



*Ministero della Transizione Ecologica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 143 del 5 agosto 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><b>Progetto " Ammodernamento della linea Foggia-Potenza.</b></p> <p><b>Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione P.L. e consolidamento sede</b></p> <p><i>Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale</i> <i>D.M. n. 299 del 28 ottobre 2016</i></p> <p><b>ID_VIP 6157</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</b>

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**Ricordata** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio e in particolare l’art. 5, comma 2, lettera e) dello stesso;

### **PREMESSO che:**

- La Società Italferr S.p.A. – Area Operativa Centro Sud, ha sottoposto a parere di compatibilità ambientale sensi del D.Lgs. 152/2006 il progetto “*Linea ferroviaria Potenza - Foggia - Ammodernamento - Sottoprogetto 2 - Elettrificazione, rettifiche tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede*” ricadente nel territorio dei Comuni di Ripacandida (PZ), Filiano (PZ), Barile (PZ), Potenza (PZ), Melfi (PZ), Avigliano (PZ), Atella (PZ), Rapolla (PZ), Rionero in Vulture (PZ), Rocchetta Sant'Antonio (FG), Ascoli Satriano (FG), Candela (FG), Ortona (FG).
- Su detta procedura la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS (di seguito, Commissione) ha rilasciato il parere di compatibilità ambientale n. 2128 del 15 luglio 2016 **positivo con prescrizioni**.
- Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ha emesso con D.M. n. 299 del 28 ottobre 2016 con cui ha dichiarato la compatibilità ambientale del progetto, subordinandolo al rispetto di specifiche condizioni ambientali e alla durata quinquennale ( “[...] *il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata*”);”.

### **DATO ATTO che:**

- In data 3 giugno 2021 la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (d’ora innanzi, proponente) con nota prot. n. 241 del 3/6/2021, acquisita al prot. MATTM-59806 del 04/06/2021, recante “*Dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto “Ammodernamento della linea Foggia-Potenza. Sottoprogetto 2: Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione P.L. e consolidamento sede” concessa dall’allora Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo con D.M. 299 del 28/10/2016. Richiesta di concessione di proroga dell’efficacia temporale della compatibilità ambientale CUP: J19B12000040001*” ha chiesto la proroga del D.M. n. 299/2016 “**per una durata pari a 6 anni**”;
- Con la stessa nota di cui al punto che precede il proponente ha specificato che “[...] *rispetto all’originaria articolazione in lotti presentata nel SIA oggetto del DM VIA n. 299 del 28/10/2016 è stata impostata [...] una ulteriore segmentazione dei lotti funzionali per effetto del recepimento del più recente Piano di Committenza.*”
- Con nota prot. prot. MATTM-61801 del 9 giugno 2021 la Direzione CRESS ha chiesto al Proponente un perfezionamento della pratica con la produzione di una relazione tesa a verificare la “*non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento delle valutazioni, ad esito delle quali a suo tempo è stato emanato il decreto sopra richiamato*”;

- Con nota prot. 321 del 22/07/2021, acquisita al prot. MATTM-80592 del 22/07/2021 il proponente, a riscontro della richiesta di cui al punto che precede:
  1. ha trasmesso apposita Relazione tecnica-ambientale, redatta dalla Società Italferr S.p.A., attestante la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento sulla base delle quali sono state assunte le valutazioni che hanno consentito l'emissione del suddetto DM VIA n.299 del 28/10/2016;
  2. ha ricordato che l'intervento è inserito tra gli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con la conseguente stringente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori, come noto fissata al 2026;
  3. ha infine comunicato di aver provveduto, ai sensi dell'art.4, comma 1 lett. a) del Decreto Interministeriale n.1 del 4/1/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n.47 del 2/2/2018, ad effettuare il pagamento dei relativi oneri istruttori;
- Con nota prot. n. 82706 del 28 luglio 2021, acquisita in pari data al Prot.CTVA al nr. 3920, recante “[ID: 6157] Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 299 del 28 ottobre 2016. Ammodernamento della linea Foggia-Potenza. Sottoprogetto 2: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione P.L. e consolidamento sede. Comunicazione procedibilità istanza e responsabile del procedimento” la Direzione ha comunicato alla Commissione la **procedibilità dell'istanza** e ha chiesto “di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il sopra citato, e se via siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta”;
- L'istanza è esaminata dal G.I. 3 dell'attuale Commissione insediatasi in data 26 maggio 2020 nei tempi consentiti dalla circostanza che *la Commissione continua a operare, a oltre un anno dal suo insediamento, in mancanza di tutti i commissari che la compongono (38 su 40) e senza il supporto del comitato tecnico-istruttorio che per legge deve garantire l'istruttoria della procedura, lasciando alla Commissione solo la fase valutativa. Il mancato supporto determina pertanto un oggettivo aggravio di lavoro sulla Commissione e l'inevitabile rallentamento nella conclusione tempestiva delle relative istruttorie.*
- I dati, compresi quelli tabellari e cartografici, posti a base della presente istruttoria, sono quelli tratti dalla Relazione esplicativa allegata all'istanza di proroga in oggetto, recante consultabile sul portale delle valutazioni ambientali del MITE, cui il presente parere espressamente rinvia.

#### **DATO ATTO CHE:**

L'istanza di proroga è giustificata in ragione della “lunga durata della Conferenza di Servizi indetta dal MIT ai sensi del DPR 383/94 nel dicembre 2015 e conclusasi nel luglio 2018 con Decreto n.11608 del 19.7.2018, della conseguente necessità di aggiornamento delle progettazioni dei vari lotti alle prescrizioni emerse in sede di CdS e dell'allungamento dei tempi delle attività negoziali a causa dei ricorsi dinanzi al TAR e al Consiglio di Stato” e per il fine di “consentire l'ultimazione complessiva dei lavori nel perdurare dell'efficacia del provvedimento autorizzatorio, nel rispetto dei cronoprogrammi di ciascun lotto funzionale in cui è suddiviso il progetto”, ultimazione ritardata dalla, e ciò anche in considerazione del fatto che **l'intervento risulta in parte finanziato nell'ambito del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza relativamente alle Infrastrutture per una mobilità sostenibile;**

#### **DATO altresì ATTO che:**

La Relazione tecnica-ambientale, redatta dalla Società Italferr S.p.A., attestante la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento sulla base delle quali sono state assunte le valutazioni che hanno consentito l'emissione del suddetto DM VIA n.299, reca il seguente indice:

1. INTRODUZIONE
2. MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI PROROGA E STATO DI AVANZAMENTO DELLA PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE
3. BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO
4. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO

5. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO PIANIFICATORIO
  - 5.1. *Valutazioni e conclusioni sulla compatibilità del progetto con gli strumenti di programmazione settoriale e la pianificazione*
  - 5.2. *Valutazioni e conclusioni sulla compatibilità del progetto con la pianificazione settoriale di carattere ambientale*
6. AGGIORNAMENTO DEL REGIME VINCOLISTICO E DELLE TUTELE AMBIENTALI
  - 6.1. *Variazioni intervenute nella "Carta dei vincoli e dei regimi di tutela".*
  - 6.2. *Variazioni intervenute nella "Carta delle aree naturali protette e Rete Natura 2000".*
    - 6.2.1. *SIC IT9110032 - Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata. Analisi comparative formulari standard 2016-2021*
    - 6.2.2. *SIC IT9120011 - Valle Ofanto, Lago Capacciotti. Analisi comparative formulari standard 2015 – aggiornamento 12-2019*
7. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
  - 7.1. **ATMOSFERA**
    - 7.1.1. *Sintesi dei dati base - SIA*
    - 7.1.2. *Sintesi delle potenziali interferenze tra le opere in progetto e l'atmosfera - SIA*
    - 7.1.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente ATMOSFERA*
  - 7.2. **AMBIENTE IDRICO .**
    - 7.2.1. *Sintesi dei dati base- SIA.*
    - 7.2.2. *Sintesi delle potenziali interferenze tra le opere in progetto e l'ambiente idrico superficiale – SIA*
    - 7.2.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente AMBIENTE IDRICO*
  - 7.3. **SUOLO E SOTTOSUOLO .**
    - 7.3.1. *Sintesi dati base - SIA*
    - 7.3.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente suolo-sottosuolo - SIA .*
    - 7.3.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente SUOLO E SOTTOSUOLO*
  - 7.4. **VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA**
    - 7.4.1. *Sintesi dati base - SIA .*
    - 7.4.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente vegetazione - SIA*
    - 7.4.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA*
  - 7.5. **UNITÀ ECOSISTEMICHE**
    - 7.5.1. *Dati di base -SIA*
    - 7.5.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e le unità ecosistemiche - SIA .*
    - 7.5.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alle UNITÀ ECOSISTEMICHE*
  - 7.6. **RUMORE .**
    - 7.6.1. *Dati di base - SIA .*
    - 7.6.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente rumore - SIA*
    - 7.6.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente RUMORE*
  - 7.7. **VIBRAZIONI.**
    - 7.7.1. *Dati di base -SIA*
    - 7.7.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente vibrazioni - SIA.*
    - 7.7.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente VIBRAZIONI*
  - 7.8. **PAESAGGIO .**
    - 7.8.1. *Sintesi dei dati base – SIA.*
    - 7.8.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente paesaggio - SIA .*
    - 7.8.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente PAESAGGIO*
  - 7.9. **CAMPI ELETTROMAGNETICI**
    - 7.9.1. *Sintesi dei dati base – SIA.*
    - 7.9.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente campi elettromagnetici - SIA*
    - 7.9.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente CAMPI ELETTROMAGNETICI*
  - 7.10. **SALUTE PUBBLICA**
    - 7.10.1. *Sintesi dei dati base - SIA*
    - 7.10.2. *Potenziali interferenze tra le opere in progetto e la componente salute pubblica - SIA*

7.10.3. *Considerazioni sulla validità delle conclusioni ad oggi, relativamente alla componente SALUTE PUBBLICA.*

8. BENEFICI AMBIENTALI ELETTRIFICAZIONE
9. CONCLUSIONI

**CONSIDERATO che dai dati tratti dalla Relazione di cui al punto che precede emerge quanto segue:**

**BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

L'intervento riguarda l'infrastruttura relativa alla "Linea ferroviaria Potenza - Foggia - Ammodernamento - Sottoprogetto 2 - Elettrificazione, rettifiche tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede" ricadente nel territorio dei Comuni di Ripacandida (PZ), Filiano (PZ), Barile (PZ), Potenza (PZ), Melfi (PZ), Avigliano (PZ), Atella (PZ), Rapolla (PZ), Rionero in Vulture (PZ), Rocchetta Sant'Antonio (FG), Ascoli Satriano (FG), Candela (FG), Ortona (FG). L'opera è parte del progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Foggia – Potenza, ha una estensione pari a circa 120 km ed è oggetto del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, sottoscritto il 02 agosto 2012 dai Ministeri e dalle Regioni competenti nonché dai delegati di Ferrovie dello Stato italiane e di RFI. Il progetto è diretto a garantire uno standard qualitativo più elevato rispetto all'attuale, determinato da una piattaforma ferroviaria a binario unico e trazione treni garantita da motori diesel. Il progetto si compone di due sottoprogetti:

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

L'area in cui ricade la linea storica Foggia-Potenza interessa due Regioni, Puglia e Basilicata, e due Province, rispettivamente Foggia e Potenza, come da Relazione cui si rinvia.

**Lo stato di avanzamento della progettazione esecutiva e della realizzazione (per stralci funzionali):** è quello indicato nella nota di istanza di proroga. La relazione evidenzia che ai soli fini esecutivi, il piano della committenza prevede, a parità di perimetro complessivo di intervento, una ulteriore segmentazione dei lotti funzionali (rispetto all'originaria articolazione in Lotti dichiarata nel SIA) per effetto del recepimento del più recente Piano di Committenza, senza che ciò alteri gli ingombri assentiti e sostanzialmente gli interventi previsti. In particolare, risulta, rispetto allo stato di attuazione dei singoli lotti, che:

1. **L'originario Lotto 1 "Elettrificazione tratta Cervaro – Potenza"**, presentato in ambito VIA, è stato ulteriormente suddiviso in:
  - Lotto 1.1 "Elettrificazione tratta Cervaro –Rocchetta –S. Nicola di Melfi", per il quale è stata completata la Progettazione Esecutiva e sono in fase di conclusione le attività negoziali per l'affidamento di appalto di sola esecuzione
  - Lotto 1.2 "Elettrificazione tratta Rocchetta –Potenza", per il quale è stata completata la Progettazione Definitiva e sono in corso le attività negoziali per l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori. Le attività negoziali si sono prolungate per effetto di ricorsi tuttora in atto
2. Per il **Lotto 2**, che comprende la Soppressione dei PL, le rettifiche di tracciato e le attività di consolidamento sede, a valle della recente assegnazione dei Recovery Fund, che ne hanno garantito la copertura finanziaria, è stato avviato l'aggiornamento della progettazione esecutiva finalizzato all'avvio dell'attività negoziale.
3. Il **Lotto 4** è stato ulteriormente suddiviso in:
  - Lotto 4.1 "Cavalca ferrovia NV10 nel Comune di Candela (FG)"
  - Lotto 4.2 "Cavalca ferrovia NV08 nei Comuni di Rionero in Vulture e Barile (PZ)";

Per le sopracitate opere, prescritte in sede di Conferenza di Servizi Istruttoria condotta sul Progetto Preliminare finalizzate alla soppressione di ulteriori n.3 PL nei Comuni di Rionero e Candela, sono in corso di ultimazione le progettazioni definitive ed esecutive. Si specifica che, nell'ambito del presente progetto di investimenti NPP 1674, è prevista la copertura finanziaria per la sola progettazione e la realizzazione sarà a cura degli Enti Locali.

4. Il **Lotto 5**, che riguarda l'attrezzaggio SCMT dell'intera linea con encoder da cabina, è stato stipulato il contratto per l'affidamento della Progettazione Esecutiva ed esecuzione lavori e l'Appaltatore ha ultimato la relativa Progettazione Esecutiva per il conseguente avvio dei lavori. Data la natura prettamente tecnologica degli interventi da eseguirsi esclusivamente su aree ferroviarie, a questo lotto non trova applicazione il quadro prescrittivo del DM 299/2016;

#### **In particolare:**

**In relazione al Lotto 1.1 - "Elettrificazione della tratta Cervaro-Rocchetta- S. Nicola di Melfi"**, ad oggi, è stato ultimato il progetto esecutivo ed è in fase di avvio la fase di verifica di ottemperanza rispetto al quadro prescrittivo del succitato decreto, mediante interessamento degli Enti vigilanti e degli Enti coinvolti, così come ivi identificati. Detto progetto esecutivo del Lotto 1.1 ricalca la soluzione progettuale già favorevolmente assentita, recependo le prescrizioni formulate nel corso dell'iter autorizzativo e presentando solo alcuni ulteriori affinamenti, ascrivibili al fisiologico approfondimento progettuale connaturato al passaggio dal livello definitivo a quello esecutivo. Gli affinamenti riguardano, più specificatamente:

- la risoluzione di un'interferenza con una tubazione esistente, rivelatasi non diversamente delocalizzabile;
- l'adeguamento delle sole fondazioni dei sostegni della Trazione Elettrica rispetto alle Specifiche Tecniche del Gestore dell'Infrastruttura, nel frattempo diventate cogenti.
- il rinnovo di una dorsale cavi esistente, rivelatasi vetusta rispetto al nuovo investimento;
- l'elettrificazione, esclusivamente nell'ambito delle stazioni di San Nicola di Melfi, Candela, Ortona Rocchetta per insorte esigenze correlate all'esercizio ferroviario, dei binari di precedenza e di alcuni tronchini già esistenti.

**Relativamente a tale intervento, il quadro pianificatorio è rimasto inalterato.**

**In relazione ai lotti 1.2, 2, 4.1 e 4.2**, una volta disponibili i progetti esecutivi, si procederà con le rispettive verifiche di ottemperanza. Si rappresenta, inoltre, che il quadro prescrittivo del DM 299/2016, non trova applicazione al Lotto 5 (per il quale è stato già affidato appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori) data la natura prettamente tecnologica degli interventi da eseguirsi esclusivamente su aree ferroviarie.

#### **ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO**

La Conferenza dei Servizi (CdS) di cui all'art. 14 bis della L 241/94 e s.m.i., chiamata ad esprimersi sul progetto preliminare del Sottoprogetto 2 relativo all'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza: "Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e adeguamenti in galleria" è stata convocata il 13 dicembre 2013.

Alla stessa hanno partecipato i rappresentanti dei seguenti enti:

- RFI;
- ITALFERR;
- MIBAC – DGPBAAC;
- Regione Basilicata;
- Comune di Foggia;
- Comune di Rionero;

e hanno espresso il proprio parere i seguenti enti:

- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici e Paesaggistici per le provincie di Bari Barletta Andria Trani e Foggia
- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali – DG per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia – Taranto
- Regione Basilicata – Dipartimento infrastrutture opere pubbliche e mobilità
- Provincia di Barletta Andria Trani.
- Autorità di Bacino della Puglia
- Comune di Avigliano
- Comune di Barile
- Comune di Candela
- Comune di Forenza
- Comune di Rocchetta
- Comune di Pietragalla
- Comune di Filiano
- Comune di Melfi
- Città di Potenza

La Conferenza dei Servizi si è conclusa con con Decreto del MIT n.11608 del 19 luglio 2018 ai sensi del DPR 383/94, che reca:

- perfezionamento dell’intesa Stato Regioni;
- apposizione di vincolo preordinato all’esproprio;
- atto finale conforme alla determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi.

Il percorso di CdS tiene evidentemente conto dei principali atti autorizzativi in materia ambientale e paesaggistica espressi sul progetto dalle autorizzazioni competenti:

- Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale del MATTM – MIBACT prot. N. 299 del 28 ottobre 2016.
- Autorizzazione Paesaggistica, in deroga, ai sensi degli artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR per gli interventi (con esclusioni e prescrizioni), espressa nell’ambito della Delibera di Giunta della Regione Puglia n.571 del 5 aprile 2018, pubblicata sul B.U.R. del 4.5.2018 n.62, recante assenso ai fini dell’Intesa Stato-Regioni.

Nell’ambito della Conferenza dei Servizi, conclusasi con Decreto del MIT n.11608 del 19.07.2018, ai sensi del DPR 383/94, la Regione Basilicata, con nota del 2 dicembre 2015 (prot. N. 0252765/19AD) ha espresso parere favorevole ai sensi del D.Lgs 42/2004.

L’espletamento della procedura di Conferenza dei Servizi (luglio 2018), conclusasi quasi 2 anni dopo il provvedimento di VIA (ottobre 2016), ha consentito di confermare e validare la compatibilità del progetto con il contesto paesaggistico e pianificatorio e che quindi le eventuali variazioni intervenute nel biennio siano da ritenersi già acquisite ed assentite. A ciò si aggiunge la considerazione che l’apposizione di vincolo preordinato all’esproprio conferisce alle aree di cui trattasi un regime giuridico di relativa immodificabilità.

## **AGGIORNAMENTO DEL QUADRO PIANIFICATORIO**

Nell'ambito dello SIA, la finalità principale del quadro di riferimento programmatico è quella di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e previsioni degli atti di pianificazione e programmazione territoriale e infine a interpretare il rapporto tra il progetto, le modificazioni da esso indotte alla struttura territoriale ed il modello di assetto territoriale attuale.

Al fine di verificare **le condizioni di attualità del progetto in rapporto al quadro socio economico ed in rapporto con la rete ferroviaria esistente**, la Relazione riporta, in forma tabellare (cfr. Tabella 5-1, cui si rinvia), **l'elenco dei piani e programmi analizzati nel SIA, relativi ai settori di pianificazione e programmazione nei quali è inquadrabile l'opera** e specifica che **“la verifica di coerenza con tutti programmi e piani di seguito esposti si è conclusa favorevolmente”**.

L'analisi si articola nell'esame della Pianificazione e Programmazione **SETTORIALE** (di carattere economico; trasportistico; ambientale) e di quella **TERRITORIALE** e **URBANISTICA** e al punto 5.1. espone le **“Valutazioni e conclusioni sulla compatibilità del progetto con gli strumenti di programmazione settoriale e la pianificazione”** secondo cui **“non si ritiene di aggiornare la verifica di coerenza con gli strumenti di:**

- programmazione settoriale di carattere economico;
- programmazione settoriale di carattere trasportistico;
- pianificazione territoriale;
- pianificazione urbanistica;

per le seguenti motivazioni:

- i piani e le strategie di investimento che sottendono l'opera mantengono validità e trovano conferma nelle rinnovate scelte strategiche (PNRR);
- l'opera risulta già approvata ed in quanto tale acquisita o da recepire negli strumenti settoriali;
- *l'opera risulta già approvata ed in quanto tale acquisita o da recepire nei piani territoriali; l'opera risulta già approvata ed in quanto tale acquisita o da recepire nei piani urbanistici.*

Rispetto alle **“Valutazioni e conclusioni sulla compatibilità del progetto con la pianificazione settoriale di carattere ambientale”** il proponente effettua una opportuna verifica, riportando in apposita tabella gli strumenti pianificatori, pertinenti rispetto al progetto in esame, esaminati in sede di VIA ed il loro attuale aggiornamento, **non rilevando, allo stato attuale, profili di incompatibilità.**

Il proponente giunge pertanto alle **CONCLUSIONI** per cui

**“alla data odierna, non vi sia una sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento delle valutazioni, ad esito delle quali a suo tempo è stato emanato il Decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 299 del 28 ottobre 2016, emesso per il progetto “Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento - Sottoprogetto 2 - Elettrificazione, rettifiche tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede”**.

Dette conclusioni derivano dalle considerazioni ed analisi di cui la stessa relazione offre la seguente sintesi:

Il progetto è stato approvato in data 19/07/2018, al termine di un lungo iter di Conferenza dei Servizi, nell'ambito della quale si sono espresse molteplici amministrazioni nonché enti pubblici e privati a vario titolo coinvolti. L'approvazione della Conferenza dei Servizi garantisce la coerenza con gli strumenti di programmazione settoriale di carattere economico, trasportistico e con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica in quanto:

- i piani e le strategie di investimento che sottendono l'opera mantengono validità e trovano conferma nelle rinnovate scelte strategiche (PNRR);

- l'opera risulta già approvata ed in quanto tale acquisita o da recepire negli strumenti settoriali, nei piani territoriali e nei piani urbanistici.

L'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale ambientale ha dato esito favorevole per le seguenti motivazioni:

- l'opera è stata approvata dall'Autorità di Bacino (parere 9165 del 05/07/2016) e dalla data di espressione del parere favorevole, non sono intervenute sensibili variazioni negli specifici piani di settore (PAI-PGRA), inoltre ogni singolo lotto funzionale, in sede esecutiva viene sottoposto a parere dell'ente. Il progetto esecutivo del lotto 1.1. ha già ottenuto parere favorevole dell'ente (prot. 7623 del 21/06/2019);
- l'opera risulta coerente con i piani paesistici delle due regioni interessate. La regione Puglia ha espresso Autorizzazione Paesaggistica in deroga con Delibera di Giunta n.571 del 5 aprile 2018, pubblicata sul B.U.R. del 4.5.2018 n.62, mentre la Regione Basilicata si è espressa favorevolmente nell'ambito del procedimento di VIA e quindi in sede di Conferenza dei Servizi approvativa (conclusasi con Decreto del MIT n.11608 del 19.07.2018). Resta comunque inteso che, ove gli affinamenti progettuali fisiologici della fase esecutiva dovessero avere risvolti paesaggistici sarà cura del proponente avanzare idonea istanza alla regione competente.
- L'opera risulta non in contrasto con la pianificazione settoriale esaminata (tutela acque e qualità dell'aria).

Relativamente a vincoli e regimi di tutela si evidenzia quanto segue.

Per la Regione Puglia il quadro vincolistico è pressochè invariato. Si registra una minima riduzione degli usi civici, pascoli e formazioni arbustive ed un allargamento della zona parco in area non interferente con il tracciato ferroviario.

Per ciò che concerne la Regione Basilicata il quadro vincolistico approvato è del tutto invariato in area di interesse.

Relativamente alle aree Rete Natura 2000 le incidenze sui SIC IT9110032 - Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata e SIC IT9120011 - Valle Ofanto, Lago Capacciotti vengono confermate come non significative in quanto i siti:

- hanno mantenuto stessa estensione e perimetrazione;
- i formulari standard sono stati aggiornati a dicembre dell'anno 2019: la ricognizione di habitat e specie è rimasta invariata o le puntuali variazioni non risultano significative;
- la Regione, medesimo gestore della fase di VIA, ha provveduto all'istituzione delle ZSC, ma i siti non risultano ancora provvisti di piani di gestione.

Per ciò che concerne le aree naturali protette (EUAP) il quadro interferenziale appare invariato a meno dell'istituzione del Parco Regionale Monte Vulture, che alla data di emissione del decreto di VIA risultava invece "istituendo", con la precisazione, tuttavia, che le cartografie di vincolo, allegate allo Studio di Impatto Ambientale, contengono già i confini dell'istituendo parco e che lo stesso non risulta ad oggi provvisto di un Piano di gestione approvato.

Inoltre, l'interferenza è limitata al sedime ferroviario, riguardando tracciati in cui è prevista la sola elettrificazione.

### **AGGIORNAMENTO DEL QUADRO AMBIENTALE**

Relativamente al Quadro di Riferimento Ambientale, nel possibile aggiornamento dello scenario di base (che comunque ha tempi di variazione certamente superiori al quinquennio), è stata effettuata una verifica attraverso:

- il controllo di validità degli assunti e dei dati base;

- la conformità normativa di riferimento;
- la conformità rispetto ai piani di settore già esaminati al §5.2 della presente.

La verifica è stata effettuata per tutte le componenti esaminate nel SIA:

- atmosfera;
- ambiente idrico;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione flora e fauna;
- unità ecosistemiche;
- rumore;
- vibrazioni;
- paesaggio;
- campi elettromagnetici;
- salute pubblica

ed in ogni caso è stato possibile concludere che non vi fosse sostanziale variazione dello stato ambientale nei confronti della componente e quindi le conclusioni di VIA possono essere, allo stato attuale, confermate.

Resta comunque l'impegno all'applicazione di tutte le misure di mitigazione indicate nel SIA ed alla verifica di mantenimento delle condizioni assunte nel PD nello sviluppo della PE di ogni singolo lotto costruttivo.

A tutto il complesso di considerazioni inerenti la compatibilità dell'opera, si aggiunge la capacità della stessa di offrire sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici, ai sensi del regolamento UE 2020/852. Si ricorda, infatti, che il regolamento UE 2021/241 del parlamento europeo e del consiglio del 12/02/2021, nell'allegato VI "metodologia di controllo del clima – dimensione e codici delle tipologie di intervento per la ripresa e resilienza", definisce, per le linee ferroviarie elettrificate, un coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici pari al 100%.

Ciò contribuisce alla:

- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti dovuta al passaggio di treni a trazione diesel con quelli a trazione elettrica;
- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti dovuta all'incremento della diversione modale dal traffico privato su gomma a quello pubblico su ferro con alimentazione elettrica, connessa all'incremento dell'offerta ferroviaria.

Il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato.

Con riferimento alle aree Rete Natura 2000, come precedentemente illustrato lo screening di incidenza aggiornato secondo le linee guida conferma che la proroga non risulta determinare ulteriori impatti significativi e negativi rispetto a quelli precedentemente esaminati

**Considerata e Valutata** l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare dei contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**ESPRIME PARERE**

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, inclusi gli aspetti legati allo screening di incidenza sussistono le condizioni per concedere una proroga di 6 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al **D.M. n. 299 del 28 ottobre 2016** con cui ha dichiarato la compatibilità ambientale del progetto, confermandone la subordinazione al rispetto delle specifiche condizioni ambientali di cui al precedente D.M. 299/2016, ai sensi dell'art. 27 comma 1 del d.Lgs 152/2006.

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**