è rilevabile considerando la presenza, nei paesaggi rurali ed in quelli naturali, di componenti strutturanti il paesaggio idrogeomorfologico, quali numerosi corsi d'acqua pubblici, il reticolo idrografico della Rete Ecologica regionale, numerosi versanti, soprattutto ai confini regionali, ed ecosistemico, quali

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

tel. ufficio attuazione.putte@regione.puglia.it - pec: servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it

*Handwritten signatures and stamps:*  
- A large handwritten signature at the top right.  
- A circular stamp with a signature inside, located at the bottom right.  
- The number "30" is written in the center of the page.



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

le aree tutelate come Parchi, un biotopo, aree SIC/ZPS. Su molti tratti, inoltre, l'esistente ferrovia corre parallela ai confini di aree boscate o a macchia mediterranea. Le suddette componenti assumono una singolare rilevanza sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista paesaggistico, poiché elementi identitari del contesto di riferimento così come percepibile dalla ferrovia.

Ciò premesso, si ritiene che gli interventi di manutenzione straordinaria dei manufatti ferroviari esistenti e, in particolare, dei ponti, per il particolare rispetto dei materiali e delle finiture esistenti, non rechino pregiudizio ai valori paesaggistici delle aree interessate, così come gli interventi di ristrutturazione idraulica su tombini esistenti – opere d'arte minori.

Per quanto concerne, invece, l'elettrificazione ferroviaria, si rappresenta che tale intervento è fortemente impattante sul paesaggio, in particolare sulla percezione che della ferrovia sia ha dal contesto circostante, considerati gli ampi sfondi prospettici di cui sono dotati i paesaggi della media Valle dell'Ofanto, del Tavollere, delle Marane di Ascoli Satriano e della Piana foggiana della Riforma. Pur tuttavia, considerata la necessità di tali interventi nonché la non sussistenza di alternative progettuali, si ritiene necessario individuare opportune misure di mitigazione nei tratti più sensibili, al fine di ridurre l'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria. Ci si riserva, invece, di valutare nelle successive fasi di progettazione la compatibilità paesaggistica della localizzazione e dell'impatto percettivo dei manufatti che saranno previsti dai vari interventi, non riportati nel progetto oggetto della presente valutazione.

Per quanto concerne, ancora, la realizzazione di Varianti ferroviarie e la soppressione del P.L. con la realizzazione di cavalcaferrovia e viadotti, si rappresenta che tali opere sono quelle di maggior impatto paesaggistico. Tali opere, pur interessando in alcuni casi componenti paesaggistiche tutelate, contrastando con le relative prescrizioni e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, potranno essere autorizzate in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR 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 sia dimostrata la non sussistenza di alternative localizzative e/o progettuali. A tal proposito, per le successive fasi di progettazione, si ritiene necessario corredare il progetto di una verifica della non sussistenza di alternative localizzative e/o progettuali. Ad ogni buon conto, si ritiene fondamentale che, con gli opportuni accorgimenti progettuali volti al minimalismo formale e con misure di inserimento e/o mitigazione paesaggistica, tali interventi potranno risultare compatibili con gli obiettivi di tutela delle aree. Perplesità, invece, si sollevano, circa la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PI, nel comune di Candela, che interessa e crea una forte cesura nel tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso, per il quale, pertanto, si ritiene opportuno che sia predisposta una nuova soluzione progettuale, maggiormente rispettosa dei valori paesaggistici e delle tutele previste per il sito.







**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,  
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO**

**SEZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO**

**Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica**

**(CONCLUSIONI)**

Tutto ciò premesso e considerato, si ritiene di poter esprimere parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto alle sottoindicate prescrizioni:

- sia rivista la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PL che interessa il tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso nel comune di Candela, con un tracciato maggiormente aderente al tracciato della SS 655 al fine di evitare l'interessamento di tale corso d'acqua, segno visibile nel paesaggio;
- sia predisposto uno studio sull'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria, al fine di individuare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione, nei tratti più sensibili, la visibilità delle stesse (ad es. riduzione delle quote delle opere e delle altezze dei manufatti, predisposizione di alcuni filari alberati realizzati con specie autoctone, ecc.);
- i tratti ferroviari e/o stradali dismessi a seguito degli interventi previsti siano oggetto di interventi di rinaturalizzazione, mediante asportazione dei manti bituminosi e delle fondazioni stradali o ferroviarie, riporto di terreno vegetale, idrosemina e impianto di specie arbustive e arboree autoctone;
- all'eventuale abbattimento di specie arboree, faccia seguito il relativo reimpianto o la messa a dimora di altri esemplari nella stessa area, in maniera tale da costituire filari con intervalli regolari di alberatura stradale a distanza di sicurezza dalla sede stradale;
- i viadotti siano progettati preferendo soluzioni tecnico-costruttive minimali, che consentano di contenere spessori, ingombri e numero di appoggi.

Resta ferma la necessità, poiché i progetti analizzati interessano beni paesaggistici ed ulteriori contesti paesaggistici, contrastando in alcuni casi con le relative prescrizioni di base e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, di acquisire sul progetto definitivo l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 89, comma 1 punto a) e 90 delle NTA del PPTR e art. 146 del D. Lgs. 42/04, previo parere favorevole della competente Soprintendenza, comprensiva di Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 89 comma 1 lett. b) e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ex art. 95, alle NTA del medesimo PPTR.

Con riferimento agli aspetti di natura Urbanistica, quanto innanzi fermo restando, si rappresenta che la Giunta Regionale, con espresso provvedimento deliberativo, potrà rilasciare l'assenso ai fini dell'Intesa Stato-Regione dopo l'acquisizione di formale parere reso dai Comuni pugliesi territorialmente competenti nei modi e nelle forme (delibera di Consiglio Comunale) fissate dall'art. 3 del DPR 383/94 e ciò anche al fine della citata deroga alle NTA del PPTR vigente.

IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE URBANISTICA  
e dirigente ad interim del servizio  
Attuazione Pianificazione Paesaggistica  
(arch. Maria Raffaella LAMACCHIA)

IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE  
ASSETTO DEL TERRITORIO  
(Ing. Francesco FACE)

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Servizio Attuazione pianificazione paesaggistica  
Via Gentile, 52 - 70126 Bari

Per l'ufficio: [attuazionepptr@regione.puglia.it](mailto:attuazionepptr@regione.puglia.it) - per il servizio assetto territorio: [assettoterritorio@dec.rupuglia.it](mailto:assettoterritorio@dec.rupuglia.it)





**REGIONE PUGLIA**  
**ASSESSORATO ALLA QUALITA' DELL'AMBIENTE**  
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche  
**SERVIZIO ECOLOGIA**  
Ufficio Programmazione V.I.A. V.A.S e Politiche Energetiche  
**Comitato Reg.le di V.I.A. Valutazione di incidenza e autorizzazione integrata ambientale**

1	<b>Esperto in Chimica</b> Dott. Damiano Antonio Paolo MANIGRASSI		
2	<b>Esperto in Gestione dei Rifiuti</b> Dott. Salvatore MASTRORILLO		INCOMPLETI FILE
3	<b>Esperto in gestione delle acque</b> Ing. Alessandro ANTEZZA		
4	<b>Esperto giuridico-legale</b> Avv. Vincenzo COLONNA		
5	<b>Esperto in igiene ed epidemiologia ambientale</b> Dott. Guido CARDELLA		
6	<b>Esperto in impianti industriali e diffusione ambientali</b> Ing. Ettore TRULLI		
7	<b>Esperto in Urbanistica</b> Ing. Claudio CONVERSANO		
8	<b>Esperto in Infrastrutture</b> Arch. Antonio Alberto CLEMENTE		
9	<b>Esperto in paesaggio</b> Arch. Paola DIOMEDE		
10	<b>Esperto in scienze ambientali</b> Dott. Gianluigi DE GENNARO		
11	<b>Esperto in scienze forestali</b> Dott. Gianfranco CIOLA		
12	<b>Esperto in scienze geologiche</b> Dott. Oronzo SANTORO		
13	<b>Esperto in scienze marine</b> Dott. Giulio BRIZZI		
14	<b>Esperto in scienze naturali</b> Dott. Vincenzo RIZZI		
15	<b>Esperto in valutazioni economico-ambientali</b> Ing. Tommaso FARENGA		
16	<b>Rappresentante Provincia BAT</b> Avv. Vito BRUNO		
17	<b>Rappresentante Provincia di Lecce</b> Ing. Dario CORSINI		
18	<b>Rappresentante Provincia di Foggia</b> Arch. Stefano BISCOTTI		
19	<b>Rappresentante della Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia</b> Arch. Donatella CAMPANILE o, suo delegato supplente arch. Anita GUARNIERI		



20	<b>Rappresentante Provincia di Brindisi</b> Ing. Giovanna ANNESE (su delega dott. Epifani)	
21	<b>Rappresentante Provincia di Taranto</b> Ing. Dalila BIRTOLO o delegato ing. Emiliano MORRONE	
22	<b>Rappresentante Provincia di Bari</b> Ing. Francesco LUISI o, suoi delegati supplenti, ing. M. PISCITELLI, avv. M. MICCOLIS	
23	<b>Rappresentante dell'Autorità di Bacino della Puglia</b> Dott.ssa Daniela DI CARNE	<i>Daniela Di Carne</i>
24	<b>Rappresentante dell'ARPA Puglia</b> Dott. Vito PERRINO	
25	<b>Rappresentante dell'Ass.to reg.le alla Qualità del Territorio</b> Dott. Michele BUX	<i>Michele Bux</i>



**ARRIVO**  
**REGIONE PUGLIA**  
 05 LUG. 2016  
**ASSESSORATO QUALITÀ AMBIENTE**  
**Sezione Ecologia**

Al Dirigente Ufficio Programmazione,  
 Politiche Energetiche, V.I.A. e V.A.S.  
 SEDE

Parere espresso nella seduta del 05/07/2016  
 ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011

D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e L.R. n. 11/2001 e s.m.i. - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale

Progetto: Ammodernamento della linea ferroviaria "Foggia-Potenza". Sottoprogetto 2.  
 Elettificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.  
 Modifiche e integrazioni al progetto a seguito della seduta di CdS del 03/12/2015.  
 Proponente: ITALFERR - Gruppo Ferrovie dello Stato italiano

Sommario  
 Premessa  
 Parere del 05/07/2016  
 Conclusioni

Handwritten notes and signatures:

- 8397
- 11/07/2016
- Various illegible signatures and initials
- 35
- Official stamp at the bottom right

PREMESSA

Con Delibera CIPE n. 62/2010 è stato finanziato il progetto 1674.AM "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza", inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo nell'ambito della realizzazione della Direttrice ferroviaria "Napoli-Bari-Lecce-Taranto".

Il progetto di Ammodernamento della linea ferroviaria "Foggia-Potenza", si compone di due sottoprogetti, il secondo dei quali è oggetto del seguente parere. I principali interventi di cui si compone il progetto sono:

- ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard degli impianti);
- razionalizzazione degli impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei,
- sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- elettrificazione della linea;
- rettifiche di tracciato;
- soppressione di passaggi a livello mediante opere sostitutive e/o viabilità alternativa;
- consolidamento sede, sistemazione zone in frana e adeguamento delle opere d'arte alle recenti normative in materia di difesa dal rischio idraulico.

Il Comitato VIA nella seduta del 01/12/2015 ha espresso il proprio parere di competenza e del quale si riportano le conclusioni:

*«Lungo lo sviluppo del tracciato in territorio pugliese, sussistono notevoli criticità attualmente ancora allo studio dell'AdB Puglia, al cui parere e alle cui prescrizioni si ritiene che il progetto debba adeguarsi.*

*Come sopra evidenziato notevoli criticità sono state evidenziate anche sotto il profilo paesaggistico dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia.*

*Il Comitato ritiene che le peculiarità ambientali dell'area di intervento siano notevoli e meritevoli di tutela, pur considerando che l'intervento così come proposto affronta soluzioni tecniche orientate al raggiungimento degli obiettivi prefissati, non ultimo quello di fornire scelte oculate per una migliore fruizione del territorio e apportare positive sinergie per consentire una crescita socio-economica del territorio pugliese e lucano.*

*Il progetto affronta le tematiche paesaggistiche in maniera attenta, ma certamente l'affinamento degli studi e la risposta alle puntuali indicazioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica potrà migliorare la compatibilità dell'intervento, necessario e non delocalizzabile, anche in considerazione che insiste lungo tracciati esistenti.*

*Pertanto, in considerazione dell'importanza dell'intervento, che pone soluzione a molteplici criticità funzionali della linea ferroviaria, preso atto che interviene su un tracciato esistente con puntuali variazioni atte a ridurre situazioni di rischio, in considerazione altresì che l'eventuale adeguamento alle indicazioni e prescrizioni dell'AdB Puglia possa comportare miglioramento delle soluzioni progettuali e assicurare una migliore funzionalità, nonché in considerazione che ulteriori miglioramenti possano derivare dall'affinamento degli studi e delle soluzioni progettuali secondo le indicazioni e prescrizioni del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, il Comitato ritiene che possa considerarsi compatibile la soluzione progettuale proposta, pur con la necessità di recepimento delle indicazioni e prescrizioni degli Enti sopra richiamati, da verificare in sede nazionale».*

Di seguito si riportano anche le conclusioni del parere espresso, sotto il profilo paesaggistico, dal Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia e allegato al parere del Comitato VIA del 01/12/2015:

*«si ritiene di poter esprimere parere preliminare favorevole per tutte le opere in progetto alle sotto indicate prescrizioni:*

- sia rivista la localizzazione e la soluzione progettuale adottata per la soppressione del PL che interessa il tratto iniziale del corso d'acqua pubblico Rio Salso nel comune di Candela, con un tracciato maggiormente aderente al tracciato della SS 655 al fine di evitare l'interessamento di tale corso d'acqua, segno visibile nel paesaggio;
- sia predisposto uno studio sull'impatto percettivo delle opere connesse all'elettrificazione ferroviaria, al fine di individuare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione, nei tratti più sensibili, la visibilità delle stesse (ad es. riduzione delle quote delle opere e delle altezze dei manufatti, predisposizione di alcuni filari alberati realizzati con specie autoctone, ecc.);

36



- i tratti ferroviari e/o stradali dismessi a seguito degli interventi previsti siano oggetto di interventi di rinaturalizzazione, mediante asportazione dei manti bituminosi e delle fondazioni stradali o ferroviarie, riporto di terreno vegetale, idrosemina e impianto di specie arbustive e arboree autoctone;
- all'eventuale abbattimento di specie arborea, faccia seguito il relativo reimpianto o la messa a dimora di altri esemplari nella stessa area, in maniera tale da costituire filari con intervalli regolari di alberatura stradale a distanza di sicurezza dalla sede stradale;
- i viadotti siano progettati preferendo soluzioni tecnico-costruttive minimali, che consentano di contenere spessori, ingombri e numero di appoggi.

Resta ferma la necessità, poiché i progetti analizzati interessano beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici, contrastando in alcuni casi con le relative prescrizioni di base e/o misure di salvaguarda ed utilizzazione, di acquisire sul progetto definitivo l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 89, comma 1 punto a) e 90 delle NTA del PPTR e art. 146 del D. 19s. 42/04, previo parere favorevole della competente Soprintendenza, comprensivo di Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 89 comma 1 lett. b) e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ex art. 95, alle NTA del medesimo PPTR.

Con riferimento agli aspetti di natura Urbanistica, quanto innanzi fermo restando, si rappresenta che la Giunta Regionale, con espresso provvedimento deliberativo, potrà rilasciare l'assenso ai fini dell'Intesa Stato-Regione dopo l'acquisizione di formale parere reso dai Comuni pugliesi territorialmente competenti nei modi e nelle forme (delibera di Consiglio Comunale) fissate dall'art. 3 del DPR 383/94 e ciò anche al fine della citata deroga alle NTA del PPTR vigente».

Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi del 03/12/2015 convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché in esito alle interlocuzioni con la Commissione VIA nell'ambito del relativo procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale, sono state formulate alcune considerazioni che hanno portato a modifiche e integrazioni inerenti, in particolar modo, i cavalciferrovia previsti in sostituzione dei Passaggi a Livello (PL). Pertanto, il seguente parere si riferisce esclusivamente alle modifiche progettuali intervenute a seguito della CdS del 03/12/2015.

#### PARERE COMITATO VIA DEL 05/07/2016

Il Comitato VIA, nella seduta odierna, si esprime come di seguito:

##### Modifiche e integrazioni al progetto a seguito della CdS del 03/12/2015

Le opere d'arte (già presenti nel progetto definitivo trasmesso agli Enti e oggetto del precedente parere favorevole con condizioni del 01/12/2015), che sono state oggetto di modifica sono, nel territorio di competenza della Regione Puglia, quelle di seguito elencate:

- NV02. Cavalca ferrovia, in territorio di Foggia (FG), utile alla soppressione del PL alla pK 14+942;
- NV05. Cavalca ferrovia, in territorio di Ascoli Satriano (FG), utile alla soppressione dei PL alla pK 30+356 e alla pK 30+881.

Le opere consistono nella realizzazione di opere di scavalco della linea ferroviaria e prevedono, la realizzazione di cavalca ferrovia, con interventi di modifica planimetrici e/o altimetrici delle viabilità esistenti, al fine di ripristinare i collegamenti attuali.

I cavalca ferrovia garantiscono:

- franco libero in corrispondenza dell'attraversamento della linea ferroviaria non inferiore al minimo prescritto (6,9 m);
- raccordo alla rete stradale attuale.

Inoltre, in esito alle richieste del Ministero dei Beni Culturali nel corso delle interlocuzioni intervenute nell'ambito della procedura di VIA, è stata favorevolmente valutata, ai fini di un miglior inserimento paesaggistico delle opere di scavalco previste in progetto in sostituzione dei PL da sopprimere lungo la linea ferroviaria, l'opportunità di ottimizzare le fasce inerbite e piantumate, già previste con funzione di mitigazione dell'impatto visivo dei muri delle

37

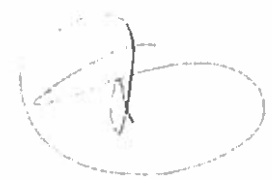
4

h

3



Handwritten signatures and initials on the left side of the page.



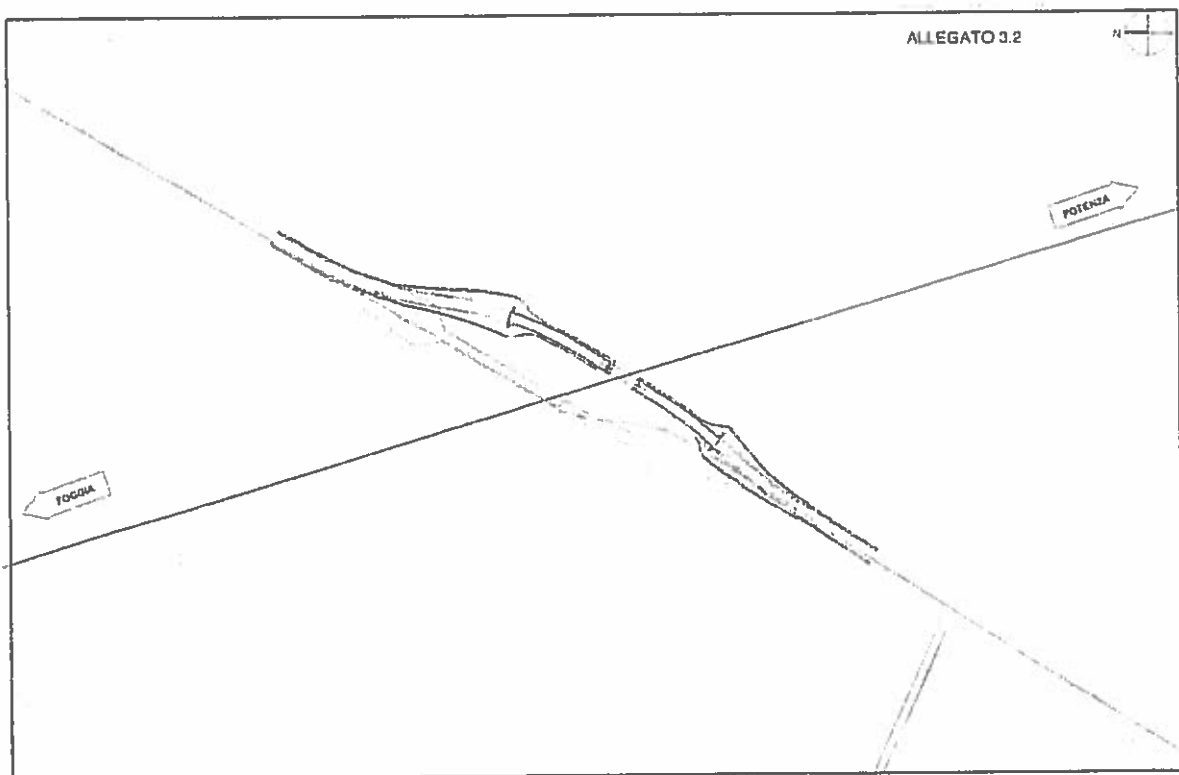
strutture scatolari adottate per la realizzazione delle opere, mediante la realizzazione di una scarpata inclinata con pendenza 2:3.

#### NV02. Cavalca ferrovia al Km 14+942

La soluzione progettuale del cavalca ferrovia NV02, presentata in CdS, avrebbe comportato la necessità di deviare il percorso di un cavidotto in MT finalizzato al trasporto dell'energia elettrica prodotta dal vicino parco eolico di Ortona (Inergia spa): la società esprimeva la disponibilità a trovare una nuova soluzione tecnica condivisa dell'opera tale da non comportare alcun danno all'attività di gestione ed esercizio dell'impianto eolico. Pertanto, al fine di non risultare più interferente e in esito alle interlocuzioni è stata messa a punto una nuova soluzione di progetto per l'opera NV02 tale da non comportare la necessità di spostare il cavo rispetto al percorso attuale.

Il PL in oggetto è ubicato su una viabilità in ambito extraurbano e attraversa un'area agricola. La larghezza della piattaforma stradale attuale è circa 4,5 m. L'intervento si estende per circa 465 m e prevede anche la realizzazione di una stradina campestre (larga 6m) che collega il nuovo cavalcaferrovia alla piccola viabilità dove è ubicato il PL da sopprimere. Il tracciato ha curve di raggio minimo pari a 226 m e pendenza massima pari al 8%. Per la sezione trasversale stradale è stata adottata una configurazione costituita da un'unica carreggiata con due corsie di larghezza pari a 2,75 m e banchine laterali di larghezza pari ad 1,00 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 7,50 m.

Nella figura in basso, ai fini di una più immediata lettura delle modifiche introdotte, si riporta una sovrapposizione dei due progetti (in blu il progetto originario, in rosso la modifica progettuale).



#### NV05. Cavalca ferrovia al Km 30+356

Il PL in oggetto è ubicato in ambito extraurbano sulla SP 105, a circa 100 m dalla stazione di Ascoli Satriano e a 200 m dallo svincolo "Ascoli Satriano nord" della SS655. La larghezza della strada attuale misura circa 6 m. Il cavalca ferrovia è stato progettato fuori sede rispetto all'asse della strada esistente in modo da minimizzare le interferenze

38  
4  
[Firma] [Stampato]

con la viabilità durante le fasi costruttive poiché non è stato possibile individuare una viabilità alternativa verso cui poter deviare il traffico nel periodo dei lavori.

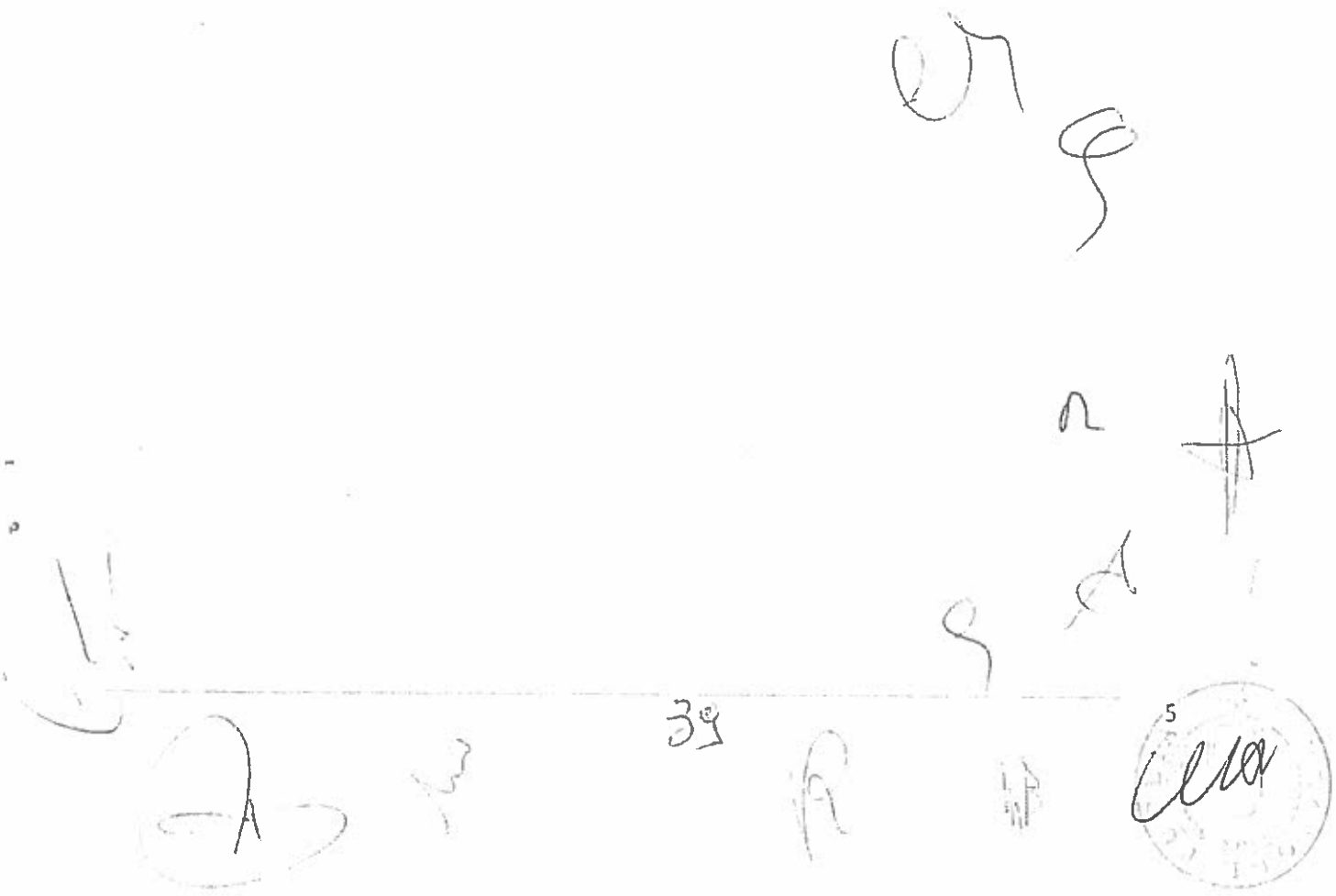
Anche in questo caso, le interferenze con il cavidotto interrato della Società Parco Eolico di Ortona srl (Inergia spa), hanno comportato una nuova soluzione di progetto per l'opera NV05 tale da non deviare il percorso del cavo in AT. Pertanto, è stato previsto l'arretramento della spalla interferente, il conseguente incremento della luce dell'opera di scavalco e la revisione del tracciato piano altimetrico del tratto di viabilità soggetto ad adeguamento sulla SS105. L'effetto dell'aumento della luce libera dell'opera di scavalco ha comportato la necessità di adottare un impalcato a campata unica di 38 m. con appoggi a sezione mista acciaio-calcestruzzo.

In corrispondenza dell'intersezione esistente tra la SP105 e la rampa della SS655 è stata mantenuta la rotonda con la funzione di ripristinare i collegamenti esistenti e consentire l'accesso alle proprietà a est della linea ferroviaria. Al fine di contenere l'entità degli scavi necessari nella nuova posizione, rispetto alla precedente versione progettuale, il raggio esterno della corona giratoria è stato ridotto di 1,0 m ed è ora pari 18,5 m. Si precisa che tale riduzione non penalizza la funzionalità della rotonda che rimane sempre classificabile nell'ambito delle rotonde compatte di cui al DM 19/04/2006. Come previsto dal citato DM la corona giratoria è organizzata su una sola corsia larga 7 m, le corsie di immissione sono larghe 3,5 m e corsie di uscita sono larghe 4,5 m.

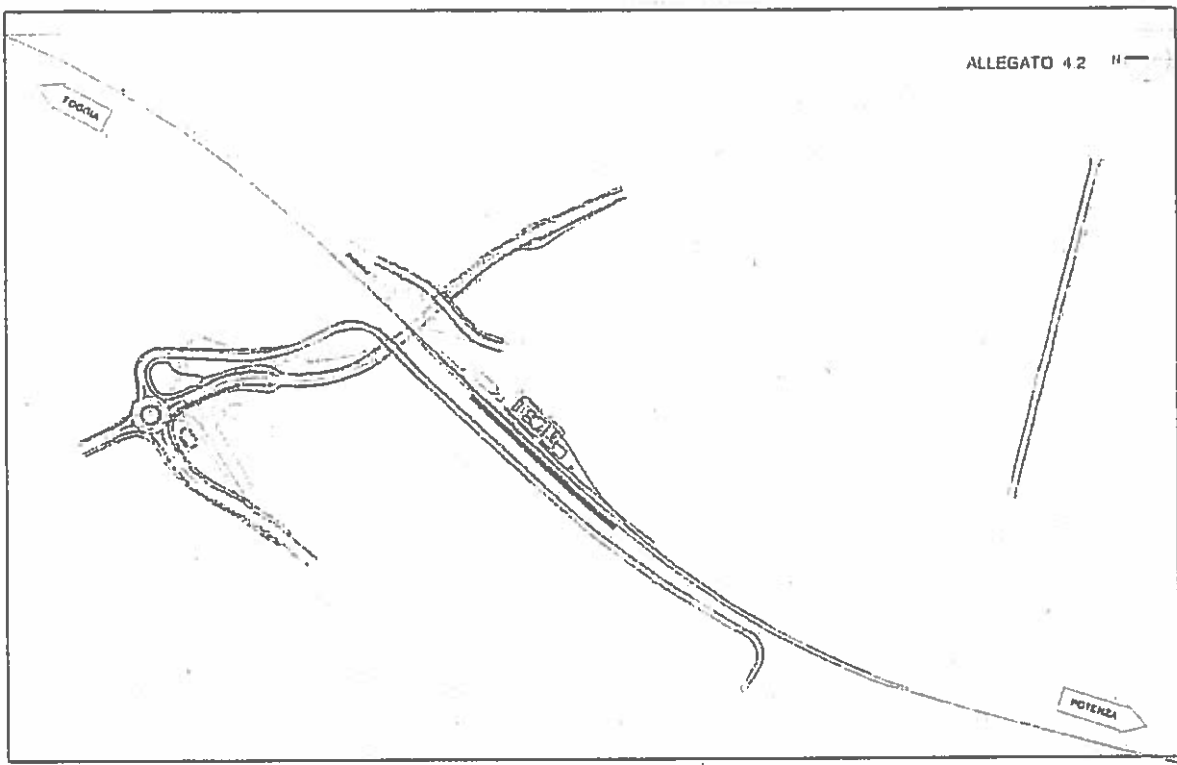
Rispetto alla soluzione precedente, al fine di contenere la pendenza della rampa nord dell'opera (già prevista al 10% a causa della acclività del terreno) è stata operata una traslazione verso nord della rotonda di circa 60 metri: questo ha comportato anche la revisione del tratto di innesto della SS655 sulla nuova intersezione. Con tale intervento la pendenza della rampa è stata contenuta a un valore di poco inferiore al 8%. Inoltre, è stata prevista una deviazione della SP99 al fine di sottopassare l'opera ferroviaria e collegarla direttamente alla strada Comunale Faragola.

Infine, per ripristinare il collegamento tra la SP105 e la SP99, è stata prevista la realizzazione di un nuovo tratto di strada (NV14) ubicato a circa 600 m a sud dall'intersezione esistente tra la SP 105 e la Strada Comunale Stazione Ascoli. Il tracciato è completamente in rettilineo con una pendenza massima del 10%.

Nella figura alla fine del paragrafo, ai fini di una più immediata lettura delle modifiche introdotte, si riporta una sovrapposizione dei due progetti (in blu il progetto originario, in rosso la modifica progettuale).







Per tutte le opere, soprattutto ai fini di un miglior inserimento paesaggistico delle opere di scavalco della linea ferroviaria, è stata valutata l'opportunità di ottimizzare le fasce inerbite e piantumate già previste in sede di progetto originario con funzione di mitigazione dell'impatto visivo. I tratti stradali dove sono visibili le strutture scatolari in c.a. sono stati integrati con scarpate rinverdite di altezza pari a circa 2 m alla base delle strutture in maniera tale da diminuire la superficie visibile in c.a. L'adeguamento delle scarpate inerbite ha comportato la necessità di aggiornare i piani particellari delle opere sopra citate.

Infine, le modifiche e integrazioni al progetto delle opere d'arte a seguito della CdS del 03/12/2015, hanno richiesto di aggiornare la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. 163/2006. L'iter autorizzatorio con la competente Soprintendenza Archeologica della Puglia ha previsto l'esecuzione d'indagini archeologiche preventive (3 trincee per ciascuno dei viadotti di 20 x 5 metri) sul sedime delle due opere progettuali nella configurazione precedente.

Gli esiti di tali indagini (cfr. elaborato *LO.250.1.pdf*) sono stati inviati alla Soprintendenza Archeologica, che ha espresso il proprio parere di competenza con nota prot. n. 6663 del 18.06.2015, dando parere favorevole alle nuove opere progettuali con prescrizioni di un allargamento di scavo in relazione alla trincea 3 di NV05.

**CONCLUSIONI**

*Il Comitato Regionale VIA:*

- valutata tutta la documentazione agli atti reperibile sul portale ambientale della Regione Puglia;
- verificati i potenziali impatti negativi e significativi che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto e nello specifico dalle modifiche progettuali intervenute con la CdS del 03/12/2015;

per tutto quanto riportato in premessa e sulla scorta delle valutazioni e dei pareri del 01/12/2015 di questo Comitato VIA e del Servizio Attuazione Pianificazione Paesaggistica della Regione Puglia, che qui si intendono

*[Handwritten signatures and stamps]*

40

*[Circular stamp with illegible text]*

integralmente riportati, fatti salvi i pareri e le relative prescrizioni degli altri Enti, ritiene di poter esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale alle modifiche progettuali inerenti l'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza - Sottoprogetto 2 - Elettificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede, proposto da ITALFERR.

Handwritten notes and signatures on a horizontal line. From left to right: a large signature, the number '41', the letter 'R', the letter 'B', and a circular stamp with a signature inside. Above the line, there are several other handwritten marks, including a large 'G', a large 'B', and a vertical column of marks on the right side.



# AUTORITÀ DI BACINO DELLA PUGLIA

L.R. 9 Dicembre 2002 n. 19

C/o INNOVA PUGLIA S.P.A - (EX TECNOPOLIS CSATA)  
Str. Prov. per Casamassima Km 3 - 70010 Valenzano - Bari  
tel. 080 9182000 - fax. 080 9182244 - C.F. 93289020724  
www.ndb.puglia.it e-mail: [segreteria@adb.puglia.it](mailto:segreteria@adb.puglia.it)

Autorità di Bacino della Puglia  
**PROTOCOLLO GENERALE**  
adbp A00\_AFF\_GEN  
0009165  
U 05/07/2016 11:44:50

**C.A. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA  
PROGRAMMAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI  
DOTT.SSA MARIA MARGHERITA MIGLIACCIO  
VIA NOMENTANA, 2 - 00161 ROMA (RM)  
FAX 06.44292266  
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it  
annarita.baruzzi@mit.gov.it  
mbeatrice.magliola@mit.gov.it**

**P.C. ITALFERR  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE  
AREA OPERATIVA CENTRO SUD PM BARI - LECCE  
E TECNOLOGIE RIMINI BARI  
PIAZZA A. MORO - STAZIONE DI BARI  
STRADA INT. FS N. 57 - 70122 BARI**

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383. Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e della linea Potenza-Foggia del 2 agosto 2012. Progetto definitivo del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia - Potenza.

*Conferenza di Servizi del 05/07/2016.*

In riferimento alla Conferenza di Servizi sui lavori in oggetto convocata per il giorno 05.07.2016 con nota del Ministero dei trasporti prot. 0004975 - 25.05.2016, acquisita al protocollo di questa Autorità al n.7122 del 27.05.2016, si comunica quanto segue.

- Vista la documentazione progettuale definitiva complessivamente trasmessa a la corrispondenza e la corrispondenza intercorsa;
- Visto il Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato dal Comitato Istituzionale di questa Autorità di Bacino con la Delibera n.39 del 30.11.2005;
- Viste le perimetrazioni del PAI vigente per il territorio interessato dalla tratta ferroviari oggetto di intervento, che nel limite di competenza di questa Autorità di Bacino interessa i territori di Foggia, Ortona, Ascoli Satriano, Rocchetta Sant'Antonio, Candela, Melfi, Rapolla, Barile, Rionero in Vulture, Atella, Ripacandida, Filiano e, solo in piccola parte Avigliano;

rilevato che

42



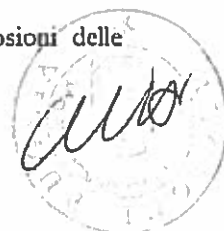
- il tracciato interessa in più punti il reticolo idrografico segnato su carta IGM in scala 1:25000, soggetto, oltre che alle disposizioni generali di cui all'art. 4, alla disciplina degli artt. 6 e 10 delle NTA;
- il tracciato interessa il reticolo della Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia, non ancora formalmente approvata benché costituisca un aggiornamento dello stato conoscitivo dei luoghi;
- il tracciato interessa aree classificate ad Alta Pericolosità Idraulica soggette alle disposizioni generali di cui all'art. 4 delle NTA ed in particolare a quanto stabilito dall'art.7 delle medesime norme;
- rilevato, infine, che il tracciato attraversa aree classificate a pericolosità geomorfologica, soggette alle disposizioni generali di cui all'art.11 delle NTA e aree con potenziale pericolosità geomorfologica anche se non cartografate dal PAI;

Considerato che

- gli interventi previsti dallo stralcio di cui trattasi consistono essenzialmente in opere di elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione passaggi a livello e adeguamenti in galleria;
- gli stessi interventi prevedono la manutenzione straordinaria (quali, ad esempio miglioramenti strutturali delle parti in alveo), degli attraversamenti ferroviari dei Torrenti Cervaro e Carapelle e del fiume Ofanto, la demolizione e ricostruzione dei tombini idraulicamente e staticamente non adeguati, la realizzazione di SSE e stazioni di TE e l'elettrificazione della tratta con opere di sostegno dei cavi, la soppressione di passaggi a livello con realizzazione di cavalcavia ferroviaria e viabilità di collegamento, nonché l'installazione di cantieri base, cantieri operativi ed aree tecniche;
- questa Autorità, in riferimento all'assetto idraulico, in base all'esame istruttorio della documentazione prodotta ha subordinato l'espressione del parere di conformità al PAI alla necessità di:
  - a) eseguire la modellazione idraulica, almeno in moto permanente, in corrispondenza di: i) ogni intersezione con corsi d'acqua rappresentati come tali dalla cartografia IGM in scala 1:25000 (e quindi oggetto dell'applicazione degli artt. 4, 6 e 10 delle NTA del PAI; ii) di aree a pericolosità idraulica definite cartograficamente dal PAI vigente;
  - b) verificare che: i) i franchi in corrispondenza dei nuovi attraversamenti siano almeno pari ad 1 m; ii) che la distanza tra le spalle e/o tra le pile intermedie siano tali da impedire che le materie trasportate determinino ostruzione delle luci (in applicazione anche delle vigenti norme delle costruzioni) iii) che le correnti non determinino erosioni di carattere locale; iv) siano adoperate idonee cautele per la protezione della stabilità dei rilevati e progettati adeguati raccordi all'alveo naturale in modo tale da lasciare immutati i comportamenti della corrente nei tratti a monte e a valle non interessati dalle opere da realizzare;
  - c) verificare che le nuove viabilità devono essere inoltre caratterizzate da quote dell'asse stradale che rispettino il franco di sicurezza di 1 m senza essere soggette a possibili erosioni delle correnti incidenti.

Preso atto che

43



*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

- per quanto dichiarato dai progettisti, le verifiche idrauliche, in corrispondenza delle interferenze delle opere oggetto di intervento con i corsi d'acqua presenti nella cartografia IGM, sono state eseguite attraverso un modello monodimensionale in regime di moto permanente utilizzando portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;
- per quanto dichiarato dai progettisti, le verifiche idrauliche degli attraversamenti idraulici oggetto di intervento interferenti con impluvi non presenti su cartografia IGM in scala 1:25000 sono state effettuate attraverso un modello monodimensionale in regime di moto uniforme con riferimento portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;

In particolare, in riferimento agli interventi inerenti l'armamento ferroviario nel tratto che va da Cervaro a poco prima della stazione di Candela-Sant'Agata di Puglia (km 38+000 circa):

1. la nuova viabilità NV\_01 lambisce un'area ad Alta Pericolosità idraulica (AP) del vigente PAI, pertanto è soggetta all'art. 7 delle NTA del PAI stesso. Nella stessa area, i risultati di studi condotti da questa Autorità e resi disponibili a RFI e a Italferr, attualmente consultabili sul link <http://goo.gl/dO07uZ>, indicano una effettiva pericolosità del sito, seppur più contenuta di quella vigente. Su richiesta dei progettisti, che hanno indicato le sezioni di riferimento, questa Autorità ha fornito i corrispondenti parametri idraulici di tirante, velocità e portata idrica. Nell'elaborato integrativo i progettisti analizzano come l'incremento di tirante per effetto della realizzazione della nuova viabilità in esame risulti non significativo e al di sotto delle tolleranze degli usuali modelli di calcolo. Pertanto, detta opera risulta conforme al PAI.
2. la nuova viabilità NV\_03 ricade interamente in area ad Alta Pericolosità idraulica (AP) del vigente PAI, soggetta all'art. 7 delle NTA del PAI stesso. Detta perimetrazione è di origine storica, pertanto, questa Autorità ha proceduto, dietro l'indicazione delle sezioni di interesse da parte dei progettisti, con alcune analisi speditive per determinare i parametri utili alle verifiche idrauliche del caso, comunicando i risultati cautelativamente ottenuti. Nell'elaborato integrativo i progettisti valutano come i valori idraulici forniti, di natura cautelativa, variano in maniera non significativa sia localmente, sia a monte e a valle, per effetto della realizzazione della nuova viabilità considerata. Pertanto, detta opera risulta conforme al PAI;
3. la nuova viabilità NV\_05 è prossima a diversi reticoli segnati su carta IGM in scala 1:25000, che pur morfologicamente afferenti all'area di interesse, alcuni perdono la continuità idraulica sulla carta medesima, un altro, scorrendo adiacente alla viabilità locale, viene deviato dalla stessa viabilità. Solo quest'ultimo è stato studiato per l'analisi di conformità al PAI, dove i progettisti definiscono la sostanziale invarianza delle condizioni idrauliche precedenti all'intervento. Tuttavia, è opportuno che siano svolte verifiche anche con riferimento ai reticoli che, scendendo dal versante a partire dall'abitato di Ascoli Satriano, possono trovare recapito nell'area di interesse;
4. la nuova viabilità NV\_10 è prossima ad una serie di reticoli soggetti agli artt. 6 e 10 delle NTA del PAI, in zona che contribuisce al tombino alla progressiva 36+253. Gli elaborati idraulici integrativi complessivamente prodotti verificano una complessiva conformità al PAI della nuova viabilità. Restano tuttavia elevate le velocità idriche all'interno del tratto d'alveo in cui sono previsti interventi

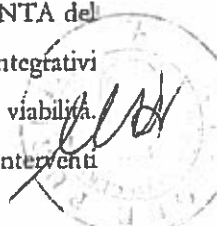
44

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



di inalveazione e non sono presenti le necessarie verifiche di compatibilità del materiale costituente l'opera con le azioni di trascinamento della corrente idrica;

5. l'attraversamento alla progressiva 24+063, in corrispondenza del quale si origina un reticolo tratteggiato su carta IGMI in scala 1:25000, viene demolito e spostato alla progressiva 23+842, dove il reticolo idrografico è segnato solo sulla Carta Idrogeomorfologica che, pur rappresentando importante approfondimento conoscitivo, non è formalmente approvata e, pertanto, non esercita vincolo. Il dimensionamento considera che, a seguito dello spostamento, le arce contribuenti al tombino sono di significative dimensioni, come pure le portate bicentinarie, pari a circa 19 m<sup>3</sup>/s. Il manufatto previsto consiste in uno scatolare a doppia canna ciascuna di dimensioni b x h pari a 3m x 2m. A monte del rilevato è prevista la realizzazione di un fosso di guardia a sezione trapezia con 1 m di altezza 1 m di base minore e 0,2% di pendenza, a valle una canaletta a sezione trapezia con 1,5 m di altezza 1,5 m di base, per il recapito nel torrente Carapelle, dove si prevedono rivestimenti localizzati sulle sponde. Per il tombino è presente una verifica idraulica, in moto uniforme, che mostra come al verificarsi della piena bicentaria si ottiene un franco di 0,7 m. Quasi nullo è il franco lungo la canaletta in progetto. Si suggerisce: i) di provvedere alla realizzazione di un manufatto di attraversamento evitando la parzializzazione della sezione idraulica, ai sensi della vigente normativa sulle costruzioni; ii) di conseguire, anche attraverso più opportune verifiche numeriche, un più congruo franco di sicurezza; iii) e di verificare l'idoneità del materiale del tratto inalveato alle azioni della corrente. È condizione necessaria per la conformità al PAI la verifica alle azioni di trascinamento della corrente nell'area di recapito della canaletta nel torrente Carapelle. Tali verifiche dovranno assicurare che le opere di rivestimento siano idonee ad evitare azioni localizzate per effetto del recapito dei deflussi stessi, e che siano atte a resistere alle azioni di trascinamento del Carapelle anche in occasioni di piene di carattere eccezionale. Inoltre, preso atto che i tombini al disotto della viabilità di ricucitura alle progressive 23+208 e 24+290 non sono oggetto del lotto progettuale in esame, per cui non rientrano nelle presenti valutazioni, i suggerimenti e le prescrizioni appena effettuati restano validi anche in corrispondenza del manufatto previsto al disotto della viabilità di ricucitura alla progressiva 24+063;
6. l'attraversamento alla progressiva 12+595 non interferisce con i vincoli di cui agli artt. 6 e 10 suddetti, lo stesso viene demolito e ricostruito con 4 scatolari di dimensioni 1,2 m x 1,2 m posizionati a distanza di 1-1,5 m, e per esso si prevedono fossi di guardia a monte e a valle e il recapito nel reticolo di valle con rivestimento del fosso con materassi RENO. I franchi nei tombini, secondo la verifica in moto uniforme, sono di 0,7 m rispetto alla piena bicentaria definita in base ai bacini morfologicamente afferenti. Il tratto di interesse ricade in aree a diversa pericolosità idraulica secondo i risultati del citato studio condotto dall'AdBP. I progettisti considerano tale evenienza solo dal punto di vista qualitativo, ipotizzando che la realizzazione del fosso di guardia possa contenere le portate bicentinarie che dallo studio stesso esondano a valle del rilevato ferroviario, e prevedendo dei rivestimenti sul rilevato ferroviario per 0,5 m al disopra di un non meglio precisato livello idrico atteso. Al riguardo questa Autorità esprime forti perplessità sulla

45  
SE

JP

CP

Ⓟ

soluzione proposta, ritenendo invece che la porzione di rilevato interclusa tra due tombini debba essere costituita da materiali di forte resistenza all'erosione, ad esempio magrone di calcestruzzo poco permeabile. Inoltre per la conformità al PAI delle opere esaminate è condizione necessaria la verifica alle azioni di trascinamento della corrente nell'area di recapito del fosso di guardia nel corso d'acqua naturale, assicurando che i rivestimenti siano idonei per le velocità di trascinamento sia per effetto dei deflussi recapitati che per le piene attese, si fa presente che per effetto delle esondazioni diffuse nell'area in questione le perimetrazioni relative al risultato degli studi AdBP corrispondono a portate di circa  $27 \text{ m}^3/\text{s}$ , ben superiori a quelle definite dai progettisti. Pertanto, tali valori devono essere ritenuti noti all'atto della verifica del dimensionamento del fosso di guardia e del relativo attraversamento.

In rapporto agli interventi inerenti l'armamento ferroviario nella tratta che procede sino a San Nicola di Melfi:

7. tutti gli attraversamenti idraulici di nuova costruzione previsti nei due tratti in variante di tracciato tra la PK36+000 e la PK38+000 circa e tra la PK43+000 e la PK 45+000 circa, anche se non interferenti con corsi d'acqua segnati su carta IGM 1:25000, sono stati idraulicamente verificati attraverso un modello monodimensionale in regime di moto permanente utilizzando portate associate ad eventi di pioggia aventi tempi di ritorno di 200 anni;
8. il dimensionamento dei tombini oggetto di intervento ai km 39+503, 42+169, 45+950, 3+052 e 0+430 (dove si realizzerà un nuovo tombino nell'ambito dei lavori per il nuovo cavalcavia NV11 al km 39+552) non permette di avere franchi di 1; tuttavia i progettisti sottolineano che la posizione della livelletta ferroviaria della linea storica pone un vincolo importante nella progettazione delle opere, per cui è stato necessario garantire la coerenza tra le soluzioni progettuali e la livelletta della linea storica. Laddove possibile inoltre il progettista ha effettuato un'ulteriore verifica allargando le dimensioni di base dei tombini di progetto al fine di indagare la possibilità di raggiungere il metro di franco idraulico, sono state conservate le dimensioni del primo tentativo in quanto l'aumento di larghezza dei tombini non produceva significativi miglioramenti in termini di franco idraulico;
9. nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" si attesta che "come ulteriore criterio di dimensionamento delle opere di progetto si è imposto di non restringere le sezioni del corso d'acqua esistente verificando che i massimi livelli idrici per l'evento di progetto non determinino gradi di riempimento dei manufatti di attraversamento superiori al 70% dell'altezza libera dell'opera durante il normale funzionamento;
10. nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" si rappresenta che per i tombini si prevede di riprofilare l'alveo a monte ed a valle dell'attraversamento idraulico tuttavia non è riportato alcun altro documento progettuale di dettaglio in merito a tale riprofilatura. Detta riprofilatura dovrà comunque essere eseguita per una lunghezza adeguata;
11. per i tombini interferenti con impluvi rappresentati su IGM di cui ai km 39+503, 44+893, 45+139, 45+950, 3+052 la soluzione progettuale prevede attraversamento idraulico realizzato con doppia

46  
Sc

8

8

8

- canna. Al fine di evitare ostacolo al deflusso dovrà essere eliminato il setto che divide i tombini a doppia canna e gli stessi dovranno essere realizzati con un'unica luce avente almeno pari luce netta;
12. in riferimento al tratto iniziale del cavalcavia ferroviario "NV11" in affiancamento ad un impluvio naturale (la cui sicurezza idraulica inizialmente era stata attestata nella "Relazione idraulica e di compatibilità idraulica" sulla base di una modellazione idraulica eseguita utilizzando i piedi come unità di misura), non vi è alcun documento che escluda l'interferenza tra lo stesso e le nuove aree interessate della piena bicentenaria restituite dalla successiva modellazione idraulica correttamente eseguita in metri; pertanto non è dimostrata la sicurezza idraulica del cavalcavia ferroviario in questione. A tal proposito dovrà essere verificato che l'impronta della piena bicentenaria dell'impluvio naturale, in affiancamento al tratto iniziale del cavalcavia ferroviario "NV11", non interferisca con lo stesso, prevedendo altresì idonee protezioni antierosive dei rilevati;
  13. in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario del fiume Ofanto, per un tratto lungo 40m, è previsto un intervento di protezione spondale e dell'alveo che prevede la deposizione di massi legati. I progettisti, che giustificano la scelta dei massi legati sostenendo che tale soluzione tecnica bene si adatta alle elevate sollecitazioni da parte della corrente ed ai cedimenti da parte del terreno di fondazione, attestano che la quota fondo alveo rimarrà inalterata. Occorre, tuttavia, che sia verificato che i potenziali effetti erosivi in prossimità delle spalle o delle pile intermedie siano convenientemente contenuti;
  14. si prevede di demolire tombini esistenti sul tratto di linea da dismettere e di lasciare in corrispondenza di essi un varco nel rilevato esistente. Detti varchi dovranno essere di dimensioni adeguate a permettere il passaggio della piena bicentenaria senza determinare incrementi di trasporto solido a valle;
  15. la Sottostazione Elettrica da realizzare in agro di San Nicola di Melfi (PZ) è ubicata in prossimità di un compluvio della cartografia IGM in scala 1:25000, ed è pertanto soggetta alle disposizioni degli artt. 4, 6, 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico (NTA del PAI) per le aree assimilabili ad "alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali" e/o "fasce di pertinenza fluviale". Per quest'opera la progettazione esecutiva dovrà essere preceduta da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica atto a dimostrare che l'intervento proposto risulti in sicurezza idraulica (come definita all'art. 36 delle NTA del PAI) e non comporti un incremento della pericolosità (né localmente, né nei territori a valle o a monte); ovvero si riconfiguri la progettazione al fine di rispettare i requisiti di sicurezza anzidetti introducendo, in tratti di lunghezza da determinare, sistemazioni idrauliche a cielo aperto salvo che in corrispondenza degli indispensabili attraversamenti.

Con riferimento agli aspetti geomorfologici relativi al territorio della Provincia di Potenza, sono state indicate le "Attività di controllo della sede ferroviaria di Rete Ferroviaria Italiana S.P.A." e la "Metodologia operativa per l'attivazione della vigilanza straordinaria in caso di previsione di avverse condizioni meteorologiche o di criticità idrogeologiche e idrauliche nelle linee di giurisdizione della DTP

Responsabili:

Geol. Antonio Fiore - Geol. M. Ilaria Maracchione - Ing. Sabino Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito -  
Tel.: 030/9132208

Pagina 6 di 7

47  
82

JP

E

Stampa circolare con firma e sigla



di Bari", come da elaborati trasmessi con nota del 28.06.2016 prot.AGCC.BLFP.45315.16.U acquisiti al protocollo di quest'Autorità di Bacino al n. 8993 del 30.06.2016.

Alla luce di quanto sopra premesso, visto e considerato, si ritiene che il progetto in esame sia conforme al PAI vigente. È assegnata al RUP, che potrà avvalersi del supporto di questa Autorità, la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni indicate ai punti 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 e delle seguenti ulteriori prescrizioni:

- siano garantite condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza dei cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
- venga predisposto un opportuno piano di manutenzione finalizzato al mantenimento nel tempo delle migliori condizioni di funzionalità delle opere a farsi.
- i tratti di rete interessati e prossimi alle aree classificate dal PAI vigente come PG3 dovranno essere sottoposti a visite con frequenza riferibile alla classe 2 anziché alla classe 4 (rif. Disposizioni operative di dettaglio per la visita linea).

È inoltre opportuno che il proponente attui una azione gestionale dedicata alla problematica delle pericolosità esistenti sulla linea attuale, in termini di valutazione dei possibili rischi residui, dandone comunicazione alle amministrazioni comunali territorialmente interessate affinché ne tengano conto dei relativi piani locali di protezione civile.

Per ogni buon fine, inoltre, si consiglia di tenere conto di tutti i suggerimenti riportati sopra, e di adeguare in tal senso il progetto. In assenza di questa auspicabile alternativa, per la quale si ribadisce la disponibilità del supporto di questo ufficio, ogni responsabilità eventualmente riconducibile a decisioni diverse non sarà imputabile all'Autorità di Bacino.

Il Segretario Generale  
Prof. Ing. Antonio Rosario



Il presente allegato è costituito da  
n. 48 fasciate ed è parte  
integrante del provvedimento avente  
codice cifra ECO/DEL/2016/00011

IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE ECOLOGIA A. I.  
(ING. GIUSEPPE LESCHI)



Responsabili:

Geol. Antonio Fiore - Geol. M. Ilaria Maracchione - Ing. Sabina Milella - Ing. Stefano Pagano - Ing. Alisa Esposito -  
Tel.: 080/9182208

Pagina 7 di 7



Allegato unico alla deliberazione  
 n. 1281 del 19/08/2016  
 composta da n 48 (quarantotto) facciate  
 Il Segretario della G.R. Il Presidente

Dott.ssa CARMELA MORETTI

dott. MICHELE EMILIANO

*Carmela Moretti*

*Michele Emiliano*

**REGIONE PUGLIA  
 SEGRETARIATO GENERALE G.R.**

La presente copia, composta da n° .....  
 facciate, è conforme all'originale depositato presso  
 il Segretariato Generale della G.R.

*CM*

27 AGO. 2016 Il Segretario Generale  
 Dott.ssa CARMELA MORETTI  
*Carmela Moretti*

**REGIONE PUGLIA  
 SEGRETARIATO GENERALE G.R.**

Si trasmette.....  
 per gli adempimenti di competenza

*CM*

Bari, il 27 AGO. 2016 Il Segretario Generale  
 Dott.ssa CARMELA MORETTI  
*Carmela Moretti*

*↓*