

Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di raddoppio delle tratte Cervaro-Bovino e Bovino - Orsara della linea ferroviaria Caserta Foggia da realizzarsi in Comune di Foggia, Troia, Bovino e Orsara (FG), Montaguto (AV), presentata dalla Società ITALFERR S.p.A. con sede in via Marsala 53/67 00185 Roma, in data 7 agosto 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società ITALFERR S.p.A. in data 10 ottobre 2002 e la nuova pubblicazione eseguita dalla stessa ITALFERR in pari data;

VISTE le note n. 1687 del 22 febbraio 2002, pervenuta il 1 marzo 2002, e n. 10866 del 19 novembre 2002, pervenuta il 22 novembre 2002, della Regione Campania con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/12925 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 aprile 2003, pervenuta in data 7 aprile 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota n. 5133 della Regione Puglia del 13 giugno 2003, pervenuta il 17 giugno 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTO il parere n. 511 positivo con prescrizioni formulato in data 13 febbraio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società ITALFERR S.p.A.;

2
R

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- la linea ferroviaria Caserta - Foggia, rappresenta una delle maglie strategiche della rete ferroviaria meridionale ed è attualmente penalizzata in quanto a singolo binario e con un percorso non adeguato alle prestazioni dei treni moderni, il presente progetto ottempera agli strumenti di programmazione in materia di sviluppo del trasporto ferroviario nazionale;
- l'intervento comporterà dei significativi benefici ambientali su scala nazionale e per il territorio attraversato inducendo uno spostamento modale del trasporto di persone e merci sulla ferrovia e favorendo:
 - una riduzione complessiva delle emissioni inquinanti, tipiche del traffico autoveicolare, verso l'atmosfera, il suolo e le acque; e la riduzione di inquinamento fisico (rumore, vibrazioni e termico) del traffico veicolare e dei mezzi pesanti;
 - una riduzione della congestione stradale del traffico su gomma, con relativo risparmio energetico;
 - la riduzione del rischio di incidenti stradali per le persone e per l'ambiente;
 - la creazione di un percorso in grado di garantire maggiore sicurezza per il trasporto delle merci pericolose;
 - recupero della parte di Area SIC interessata dalla dismissione dell'esistente tracciato;
- i benefici, saranno dovuti a:
 - la velocizzazione collegamenti da e verso la linea adriatica con ricadute positive sui servizi passeggeri lunga percorrenza per le Province di Foggia, Bari, Lecce;
 - l'aumento dell'offerta di servizi ferroviari (aumento della capacità della linea);
 - il recupero dei trasporti merci su ferrovia;
 - il migliore interscambio con la linea A.V.;
 - il miglioramento dei collegamenti interregionali con la Campania;
 - la soppressione di sette passaggi a livello: con conseguenti vantaggi in termini viabilistici e di diminuzione rischi incidenti;
- sono state presentate, soluzioni alternative di tracciati e di sistemazione della rete viaria locale;
- è stata effettuata la Valutazione d'incidenza dell'opera e delle soluzioni alternative di variante di tracciato sull'area SIC che ha consentito, attraverso il censimento delle specie faunistiche, floristiche e vegetazionali e attraverso l'analisi dei biotopi, di individuare le misure da intraprendere per la loro protezione;
- sulla base delle risultanze di uno studio idrologico complessivo dell'area, al fine di determinare i valori delle portate con tempo di ritorno assegnato (da 200 a 500 anni), si è provveduto a redigere lo studio idraulico per la verifica dei manufatti di attraversamento, implementando il modello anche con dati sul moto permanente dell'asta principale del torrente Cervaro;
- i comuni di Orsara di Puglia e Bovino sono contenuti rispettivamente negli elenchi di cui alle Tab. A e B del D.L. 279/2000 convertito in L.365/2000 e che il progetto esecutivo, corredato dallo studio di compatibilità idraulica, dovrà essere sottoposto all'approvazione dell'Autorità di bacino;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- dal punto di vista del rumore e delle vibrazioni è stata condotta una campagna di misurazioni del livello esistente, nonché effettuate le simulazioni per determinare i livelli *ex post*; sono state previste opere di mitigazione come barriere antirumore, siepi vegetali e serramenti fonoisolanti a seconda della posizione di 128 recettori esaminati;
- la linea ferroviaria Foggia - Caserta rappresenta una via di comunicazione strategica tra i versanti occidentali ed orientali dell'Appennino e consente la penetrazione in aree ad elevata sismicità come quelle comprese tra Telesse, Benevento ed Ariano Irpino e che tale via di comunicazione, in caso di eventi sismici, deve costituire una sicura infrastruttura per accedere alle aree colpite dalle calamità naturali. Il Comune di Foggia pur essendo classificato in seconda categoria sismica ha subito un terremoto del X° MCS e che il Comune di Bovino è già classificato in prima categoria sismica. I comuni di Troia, e Orsara di Puglia, in cui ricade il restante del tracciato, sono classificati in seconda categoria sismica;
- sono state studiate, in alternativa alla soluzione progettuale originaria, ulteriori 3 varianti di tracciato per l'attraversamento dell'Area pSIC per minimizzare l'impatto ambientale; tra le alternative di tracciato la n. 3 è stata ritenuta come quella migliore dal punto di vista ambientale;
- ad oggi non risulta ancora predisposto da parte dell'Autorità dei bacini regionali pugliesi il Piano Stralcio Assetto Idrogeologico, ai sensi dell'art.1 del D.L.180/98 e quindi risultano in vigore le misure di salvaguardia per le aree fluviali dei corsi d'acqua ricadenti nei suddetti territori comunali, come individuate dall'art.1, comma 1, lettera a) del suddetto DL 279/2000 nonché un "Piano per Aree a rischio idrogeologico più elevato" approvato dalla Regione Puglia con DGR 1492 del 27/10/1999;

CONSIDERATE le note n. 1687 del 22 febbraio 2002, pervenuta il 1 marzo 2002, e n. 10866 del 19 novembre 2002, pervenuta il 22 novembre 2002, della Regione Campania con cui si esprime un parere positivo per la parte di tracciato ricadente nella provincia di Avellino;

CONSIDERATA la nota n. 5133 della Regione Puglia del 13 giugno 2003, pervenuta il 17 giugno 2003, con cui si esprime un parere positivo in quanto il tracciato persegue:

- a) una concreta riduzione del rischio di incidenti per effetto di una consistente diminuzione del traffico automobilistico;*
 - b) quanto sopra è ovviamente accompagnato da una drastica riduzione di emissioni inquinanti soprattutto per quanto riguarda le polveri sospese (PM₁₀, PM_{2.5}), Nox, benzene, IPA ecc. Ciò ovviamente si concretizza in un significativo risparmio energetico e diminuzione di emissione di CO₂ come previsto dall'Agenda 2001;*
 - c) viene recuperata una consistente parte dell'Area SIC attualmente impegnata dall'attuale tracciato ferroviario che viene ovviamente dismesso;*
 - d) vengono inoltre migliorati i collegamenti ferroviari interregionali con la Campania;*
- Si fa presente che delle tre alternative di progetto presentate dal committente al riguardo, la Commissione VIA della Regione Puglia reputa che la terza sia la più praticabile in quanto fornisce la minimizzazione dell'impatto ambientale complessivo.*

Per quanto riguarda il comparto idrico, componente di estrema importanza per la zona in questione, sulla base di uno studio idrologico dell'area al fine di determinare le portate con un tempo di ritorno tra i 200 e 500 anni, è stato presentato uno studio idraulico costruendo anche un modello in moto permanente dell'asta principale del torrente Cervaro.

Occorre anche considerare al riguardo che l'Autorità dei bacini regionali pugliesi non ha ancora predisposto il Piano Stralcio Assetto Idrogeologico come previsto dalla Legge 180/98, risultando quindi ancora valide le misure di salvaguardia per le aree fluviali come previste dal DL 279/2000 oltre che al Piano per aree a rischio idrogeologico più elevato approvato dalla regione Puglia con DGR 1492 del 27/10/99.

In considerazione di quanto sopra ed anche del fatto che la linea ferroviaria Foggia - Caserta collega le due più grandi città del meridione risulta di estrema importanza. Oggi le stesse risultano raggiungibili per linea ferroviaria in tempi biblici considerando l'esigua distanza intercorrente (240 km);

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/12925 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 aprile 2003, pervenuto in data 7 aprile 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, con le motivazioni che di seguito si riportano:

con nota n. 3360/VIA/A.O.13.g del 13/03/2001 il Ministero dell'Ambiente, a seguito di richiesta da parte della Regione Puglia, comunicava a questo Ministero e alla società Italferr S.p.A. la necessità di sottoporre a V.I.A. nazionale il tratto della linea ferroviaria Cervaro - Orsara, quarto lotto del progetto relativo al potenziamento della linea ferroviaria Caserta - Foggia.

Pertanto la società Italferr S.p.A., con apposita istanza, richiedeva la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di "Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Caserta - Foggia, progetto definitivo del raddoppio della tratta Cervaro - Orsara in provincia di Foggia".

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico della Puglia, con nota n. 29585 del 12/12/2001, verificato che il suddetto progetto interessava l'attraversamento del fiume Cervaro, corso d'acqua pubblico sottoposto o tutela ai sensi dell'art. 146 lettera c) del D. Lgs. 490/99, riferiva: "(...) in merito ai progettati attraversamenti del suddetto corso d'acqua, si osserva che le opere d'arte previste (ponti e cavalcaferrovia in c. a.) oltre ad interessare direttamente la fascia fluviale tutelata ex lege, rappresentano di per sé, un impatto paesaggistico notevole sia dal punto di vista formale che rispetto alla fruizione visiva dell'intorno ambientale. Pertanto, dato che nella Sintesi non Tecnica presentata a questa Soprintendenza per l'esame di competenza sono riportate alcune simulazioni rendering di tratti ferroviari tipo, tra i quali mancano quelli relativi agli attraversamenti del torrente suddetto, si reputa opportuno poter visionare un'integrazione progettuale relativa a tali simulazioni."



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Con nota n. ST/407/17041/2002 dell'08/05/2002 questo Ministero, facendo seguito alla richiesta di informazioni e approfondimenti che il Ministero dell'Ambiente Servizio V.I.A. formulava all'Italferr S.p.A. (nota n. 2804/VIA/A.O.13.G del 12/03/2002), aggiungeva quanto indicato dalla sopra citata Soprintendenza.

Le integrazioni sono state prodotte ed acquisite da questa Direzione Generale con nota n. ST/407/37589 del 17/10/2002, nella quale la società Italferr S.p.A. ha anche comunicato di aver effettuato la pubblicazione sui quotidiani dell'avvenuto deposito della documentazione presentata così come richiesto dal Ministero dell'Ambiente.

A seguito della nomina di una nuova Commissione V.I.A., per fine mandato della precedente, si è resa necessaria una riunione presso la sede del Ministero dell'Ambiente, in data 21/11/2002, nell'ambito della quale sono state illustrate le varianti al progetto presentate dall'Italferr S.p.A. e richieste dalla Direzione V.I.A. con la nota sopra citata.

Successivamente, a seguito dell'esame della documentazione integrativa prodotta, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia, con nota n. 1919 del 19/02/2003, comunicava quanto segue: "(...) A seguito delle perplessità manifestate da questa Soprintendenza con nota n. 29585 del 12/12/2001 in ordine alla soluzione progettuale di attraversamento della strada ferrata nell'area di pertinenza del menzionato fiume Cervaro (Valle del Cervaro) e dei "chiarimenti ed approfondimenti progettuali" richiesti alla committenza dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (...), sono pervenuti nuovi elaborati (Progetto Definitivo) che, in sintesi, prospettano soluzioni progettuali decisamente più consoni ai caratteri ambientali e paesaggistici delle aree interessate dall'intervento.

Per quanto attiene all'attraversamento della Valle del Cervaro (dal km 32 al confine con la Campania), sono state avanzate tre "soluzioni alternative". Delle tre, quella che a parere di questa Soprintendenza appare più corretta e, comunque, più rispettosa del contesto geomorfologico, ambientale e paesaggistico dei luoghi, è la proposta alternativa n. 3. Questa, oltre a favorire una minore lunghezza, consente anche di ridurre gli attraversamenti in galleria.

Per quanto concerne, la soluzione alternativa di localizzazione della stazione di Bovino, quest'ufficio, esaminate le due nuove soluzioni, ritiene doveroso suggerire l'alternativa n. 1, atteso che la sua ubicazione, oltre a ridurre il tratto viario di accesso, non lambisce l'argine del menzionato torrente Lavella.

Alla luce di quanto sopra, questo Ufficio ritiene che il progetto in argomento possa essere favorevolmente accolto".

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetonoantropologico di Salerno e Avellino, con nota n. 8248 del 10/03/2003, comunicava che le nuove soluzioni progettuali, oggetto delle integrazioni acquisite, prevedevano modifiche del tratto ferroviario non rientrante nel territorio di competenza della stessa

B
AR

Soprintendenza. Pertanto nel confermare il parere favorevole già espresso con nota n. 9611 del 11/03/2002, si ribadivano le prescrizioni in essa contenute: "(...)

- le sistemazioni a verde previste dovranno essere realizzate utilizzando essenze arboree ed arbustive proprie dei luoghi;
- per le finiture delle opere in muratura dovranno essere impiegati materiali di provenienza locale".

Uguualmente, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Benevento, con nota n. 587/11Z del 24/02/2003, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/7137 del 24/02/03, nell'evidenziare che le integrazioni e modifiche al progetto "non mutano sostanzialmente la tipologia e le modalità dell'intervento, che riguarda questa Soprintendenza solo per un breve tratto ricadente nel comune di Montaguto" ribadiva sostanzialmente il parere già espresso con nota n. 16256/11Z del 22/11/2002, nel quale la stessa Soprintendenza: "(...) tenuto conto che non esistono vincoli archeologici nell'area oggetto di lavori, e che tuttavia essa è di interesse archeologico in quanto situata all'interno della Valle di Bovino, ovvero del percorso naturale che collega la sponda adriatica pugliese a quella tirrenica della Campania, percorso questo molto attivo nell'antichità, dalla preistoria al medioevo, come documentato dai numerosi siti archeologici noti lungo tale tracciato" esprimeva parere favorevole alle seguenti condizioni: "(...)

- dovrà essere eseguita la ricognizione archeologica preliminare del tracciato;
- in base ai risultati della ricognizione indicata al punto precedente dovranno essere compiuti eventuali saggi di scavo archeologico preliminare a mano nei punti che questa Soprintendenza riterrà più significativi;
- tutti i lavori di escavazione o sbancamento compresi nel tratto in questione andranno comunque eseguiti sotto il controllo di archeologi;
- tutte le attività previste nei punti precedenti dovranno essere eseguite a spese del richiedente, con personale specializzato e segnatamente con l'assistenza scientifica di archeologi la cui competenza sia nota a questa Soprintendenza;
- nel caso di rinvenimenti di particolare rilievo monumentale, il richiedente dovrà apportare all'opera da farsi le opportune modifiche, volte alla loro migliore salvaguardia ed alla loro fruizione, secondo le prescrizioni che saranno date da questa Soprintendenza".

Infine la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con nota n. 3417 del 12/02/2003 riferiva: "In considerazione della circostanza che i territori di Troia, Orsara di Puglia e Bovino sono ad alto rischio archeologico, per quanto di competenza, si chiede che vengano effettuati in via preliminare i seguenti studi e/o attività sulle zone interessate:

- ricognizioni topografiche laddove sono previsti lavori di sbancamento;
- scavi archeologici in prossimità della nuova stazione di Ponte Albanito.

Si precisa che tutte le attività di scavo dovranno svolgersi sotto costante sorveglianza del personale tecnico di questa Soprintendenza o da essa incaricata; in tale seconda caso le spese di



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

sorveglianza per il personale esterno all'Amministrazione dovranno essere a carico della Società che effettua i lavori, così come eventuali scavi archeologici che dovessero essere necessari."

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto; visto la documentazione integrativa trasmessa dall'Italferr S.p.A. con nota DT/207/2002 del 09/10/2002, qui pervenuta in data 10/10/2002 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/40737589, vista la stessa nota con la quale la Soc.tà Italferr ha ripubblicato il progetto in questione ottemperando alle indicazioni date dal Ministero dell' Ambiente – Servizio VIA con la nota 8361/VIA/A.O.13.G del 01/08/2002, in conformità a quanto indicato dalle sopra citate Soprintendenze, ritiene di poter esprimere parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale nella scrupolosa osservanza delle prescrizioni dettate dalle Soprintendenze competenti e delle ulteriori seguenti condizioni :

- *per il tratto di attraversamento Area pSIC si conferma la soluzione di tracciato definita come "Alternativa 3" nel documento Italferr indicato "Chiarimenti ed approfondimenti richiesti dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. 2804/VIA/A.O.13.G. del 12/03/02";*
- *per tutto il tracciato e soprattutto per il tratto indicato al punto precedente dovrà essere posta particolare attenzione alla progettazione delle opere di mitigazione in relazione alle tipologie delle opere d' arte da realizzarsi (viadotti, imbocchi di gallerie, rilevati). Queste ultime dovranno essere oggetto di un' accurata progettazione architettonica da sottoporre all' approvazione delle competenti Soprintendenze;*
- *tra le soluzioni alternative, previste dal sopraccitato documento integrativo, relativamente alla viabilità di accesso alla stazione di Cervaro, si adotti l' "Alternativa 1", che utilizza parzialmente l' area di sedime di una viabilità esistente, prevedendo schermature con alberature di essenze locali soprattutto verso il centro abitato (Borgo Cervaro);*
- *dovrà essere mantenuta la localizzazione della stazione di Ponte Albanito nell' area di sedime della stazione attuale, prevedendo opportune opere di mitigazione per ridurre l' impatto paesaggistico della nuova SSE;*
- *relativamente alla localizzazione della stazione di Bovino si conferma la soluzione indicata come "Alternativa 1" (km 28+200). Si raccomanda, per l' area di sedime dell' attuale stazione ferroviaria e per le altre aree dimesse, di concordare con gli Enti locali dei progetti di riqualificazione ambientale, da sottoporre all' approvazione delle Soprintendenze competenti di zona;*

preso atto che è pervenuta una sola osservazione ai sensi dell' art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell' opera indicata, che di seguito sinteticamente si riporta e di cui si è tenuto conto nel corso dell' istruttoria;

sig. Ciro Mignatta - Bovino (FG) evidenzia che:

- il nuovo tracciato insiste nell' alveo del torrente Cervaro, area pSIC di dichiarato interesse comunitario;

- consiglia di replicare la soluzione adottata al km 38+500 ovvero quella del passaggio della ferrovia in galleria;
- il progetto presentato preclude la possibilità di sviluppo turistico considerato che nella valle del Cervaro è in corso la valorizzazione, ai fini turistici, del percorso dei mulini ad acqua ancora esistenti;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al raddoppio delle tratte Cervaro - Bovino e Bovino - Orsara della linea ferroviaria Caserta Foggia da realizzarsi in Comune di Foggia, Troia, Bovino e Orsara (FG), Montaguto (AV), presentato dalla Società ITALFERR S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) lungo tutto il tracciato dovranno essere realizzate opportune opere di mitigazione dei rilevati e dei viadotti e delle trincee con utilizzo di vegetazione compatibile con l'habitat attraversato e, in particolare, con la vegetazione potenziale del luogo. Nel raccomandare la qualità architettonica dei viadotti, si dovranno adottare nei rivestimenti di murature di sostegno o di protezione l'utilizzo di pietrame a facciavista. L'assortimento del pietrame da impiegare a tale scopo dovrà essere proporzionato (nella pezzatura, forma, tipologia della roccia e modalità di posa) con le preesistenti costruzioni in pietra della zona;
- b) lungo tutto il tracciato in presenza di rilevati ferroviari, si dovranno prevedere:
 - adeguati sottopassi di attraversamento faunistico per non interrompere eventuali corridoi ecologici e, in generale, la connettività ecologica del territorio;
 - la realizzazione di aree a verde integrate con le specificità dei luoghi (aree residuali, raccordi con filari esistenti trasversali all'opera, vegetazione ripariale, ecc). A questo scopo, devono essere preferite le essenze autoctone, in quanto più adatte alla situazione climatico - ambientale, oltre che più accette alla fauna locale;
- c) nel tratto di attraversamento Area pSIC dal km 34 + 800 al km 38 + 500 onde evitare l'intrusione nella valle fluviale del Torrente Cervaro, si adotti la soluzione di tracciato definita come alternativa 3 del documento Italferr intitolato "Chiarimenti ed approfondimenti progettuali";
- d) nel tratto di attraversamento Area pSIC:
 - dovrà essere censita la popolazione di alberi interessata all'abbattimento. Verranno adottate, ove possibile, tecniche di espianto degli alberi che consentano la loro riallocazione e al termine dei lavori verranno reimpiantati, a titolo di compensazione ambientale, in numero doppio quelli eliminati;
 - le aree di cantiere andranno documentate fotograficamente prima dell'intervento onde poterle possibilmente ripristinare nelle condizioni originali. Ove le condizioni originali della aree di cantiere fossero degradate il ripristino dovrà avvenire uniformandosi all'habitat circostante ed ispirandosi alla vegetazione potenziale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il necessario espianto di alberi dovrà avvenire con tecniche opportune al fine di consentirne la sopravvivenza per un accantonamento provvisorio e il successivo re-impianto nelle aree compatibili con il progetto; ai fini della difesa della biodiversità il re-impianto degli esemplari delle specie accantonate e di quelli da impiantare ex novo, avvenga secondo la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche puntuali. Andranno, inoltre, garantiti l'equilibrio fra alberi ed arbusti e la disetaneità ponendo a dimora individui di 5-10 anni di età, assieme ad individui di taglia minore, esemplari in fitocella e semi. Andranno impiegate specie idonee per interventi di ingegneria naturalistica (palificate vive, coperture diffuse fascinate ecc) ai fini del consolidamento di particolari punti di vulnerabilità. Ai fini della promozione della biodiversità genetica e del ripristino delle migliori condizioni ecologiche, per gli interventi di risistemazione a verde si farà ricorso all'approvvigionamento del materiale genetico ecotipico, rivolgendosi con priorità a vivai specializzati che trattino germoplasma e piante autoctone (si faccia riferimento al manuale ANPA- Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - e Comitato per la Lotta alla Siccità e Desertificazione di cui al DPCM 26.9.97, GU n. 43 del 21.2.98 "Propagazione per Seme di Alberi ed Arbusti della Flora Mediterranea" - Roma 2001 e al capitolato per le opere di ingegneria naturalistica a cura del Ministero Ambiente);
- e) nel tratto di attraversamento Area pSIC devono comunque prevedersi appropriate opere di mitigazione studiate a seconda del tipo di opera e quindi per i viadotti, i rilevati e gli imbocchi delle gallerie onde minimizzare il disturbo paesaggistico e faunistico;
- f) a titolo di compensazione ambientale si dovrà realizzare, in accordo con la Regione e gli enti locali, uno studio di fattibilità al fine di valorizzare l'Area pSIC, favorirne la conservazione e protezione e promuovere attività turistiche ecocompatibili (es. agriturismo);
- g) la schermatura acustica, già prevista, dovrà essere realizzata in coerenza con le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi anche mediante la realizzazione di ulteriori elementi di mitigazione. Per la progettazione si dovrà valutare la convenienza dell'introduzione di sistemi in grado di captare, utilizzare e convertire l'energia solare, anche mediante pannelli fotovoltaici da inserire nella struttura antirumore in posizione favorevole alla raccolta dell'energia medesima. Nel tratto di attraversamento del Borgo Cervaro tra il km 7+500 e km 9+000, si preveda la posa in opera di sistemi di attenuazione in corrispondenza della sovrastruttura ferroviaria finalizzati ad abbattere alla sorgente l'intensità delle vibrazioni e del rumore;
- h) dovrà essere mantenuta la stazione di p.te Albanito nella sede esistente con il posizionamento della SSE in prossimità di detta area. Dovrà inoltre prevedersi una opportuna sistemazione a verde (anche con piantumazione) intorno al perimetro di SSE onde mitigarne l'impatto paesaggistico;
- i) per la nuova Stazione di Bovino, al km 28+200, dovrà essere adeguato il profilo altimetrico della linea onde consentire l'abbassamento del rilevato di 3-4 m;
- l) dovrà essere garantito il massimo riutilizzo dei materiali di armamento rivenienti dalla dismissione dell'esistente tracciato quali pietrisco, traverse e rotaie segnalando la possibile destinazione ad impianti di manutenzione RFI; per quei materiali non riutilizzabili si dovrà procedere in ottemperanza alle normative vigenti per il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti prevedendo, in

- sede di capitolato per la gara d'appalto, l'inserimento di meccanismi di controllo (es. obbligo di fornire al committente le ricevute da parte dell'impianto o discarica in cui è stato effettuato il conferimento, sulle tipologie ed i quantitativi smaltiti);
- m) dovrà essere ripristinata la sede ferroviaria dismessa con opportuni interventi verificando la possibilità di effettuare interventi di rimodellamento morfologico e di riqualificazione ambientale;
- n) prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere redatto un progetto di cantierizzazione che:
- definisca gli accessi carrai in modo da garantire la sicurezza stradale nell'immissione dei mezzi di cantiere sulla viabilità
 - preveda delle aree impermeabilizzate e dotate di opportuni impianti di trattamento acque nel caso sia necessario depositare materiali o sostanze potenzialmente inquinanti;
- o) la progettazione strutturale delle opere di linea e di stazione deve avvenire applicando:
- la prima categoria sismica per i tratti di linea attraversanti i territori comunali di Foggia e di Bovino;
 - la seconda categoria sismica sul resto della linea;
- p) deve evitarsi l'uso di sostanze inquinanti nel trattamento delle scarpate dei rilevati e durante i lavori di scavo delle gallerie;
- q) per risolvere le interferenze con la viabilità locale dei borghi rurali ed insediativi fra i km 7 e 9, dovrà predisporre un progetto di ottimizzazione ambientale concordato con gli Enti Locali interessati;
- r) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Campania, dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- si raccomanda inoltre:**
- il coordinamento delle progettazioni della linea ferroviaria con la costruenda S.R. n.1 per minimizzare l'impatto delle opere di interferenza reciproca;
 - di concordare con gli Enti locali, la riqualificazione della stazione di Bovino da dismettere: per quanto riguarda gli edifici, tutti di pertinenza F.S. si esamini la possibilità che almeno uno degli edifici possa ospitare gli uffici, le strutture e/o i laboratori ambientali per lo studio, la valorizzazione, conservazione e l'esplorazione dell'Area pSIC;
 - di comunicare all'Autorità di Bacino la data di inizio lavori;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

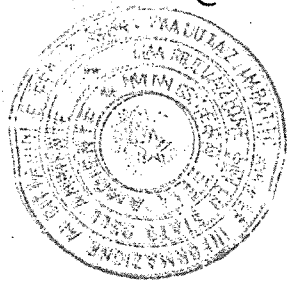
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società ITALFERR S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento pianificazione trasporti terrestri ed alle Regioni Campania e Puglia, le quali provvederanno a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 27 AGO. 2003

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta
n° 6 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 1/09/2003