



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Prot. n. (vedi intestazione digitale)

Class. 34.43.01/15.4.1/2021

Allegati:

Al Ministero della transizione ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
(va@pec.mite.gov.it)

Oggetto

[ID: 7602] **BARLETTA-CANOSA DI PUGLIA: *Potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia.***

Procedura di **VIA/PNRR**, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto di fattibilità tecnico economica.

Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Parere tecnico istruttorio della Soprintendenza Speciale per il PNRR.

E p.c.

All'Ufficio di Gabinetto dell'On. Ministro della cultura
(udcm@pec.cultura.gov.it)

Al Ministero della Transizione ecologica
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
[ID: 7602]
(compniec@pec.mite.gov.it)

Alla Regione Puglia
Dipartimento mobilità qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione tutela e valorizzazione paesaggio
Sezione autorizzazioni ambientali-Servizio VIA e VinCA
(servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

Al Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio
archeologico della DG ABAP

Al Servizio III – Tutela del patrimonio
storico, artistico e architettonico della DG ABAP



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia
(sabap-fg@pec.cultura.gov.it)

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137", pubblicato nel S.O. n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152, recante "*Norme in materia ambientale*";

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il "riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";

VISTO il DPCM n. 171 del 29 agosto 2014 recante "Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo";

VISTO l'art. 4, commi 3, del D.M. 27 novembre 2014, concernente "Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo", registrato dalla Corte dei Conti il 19/12/2014 al foglio 5624;

VISTO il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dall'allora Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTO il Decreto del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante "Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208" registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l'11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016;

VISTA la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo, avente ad oggetto "Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208" – Entrata in vigore – Fase transitoria e continuità amministrativa;

VISTO il Decreto-legge 12 luglio 2018, n. 86, recante *Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità*. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di "Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance" (pubblicato in G.U. Serie Generale n.184 del 07-08-2019);

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante "Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni" (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo" sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione "Ministero per i beni e le attività culturali", così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il D.P.C.M. n. 169 del 2 dicembre 2019, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance", pubblicato nella G.U., ser. gen., n. 16 del 21 gennaio 2020, e modificato dal modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 123;

VISTO il DM del MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante "Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo";

VISTO l'articolo 1 del Decreto legge 1 marzo 2021, n. 22, , convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2021, n. 55 (in G.U. 29/04/2021, n. 102), recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 51 del 1 marzo 2021 che modifica il comma 1, numeri 8 e 13, dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e in particolare considerato che a seguito della modifica di cui al punto precedente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha cambiato la propria denominazione in "Ministero della transizione ecologica" ed il Ministero per i beni per i beni e le attività culturali e per il turismo ha cambiato altresì la propria denominazione in "Ministero della Cultura";

VISTO il Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, recante "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" e, in modo particolare, il Capo V, art. 29, con il quale è istituita la Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito anche solo Soprintendenza Speciale per il PNRR) e sono altresì definite le funzioni e gli ambiti di competenza della stessa;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 01 luglio 2022, registrato alla Corte dei Conti il 14/07/2022 con n. 1870, con il quale, ai sensi dell'art. 19, comma 4 del d.lgs. 165/2001 e s.m., è stato conferito al Dott. Luigi La Rocca l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio e della Soprintendenza Speciale per il PNRR;

VISTO il Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2021, n. 113, recante "Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia";



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 123, recante "Regolamento concernente modifiche al regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 4 c. 2-bis del D.P.C.M. 169/2019, come modificato dall'art. 1, c. 1, lett. d, punto 2, lett. b, del D.P.C.M. n. 123/2021 la Soprintendenza Speciale per il PNRR, fino al 31 dicembre 2026 opera presso il Ministero della Cultura quale ufficio di livello dirigenziale generale straordinario per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

CONSIDERATO che, con nota prot. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\515 del 10/11/2021, successivamente perfezionata in data 01/12/2021, la **Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.** ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 per il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "*Potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia*".

CONSIDERATO che il **Ministero della transizione ecologica** con nota prot. n. 8615 del 25/01/2022 ha comunicato la procedibilità della suddetta istanza e la pubblicazione sul proprio sito web della documentazione progettuale, del SIA della Sintesi non tecnica e della Relazione paesaggistica, nonché dell'Avviso al pubblico, ai sensi dell'art. 24, co. 1 del D. Lgs. 152/2006, evidenziando che ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del D. L. 152/2021, per il progetto in questione si applicano i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'art. 8, comma 2-bis del D. Lgs. 152/2006 e che l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale, per conto dello stesso dicastero è svolta dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 125 del 28/01/2022 ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi, nonché le proprie valutazioni finalizzate a comprendere l'autorizzazione paesaggistica nel concerto del Soprintendente Speciale per il PNRR, previsto dal comma 2-*quinquies* dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che la Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della transizione ecologica con nota prot. 1306 del 07/03/2022, ha formalizzato al Proponente una richiesta di integrazioni alla documentazione presentata con la suddetta istanza di VIA.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 356 del 08/03/2022, dopo aver ricevuto dalla competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio la nota prot. n. 1543 dell'11/02/2022 relativa alla necessità di acquisire documentazione integrativa al progetto, ha inoltrato la seguente richiesta all'Autorità competente, alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC e al Proponente:

«(...)

1. *Nella Relazione paesaggistica è stato riportato uno studio finalizzato alla valutazione della percezione visiva dell'intervento proposto, al termine del quale si conclude che "le opere di nuova realizzazione, non essendo particolarmente esposte a spazi pubblici e di relazione, più in generale, non essendo significativamente visibili da percettori residenziali isolato e/o da fronti di percettori, essendo solo occasionalmente esposti ad aree e punti dai quali è possibile cogliere visuali panoramiche e di insieme sul paesaggio degli oliveti secolari e vigneti; sul piano della percezione e in relazione alla sostanza dei vincoli di tutela, l'impatto può essere considerato*



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

trascurabile". Considerato che le opere relative alla nuova viabilità, da realizzarsi per consentire la soppressione dei passaggi a livello, andranno ad impegnare le aree esterne al sedime ferroviario, impattando sulle aree vincolate ai sensi del D. lgs. 42/2004; ritenuto necessario, al fine di completare la Relazione paesaggistica, che le conclusioni alle quali giunge il proponente come sopra riportate, debbano essere supportate e comprovate anche da adeguate fotosimulazioni, si chiede che, per ogni singola opera di scavalco prevista, vengano elaborate significative fotosimulazioni da più punti di ripresa e per ogni singola nuova opera viaria, rappresentando lo stato ante operam e quello post operam, con e senza le opere di mitigazione previste. Si chiedono, in particolare, delle fotosimulazioni dai punti panoramici presenti nell'area di riferimento (dall'area di Canne della Battaglia e dal Belvedere di Canosa) e dalla strada panoramica SP3, nonché dalle segnalazioni architettoniche e archeologiche (quale, ad esempio, quella prossima a NV01). I punti di ripresa dovranno essere riportati, con il relativo cono visuale di riferimento, su un'adeguata planimetria nella quale saranno rappresentate anche le aree tutelate dal PPTR (beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici). Il proponente avrà cura di realizzare le riprese fotografiche e le fotosimulazioni in condizioni di piena visibilità e scegliendo punti privi di ostacoli (in assenza di nuvole, nebbia, foschia o condizioni di visibilità poco favorevoli alla lettura del contesto)».

CONSIDERATO che la **Società RFI S.p.A.**, con PEC del 25/03/2022, ha comunicato che la documentazione integrativa richiesta era stata predisposta, ma che, a causa di un attacco hacker al gruppo Ferrovie dello Stato, non era stato possibile procedere alla consegna nei termini stabiliti per legge e che, pertanto, la trasmissione è avvenuta in data 14/04/2022, con nota prot. SO ADRI_PROVV. /0045. U.

CONSIDERATO che il **Ministero della transizione ecologica** con nota prot. n. 56507 del 06/05/2022, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul proprio portale della suddetta documentazione integrativa e del relativo nuovo avviso al pubblico.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 837 del 09/05/2022, ha comunicato alla competente Soprintendenza ABAP l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa sul sito del Ministero della transizione ecologica ed ha chiesto di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale riguardo al progetto di cui trattasi.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia** con nota prot. n. 5629 del 20/05/2022 e successiva nota del 30/05/2022 (prot. n. 5976) che di seguito si riporta, ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale in merito all'intervento proposto, evidenziando, dopo aver descritto l'area vasta di riferimento dell'intervento, come rappresentata nelle Schede d'Ambito paesaggistico di riferimento del progetto di cui al PPTR (Ambiti paesaggistici n. 4 "Ofanto" e n. 5 "Puglia centrale") e la situazione vincolistica dell'area, le seguenti criticità determinate dalle opere previste:

«(...)

INTERFERENZE DELL'INTERVENTO PROPOSTO

(Interferenze con BP e UCP ai sensi del vigente PPTR della Regione Puglia)

Si rilevano alcune interferenze del progetto con aree sottoposte a vincolo paesaggistico e tutelate ex lege D.Lgs. n. 42/2004 – art. 142, ed in particolare:

- interferenza con BP – Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche, Fiume Ofanto; il tratto vincolato riguarda la NV03 ed è compreso tra la pk 0+000 e la pk 0+185;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

- interferenza con BP – Parchi e riserve (Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto), il tratto vincolato è compreso tra la pk 10+202 e la pk 18+326 circa e tra la pk 20+60 e la 20+990. All'interno di tale tratto l'intervento di progetto prevede la sostituzione di 27 tra tombini, ponticelli e sottovia, il nuovo sottopasso pedonale Fermata Canne della Battaglia ed interessa parzialmente il ramo nord della NV03 e dei tratti di ricucitura stradale;

- interferenza con BP – Zone di interesse archeologico, il cui perimetro è a ridosso della linea ferroviaria ancorché non interferito da questo.

Sommariamente, tali aree sono individuate:

▪ **A ridosso della fermata Canne della Battaglia nel Comune di Barletta:**

- tra la pk 11+000 e la 11+720;

- tra la pk 11+825 e la 11+860 circa;

Le aree corrispondono ai vincoli archeologici disposti, rispettivamente, con DM del 20.07.1989 e DM 05.04.1993 (a cui corrispondono un vincolo indiretto e/o area di rispetto) e con DM 25.07.1985 (che esprime un vincolo diretto).

▪ **A ridosso della linea nel Comune di Canosa:**

- tra la pk 23+215 e la 23+910 circa;

- le aree corrispondono ai vincoli archeologici disposti con i DM 11/04/1973, 31/05/1983, 05.06.1983; DM 21.08.1990; 12.12.1992; 17.10.1989 e 22.10.1990, che esprimono vincolo diretto, e DM 22.10.1990 che esprime un vincolo indiretto e/o area di rispetto.

Interferiscono con le zone di interesse archeologico anche alcune aree di cantiere disposte lungo linea; si tratta massimamente di Aree Tecniche previste per la realizzazione dei nuovi tombini di trasparenza idraulica, e da tre Aree di Stoccaggio.

Si rilevano alcune interferenze del progetto con aree sottoposte a vincolo paesaggistico e individuate ai sensi dell'art. 143 comma 1 lett. e) del D.Lgs 42/2004, ovvero:

- **Componenti geomorfologiche:** UCP – Versanti, sostituzione tombino al km 10+076, al km 10+742 e al km 10+985;

- **Componenti idrologiche:** UCP - Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100m), Lama presso Montegrosso;

- **Componenti botanico-vegetazionali:** UCP - Formazioni Arbustive in evoluzione naturale, sostituzione tombino al km 10+742;

- **Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici:** UCP - Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (100m), sostituzione tombino al km 10+076, al km 15+108, al km 15+348, al km 15+636, al km 16+841, al km 17+561, sostituzione sottopasso km 13+696, al km 14+122, al km 16+190, al km 16+449, sostituzione ponticello al km 14+5666, al km 16+578, al km 17+088, al km 19+910, NV03 al km 14+668; UCP - Siti di rilevanza naturalistica, SIC IT120011, sostituzione tombino al km 21+248;

- **Componenti culturali e insediative:** UCP – Città consolidata, Barletta; UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa - Segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche, Masseria Cafiero – pk 6+538, realizzazione NV01, Villagio Setteponti – pk 9+438, Canosa di Puglia – da pk 24+448 a pk 24+585; - Aree appartenenti alla rete dei tratturi: Regio Tratturo n. 18 “Barletta Grumo” - da pk 4+433 a 4+546, Tratturello n. 94 “Via Traiana”, Braccio n. 20 “Canosa Montecarafa”- da pk 23+667 a 23+678, sostituzione tombino al km 23+674, al km 24+774; - Aree a rischio archeologico, Fattoria Pilone – da pk 9+875 a 9+925; UCP - Area di rispetto delle



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

componenti culturali e insediative (100m - 30m), sostituzione tombino al km 6+436, al km 24+774, realizzazione NV01 al km 6+486;

- **Componenti dei valori percettivi:** UCP - Coni visuali, Canne della battaglia – da pk 6+688 a pk 15+837, sostituzione di 18 manufatti tra tombini, ponticelli e sottopassi, realizzazione di NV01, NV02, NV03, viabilità di ricucitura dal km 14+985 al km 15+837; UCP - Strade Panoramiche, realizzazione di NV03, sostituzione tombino al km 23+674.

Considerato che, sebbene la documentazione fotografica relativa alle fotosimulazioni non risulti adeguata e completa, si è tuttavia rilevato che l'intervento prevede opere prevalentemente in aderenza all'originale sedime ferroviario esistente, ed in particolar modo l'innalzamento della quota della linea ferroviaria a seguito della soppressione dei passaggi a livello, nonché la conseguente realizzazione di n.4 calvacferrovia (di altezze variabili dai 7 m circa ai 9 m circa), determinando scavi e rilevati, producendo una barriera visiva e modificando l'attuale percezione verso il paesaggio consolidato in corrispondenza del cono visuale del sito archeologico di Canne della Battaglia. La medesima criticità si rileva in riferimento alla realizzazione del fabbricato tecnologico e basamento in BST nei pressi della stazione di Canne della Battaglia, pregiudicando la percezione del manufatto edilizio ferroviario esistente il quale ha valenza architettonica e paesaggistica all'interno del succitato sito archeologico.

Per quanto sopra rappresentato, la valutazione complessiva delle criticità rispetto ai valori culturali e paesaggistici evidenzia che l'intervento di progetto, con particolare riguardo ai **rilevati del sedime ferroviario, ai quattro cavalcavia e ai fabbricati tecnologici**, produrrebbe rilevanti impatti a livello visivo-percettivo in relazione ai valori culturali e paesaggistici dell'area in cui è inserito l'intervento, con particolare riferimento al richiamato cono visuale del sito archeologico di Canne della Battaglia e pertanto si ritiene di esprimere **parere non favorevole al rilascio del provvedimento di VIA.**

VALUTAZIONI SUGLI ASPETTI ARCHEOLOGICI

Facendo seguito alla trasmissione della valutazione di rischio archeologico, trasmessa dalla Società proponente e redatta da professionista qualificato ai sensi della normativa vigente, questa Soprintendenza con nota prot. 5623 del 20/05/2022 ha sottoposto l'intervento alle procedure previste dall'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

Come già rappresentato nel precedente paragrafo, le aree interessate dall'opera in progetto presentano interferenze dirette con aree sottoposte a tutela ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004, quali l'area di pertinenza e di rispetto del Tratturo n. 18 "Barletta Grumo", del Tratturello n. 94 "Via Traiana" e il Braccio n. 20 "Canosa – Montecarafa", tutti tutelati ai sensi del DM 22/12/1983, l'area archeologica di Canne della Battaglia, di cui ai DM 25/07/1985, 20/07/1989, 05/04/1993, le aree archeologiche di Canosa di Puglia, alle loc. San Paolo – Via Cerignola (di cui ai DM 11/04/1973, 17/10/1989 e 22/10/1990), loc. Sconcordia – Toppicelli (di cui al DM 31/05/1983), loc. Toppicelli – Via Moscatello (di cui al DM 05/06/1983) e loc. Toppicelli (di cui ai DM 21/08/1990 e 12/12/1992).

Dalla documentazione per la valutazione di rischio archeologico trasmessa, è emerso quanto le opere ricadano in un comparto territoriale ad altissimo indice di significatività archeologica caratterizzato da un intenso popolamento dalla Preistoria all'Età tardo antica, essendo stato valutato per il 30% delle aree interessate dalle opere in progetto un rischio archeologico alto.

Si rende pertanto necessario, ai sensi dell'art. 25, c. 8 del D. Lgs. 50/2016, che nell'ambito della progettazione definitiva venga predisposto apposito piano di saggi archeologici preventivi di I fase



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022



in tutte le aree valutate a rischio alto e molto alto, piano per il quale questo Ufficio ribadisce la disponibilità alla convocazione di apposito tavolo tecnico con codesta Amministrazione appaltante, ai fini della definizione di un apposito accordo con la stazione appaltante, ai sensi all'art. 25, c. 14, per disciplinare le forme di coordinamento e di collaborazione con il responsabile del procedimento e con gli uffici della stazione appaltante.

I saggi di scavo preventivi dovranno assicurare un primo e parziale quadro conoscitivo delle eventuali emergenze archeologiche presenti nelle aree, dovranno raggiungere la profondità prevista da progetto o il banco geologico. Resta inteso che, in seguito ai risultati ottenuti, sarà facoltà di questo Ufficio eventualmente disporre dei saggi di scavo estensivo tali da assicurare un quadro conoscitivo più completo ed esaustivo.

Il progetto dello scavo archeologico dovrà essere redatto e sottoscritto, conformemente alle direttive di competenza di questo Ufficio che rimane a disposizione per concordare su base planimetrica il numero e localizzazione dei saggi, da una società incaricata dalla Stazione Appaltante con abilitazione OS 25. I curricula della società cui si intende affidare la progettazione e/o dei singoli professionisti incaricati per le indagini dovranno essere trasmessi a questo Ufficio, per verificare il possesso dei requisiti di cui sopra, le specifiche esperienze e le capacità professionali coerenti con l'intervento.

Tali saggi dovranno essere condotti, preliminarmente alla redazione del progetto definitivo. La medesima progettazione dovrà essere orientata dagli esiti delle indagini archeologiche preventive prescritte, ai fini di definire le più idonee modalità di tutela, in particolare nei casi di eventuali evidenze di particolare rilievo la cui conservazione non può che essere altrimenti assicurata che in forma contestualizzata mediante l'integrale mantenimento in situ.

VALUTAZIONI AI FINI DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Relativamente alla procedura autorizzativa ex art. 146 del D.lgs. 42/2004 e così come disposto da codesta DG ABAP con Circolare n.19 del 21/03/2022 prot. 10885, si comunica che dalla lettura della relazione paesaggistica si evidenziano i seguenti impatti del progetto sui Beni Paesaggistici presenti nell'area.

Nello specifico, con riferimento alla realizzazione dei nuovi tratti viari, dei manufatti e degli elementi fuori terra, l'intervento risulta in contrasto con:

- in riferimento alla realizzazione della NV03, con l'art. 46 Prescrizioni per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" delle NTA del PPTR, che al comma 2 ritiene non ammissibili piani, progetti e interventi che: lett. a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica; lett.a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;*
- in riferimento agli interventi ricadenti nelle aree individuate come BP – Zone di interesse archeologico, con l'art. 80 Prescrizioni per le zone di interesse archeologico delle NTA del PPTR, che al comma 2 ritiene non ammissibili gli interventi che comportano: lett. a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione del sito e della morfologia naturale dei luoghi; lett. a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio; lett. a10) costruzioni di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissioni del paesaggio (ad esempio in trincea, rilevato, viadotto).*



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Per quanto sopra esposto, si ritiene pertanto che l'intervento, così come proposto, non rispetti le prescrizioni dettate dalle NTA del vigente PPTR e pertanto questa Soprintendenza, per quanto di propria competenza, esprime parere contrario al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del Dlgs n.42/2004.

Trattandosi della realizzazione di un'opera pubblica, si evidenzia la possibilità, da parte di RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di attivare la procedura autorizzatoria in deroga prevista dall'art. 95 delle NTA del P.P.T.R. di specifica competenza della Regione Puglia, fermo restando l'accertamento dei requisiti previsti dal suddetto articolo».

CONSIDERATO che, a seguito delle criticità evidenziate dalla Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** ha convocato una riunione tecnica in modalità telematica per il giorno 7 giugno 2022, al fine di valutare congiuntamente, con la Società RFI S.p.A. e con la competente Soprintendenza ABAP, le possibili soluzioni per il superamento delle suddette criticità.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, a seguito della suddetta riunione, con nota prot. n. 1086 del 14/06/2022, ha comunicato quanto segue alla Società RFI S.p.A. e alla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia:

«In riferimento al procedimento in epigrafe, si fa seguito alla riunione svoltasi in modalità telematica il giorno 7 giugno u.s. - a seguito della convocazione effettuata per le vie brevi da questa Soprintendenza Speciale per il PNRR - finalizzata all'esame congiunto, con il Proponente, con la Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia e con questo Ufficio, delle criticità evidenziate nel parere endoprocedimentale, in ultimo, inviato dalla Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia con nota del 30/05/2022, prot. 5976.

*Al termine dell'incontro i presenti hanno convenuto sulla necessità di effettuare un **sopralluogo, stabilito per il 15 giugno** p.v., presso alcune delle aree interessate dal progetto, al fine di verificare eventuali soluzioni progettuali che potessero ridurre/eliminare le suddette criticità.*

Durante la riunione questa Soprintendenza Speciale ha evidenziato la necessità che le quattro fotosimulazioni trasmesse con la documentazione integrativa (una per ciascun cavalcaferrovia), venissero integrate con ulteriori significative fotosimulazioni verso e dal punto panoramico dell'area archeologica di Canne della Battaglia (tutelato dal PPTR quale UCP "Cono visuale" e quale Contesto Territoriale Stratificato-CTS) verso l'area d'intervento e, più dettagliatamente, verso i nuovi cavalcaferrovia, come già richiesto con la nota prot. 356 del 08/03/2022 (che ad ogni buon fine si allega). Posto infatti che le rappresentazioni a "volo d'uccello", contenute nella documentazione integrativa trasmessa, non sono rappresentative della reale percezione delle modifiche introdotte nel paesaggio con l'intervento proposto, si chiede di indicare, in specifiche fotosimulazioni, le parti dell'intervento visibili da tale sito archeologico. Ugualmente, nelle ulteriori fotosimulazioni dovrà essere indicato il promontorio di Canne della Battaglia, anche qualora non visibile.

Inoltre, durante la riunione, la Soprintendenza ABAP ha chiesto a codesta RFI S.p.A. di verificare la possibilità di delocalizzare il fabbricato tecnologico e il basamento in BST, previsti dal progetto in questione, allontanandoli dalla stazione di Canne della Battaglia - bene di interesse culturale ai sensi degli artt. 10 e 12 del D. lgs. 42/2004, dichiarato tale con decreto n. 215 del 09/08/2016 in quanto con la loro realizzazione viene pregiudicata "la percezione del manufatto edilizio ferroviario



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

esistente il quale ha valenza architettonica e paesaggistica all'interno del succitato sito archeologico".

Ciò posto, si chiede a **RFI S.p.A.**, nelle more di ricevere le risultanze del sopralluogo congiunto con la Soprintendenza ABAP, di completare la documentazione progettuale con le fotosimulazioni e con le verifiche sopra indicate.

Inoltre, qualora a seguito del sopralluogo vengano concordate eventuali modifiche/ottimizzazioni al progetto, queste dovranno essere oggetto di specifici elaborati da trasmettere a questa Soprintendenza Speciale per il PNRR come anche alla **competente Soprintendenza ABAP**, la quale provvederà a riformulare il proprio parere endoprocedimentale, sulla base della nuova documentazione e degli approfondimenti che saranno trasmessi dal Proponente.

Si rimane in attesa di un cortese ed urgente riscontro a quanto sopra chiesto».

CONSIDERATO che **R.F.I. S.p.A.** con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS.AD\PEC\2022\0000027 del 21/07/2022 ha dato riscontro alla suddetta nota, trasmettendo gli approfondimenti richiesti e il verbale del sopralluogo effettuato dalla competente Soprintendenza ABAP, dai rappresentanti di R.F.I. S.p.A., dai tecnici di Italferr S.p.A. e dal rappresentante della Provincia di Barletta-Andria-Trani in data 15 giugno 2022, di seguito integralmente riportato:

«Nel corso dell'incontro congiunto svoltosi tra i rappresentanti del MIC, della Soprintendenza ABAP per le province BAT e FG, di RFI e di Italferr, in modalità telematica in data 7 giugno 2022 al fine di esaminare alcune criticità rilevate dalla Soprintendenza ABAP per le province BAT e FG con la nota prot. 5976 del 30/05/2022, si è convenuto sulla necessità di effettuare un sopralluogo presso alcune aree salienti interessate dal progetto, in modo da verificare sul campo le suddette criticità, nonché di individuare eventuali soluzioni progettuali che possano ridurre/eliminare le stesse.

Il presente sopralluogo risulta, inoltre, funzionale a individuare i punti di vista rispetto ai quali la Soprintendenza ABAP per le province BAT e FG ha chiesto, ai fini delle proprie valutazioni di competenza, alcune foto simulazioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte in fase di riscontro alla precedente richiesta di integrazioni di cui alla nota del MIC prot. 356 del 08/03/2022.

La presenza dell'Architetto Iacoviello (in qualità di Direttore del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto la cui gestione è in capo alla Provincia di Barletta Andria Trani, nonché RUP per il Paesaggio), coinvolto dalla Soprintendente ABAP per le province BAT e FG, è funzionale al chiarimento di ulteriori criticità emerse durante l'espressione del parere della Provincia di Barletta Andria Trani nell'ambito del procedimento di VIA Ministeriale (giusta nota prot. n. 4025 del 24.02.2022).

Partiti dalla Stazione ferroviaria di Barletta alle ore 10.30 e raggiunta la attuale fermata ferroviaria di Canne della Battaglia, la Soprintendente, il rappresentante della Provincia BAT e il funzionario archeologo presso la Soprintendenza ABAP espongono le ragioni delle rispettive valutazioni effettuate, che hanno indotto a far rilevare le criticità segnalate nella nota del 30/05/2022 ed in quella nell'ambito della procedura di VIA, giusto prot. n. 4025 del 24/02/2022

Più specificatamente, si intende accertare che l'intervento previsto in progetto e, segnatamente, il fabbricato tecnologico, non alteri la percezione panoramica che si ha dalla stazione ferroviaria verso la valle ad essa prospiciente e anche dalla SP denominata "Delle Salinelle", verso la stazione monumentale di Canne della Battaglia. A tal fine vengono richiesti dalla Soprintendenza ABAP BAT e FG e dalla Provincia ulteriori dettagli circa l'effettiva localizzazione del fabbricato, nonché circa le relative caratteristiche architettoniche.



MINISTERO
DELLA
CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022



Vista della Stazione dalla SP "Delle Salinelle"

I progettisti di Italferr illustrano, quindi, alcuni nuovi elaborati progettuali architettonici di maggior dettaglio del nuovo volume, che trovano favorevole riscontro della Soprintendente quanto al concept di base e alle rispettive finiture previste. Invece, in merito all'ubicazione del fabbricato, la Soprintendenza ABAP BAT e FG e l'architetto della Provincia BAT chiedono di voler valutare la possibilità che esso venga ricollocato, spostandolo leggermente in direzione NE, in modo da sfruttare la naturale depressione del terreno e, quindi, prevedendo il piano di imposta del fabbricato a quota inferiore rispetto a quella dei previsti nuovi marciapiedi di banchina ferroviaria. In tal modo, dal punto di osservazione, posto grossomodo all'ingresso della stazione ferroviaria, il volume risulterebbe meno impattante, potendosi al limite percepire il solo rispettivo tetto o poco più, lasciando conseguentemente quasi del tutto libera la visuale.



In subordine alla suddetta indicazione, la Soprintendenza suggerisce di verificare la possibilità che il nuovo fabbricato tecnologico venga spostato in direzione SO, in questo caso con collocazione a raso rispetto ai marciapiedi di banchina, prevedendo elementi di finitura dello stesso del tipo a mattoncini, richiamando tecniche costruttive e le colorazioni dell'esistente fabbricato storico di stazione. I progettisti di Italferr si riservano di effettuare le verifiche in merito a quanto richiesto.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



Inoltre, si conviene sull'opportunità di delocalizzare la prevista nuova antenna BTS, alta circa 24 m fuori terra, e il relativo basamento, originariamente prevista nei pressi del fabbricato storico di Canne, allocandola nelle immediate vicinanze (in corrispondenza del PL da dismettere alla Km 14+974) dell'infrastruttura esistente, da rimuovere, in quanto interferente con alcune lavorazioni previste nell'ambito dell'intervento in progetto. I progettisti di Italferr si riservano di effettuare le relative verifiche di fattibilità di tale spostamento.

Con riferimento alla viabilità in sottovia, che consente oggi l'accesso alla fermata di Canne, nonché di frequente utilizzo per accedere al museo Antiquarium e Parco Archeologico di Canne della Battaglia, la Soprintendenza ABAP e la Provincia di Barletta Andria Trani e rappresentano l'esigenza che essa continui a restare aperta al transito. Ciò per le ragioni già manifestate e che qui vengono nuovamente ribadite; ovvero la soppressione del sottovia carrabile costituirebbe un punto di interruzione delle mobilità carrabile e ciclopedonale tra l'Antiquarium di Canne della Battaglia e la Ciclo-via dell'Ofanto che coincide, in modalità promiscua, con la S.P. 21 delle "Salinelle", oltre che delle relazioni funzionali tra le previsioni di recupero della ex Casa Cantoniera in Alberaga-bici e la stessa area archeologica di Canne della Battaglia. Su tale intervento la Provincia ha in essere cospicui investimenti; tutti in qualche maniera finalizzati a rinsaldare funzionalmente le relazioni tra accessibilità al Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto – Ciclovia – Alberaga-bici e Antiquarium di Canne della Battaglia, in linea con le previsioni programmatiche del Piano Attuativo 2021 – 2030 (Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia adottato con DGR n. 754 del 23.05.2022), del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (adottato con DGR n. 177 del 17/02/2020), Piano territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, adottato con DCP n. 23 del 17.06.2021).

A tal riguardo, i progettisti di Italferr - nel chiarire che RFI, con altro urgente intervento, di imminente realizzazione, finalizzato alla sostituzione per scopi manutentivi dell'esistente travata metallica che sostiene il binario ferroviario – evidenziano che l'allargamento della sede ferroviaria prevista nel progetto in valutazione in corrispondenza dell'attuale sottovia, comporterebbe, in alternativa alla prevista chiusura dello stesso, la realizzazione di opere di sostegno della sede di spessore tale da diminuire significativamente il franco verticale dell'esistente viabilità, già limitato a soli 3 metri. Pertanto, per poter continuare a garantire la carrabilità della strada esistente, si dovrebbe valutare la fattibilità di una modifica plano altimetrica della attuale sottovia, tale da abbassare il piano di rotolamento della viabilità in corrispondenza



**MINISTERO
DELLA
CULTURA**
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

del sotto attraversamento della ferrovia, indicativamente di un paio di metri, raccordando planimetricamente e adeguando la pendenza delle rampe esistenti in modo da consentire, a parità di quota dei binari, l'inserimento del necessario spessore strutturale di un solettone di sostegno della ferrovia (ragionevolmente una nuova struttura scatolare leggermente traslata rispetto alla posizione dell'attuale sottovia). Tale soluzione andrebbe, poi, studiata in dettaglio rispetto alle problematiche di natura idraulica, prevedendo, sempre che fattibili, le necessarie opere idrauliche (es. canale a monte della viabilità, opere di attraversamento e di drenaggio di piattaforma, nonché, in base ai regolamenti regionali, opere di attraversamento e di drenaggio di acque della viabilità esistente per come eventualmente modificata). Evidentemente, nel caso di esito favorevole di tali verifiche progettuali, la nuova soluzione comporterebbe la necessità di effettuare scavi e opere in questa zona di interesse archeologico. Preso atto di tale situazione, la Soprintendente ABAP BAT e FG e il rappresentante della Provincia BAT, chiedono di individuare una soluzione progettuale che consenta la possibilità che il percorso resti attivo quantomeno ai fini della mobilità ciclo-pedonale, attesa la necessità di garantire una connessione funzionale tra i due attrattori turistici. I progettisti di Italferr si riservano di verificare.

Giunti, poi, presso il polo museale Antiquarium e Parco Archeologico di Canne della Battaglia e raggiunta la sommità del percorso interno al parco archeologico, si è valutata la visione prospettica rispetto alla valle, al fine di individuare il punto di vista rispetto al quale produrre le foto simulazioni aggiuntive relative ai due nuovi cavalcavia ferroviari previsti, rispettivamente, alle Pk 9+000 (NV02) e Pk 14+700 (NV03) della linea Barletta-Canosa, in modo da poterne accertare l'effettivo impatto visivo. Dal punto di maggiore visibilità verso la Valle (in prossimità della Colonna commemorativa sulla Cittadella) si è potuto constatare quanto il cavalcavia ferroviario identificato come NV02 non sia distintamente percepibile, mentre si chiede ai tecnici di Italferr di produrre foto-inserimenti di maggiore dettaglio (dal medesimo punto di vista) finalizzati a meglio comprendere le relazioni tra la cavalcavia ferroviaria NV03 con il contesto paesaggistico. Sempre a seguito di una più attenta valutazione, la Provincia BAT, richiamando il parere VIA prot. n. 4025 del 24.02.2022 in merito ai tralicci di elettrificazione, chiede che questi siano posti in maniera tale da non interferire con le principali visuali percepite dall'interno del treno, con particolare riguardo verso la Valle e verso la cittadella di Canne della Battaglia.

La successiva tappa del sopralluogo ha interessato il fabbricato ferroviario, oggi dismesso, relativo alla ex stazione ferroviaria di Casalunga.

La Soprintendenza ABAP BAT e FG e la Provincia di Barletta Andria Trani, manifestano un interesse in merito ad un potenziale futuro intervento di riqualificazione dello stesso, nei termini proposti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della BAT (adeguato al PPTR). Al riguardo è stato fatto presente alla Soprintendenza che gli interventi di riqualificazione di immobili non più funzionali all'esercizio ferroviario sono di competenza di altre strutture di RFI e che, come tali, non possono essere gestiti nell'ambito del presente progetto di elettrificazione e potenziamento della linea. La Soprintendenza ABAP BAT e FG chiede, inoltre, se sono previsti progetti di sviluppo per la Stazione di Canne, oltre che luogo di interesse storico, punto di snodo anche per percorsi ciclabili, oltre a quelli già rappresentati in precedenza dalla Provincia BAT. In analogia al punto precedente, è stato rappresentato che anche per quanto attiene lo sviluppo di fabbricati viaggiatori e/o stazioni esistenti vi sono altre strutture/direzioni di RFI all'uopo deputate. Quanto sopra potranno essere avviate, a latere del presente progetto, opportune interlocuzioni nel merito.

In sede di sopralluogo è stato valutato con la Soprintendenza ABAP la non necessità di produrre ulteriori foto simulazioni verso il punto panoramico di Canne della Battaglia in quanto quelle



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

prodotte e già trasmesse in ambito di valutazione di impatto ambientale erano sufficienti a rappresentare lo stato dei luoghi.

Nell'ambito del presente intervento oggetto di valutazione, si fa presente che il nuovo cavalcavia ferroviario previsto, nei pressi di questo fabbricato, in sostituzione del PL esistente a poca distanza (alla pK 14+974), sarà collocato a una distanza di circa 300 m dallo stesso. Viene quindi mostrata dai progettisti di Italferr la foto simulazione già sviluppata, che è ritenuta idonea e sufficiente per le valutazioni di competenza. La Provincia BAT ribadisce quanto già rappresentato nel parere VIA prot. n. 4025 del 24.02.2022 in merito alla necessità di un approfondimento documentale, relativamente all'eventuale verificarsi di processi di degrado e abbandono delle aree stradali relittuarie e derivanti dalla realizzazione del cavalcavia-ferrovia (cfr. NV03).

Nel corso del tragitto verso Canosa, nei pressi del PL alla Km 23+762, che nel progetto in fase di valutazione è previsto in dismissione mediante sopraelevazione della linea ferroviaria, con ciò risolvendo anche alcune problematiche idrauliche che investono attualmente la linea ferroviaria, la Soprintendente ABAP BAT e FG e la Provincia BAT fanno rilevare l'impatto di tale intervento rispetto alla percezione prospettica dell'intero tracciato della Via Traiana lungo il quale sono presenti i resti del Mausoleo Bagnoli e dell'Arco di Terenzio Varrone posto, quest'ultimo, a poca distanza (circa 300 m) e visibile dalla strada, che risulta bene culturale di estremo interesse. A tal proposito la Soprintendente informa i presenti circa l'importanza dell'antico asse viario per il quale il MiC ha avviato l'iter di candidatura per l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco e per il quale la Soprintendenza stessa ha richiesto e ricevuto un importante finanziamento nell'ambito di Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali Percorsi nella storia – treni storici e itinerari culturali – Linea di investimento Regina Viarum: Tratto di Canosa di Puglia.

Questa criticità, aggiuntiva rispetto a quelle già segnalate con la nota della Soprintendenza del 30/05/2022 e con il parere VIA della Provincia viene rimarcata in modo particolare, richiedendo sia un'ulteriore foto simulazione dal punto di osservazione convenuto, sia ogni possibile valutazione progettuale tesa a proporre un differente intervento progettuale, reputando non sufficiente l'eventuale mitigazione dell'impatto. I progettisti di Italferr si riservano di effettuare le relative verifiche di fattibilità.

Infine, giunti presso l'abitato di Canosa di Puglia, i presenti hanno raggiunto il punto di vista panoramico più alto nei pressi dei resti delle mura del Castello Medievale.

Da questo punto, la Soprintendente richiede che, con riferimento alla prevista SSE di Canosa, necessaria ai fini dell'elettrificazione della linea, venga delocalizzata, individuando quale possibile area alternativa, quella in prossimità della stazione ferroviaria o nelle aree di sedime ferroviario o già interessate dalla presenza di insediamenti produttivi e che sono comunque interessate da alterazioni antropiche, evitando in alcun modo di interessare l'intero tratto ferroviario in corrispondenza del Pomerio Ofantino, compreso tra le intersezioni della rete ferroviaria con Via Cerignola e la SP 59.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022



I progettisti di Italferr, nel prendere in carico tale richiesta, si riservano di valutare la sussistenza di aree, in prossimità della zona indicata dalla Soprintendenza ABAP BAT e FG, che non siano interessate da altri vincoli (es. idrogeologici, idraulici, ecc.).

Il sopralluogo si intende effettuato in linea con le aspettative e si conclude alle ore 14.30».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia**, ricevuta la suddetta comunicazione dal proponente, ha trasmesso la nota prot. n. 8709 del 04/08/2022, inviata anche alla Società RFI S.p.A. e che di seguito si riporta: «In riferimento alla nota a margine riportata, con la quale RFI ha riscontrato la nota della Soprintendenza speciale per il PNRR del 14 giugno u.s., prot. 1086, e tenuto conto delle risultanze del verbale di sopralluogo del 15 giugno 2022, si evidenzia quanto segue:

1. Criticità legata all'intersezione via Traiana, oggi via Cerignola, con linea ferroviaria. Con la nota a margine riportata, RFI si è limitata a produrre una foto simulazione dell'intervento di progetto, senza predisporre una differente soluzione progettuale così come verbalizzato in sede di sopralluogo. A riguardo **si dovranno evitare opere in rilevato e si dovrà garantire la fruibilità della via Traiana**, stante l'avvio dell'iter di candidatura per l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco dell'intero tracciato della via Traiana.

2. Ubicazione Sottostazione Elettrica

In merito alla richiesta di delocalizzazione della stazione elettrica, i progettisti di Italferr, si limitano ad affermare che si riservano di valutare la sussistenza di aree, in prossimità della zona indicata dalla Soprintendenza ABAP BAT e FG, che non siano interessate da altri vincoli (es. idrogeologici, idraulici, ecc.) e che 4a nuova possibile posizione della SSE, tenuto conto delle necessarie esigenze tecniche, non è totalmente esterna all'area individuata dalla Soprintendenza, ricadendo comunque in una zona di interesse archeologico.

3. Delocalizzazione fabbricato tecnologico

Con riferimento alla richiesta di spostamento del fabbricato tecnologico, il progettista Italferr afferma che una soluzione conforme alle proposte avanzate dalla Soprintendenza sarà approfondita nella successiva fase progettuale.

4. Viabilità in sottovia per l'accesso alla fermata di Canne della Battaglia

In merito alla richiesta della Soprintendenza ABAP BAT-FG, di individuare una soluzione progettuale che



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022

consenta la possibilità che il percorso resti attivo, attesa la necessità di garantire una connessione funzionale tra gli attrattori turistici presenti, Italferr si limita a evidenziare che "l'incremento dello spessore dell'opera strutturale sotto-binario necessaria a consentire l'allargamento della sede ferroviaria, al fine di mantenere tale attraversamento viario occorre modificare significativamente la plano-altimetria della viabilità esistente per garantire un passaggio con un franco d'altezza superiore ai 3 mt attualmente esistenti, seppur inferiore ai 5 mt previsti dal DM 5/11/2001 e s.m.i. — Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Al riguardo sono tuttavia in fase di ultimazione le verifiche connesse alla sicurezza idraulica della suddetta soluzione progettuale. Si rappresenta che, ad ogni modo, tale eventuale nuova soluzione comporterebbe comunque la necessità di effettuare importanti scavi e realizzare opere in una zona di conclamato interesse archeologico, con l'ulteriore rischio di dover demolire un manufatto esistente localizzato nelle immediate vicinanze. Tali opere, ad oggi non previste in progetto, comporterebbero inoltre, evidentemente, un incremento dei costi di investimento".

Con la suddetta nota RFI non ha riscontrato quanto richiesto in sede di sopralluogo e non ha prodotto alternative progettuali necessarie a superare le motivazioni ostative al rilascio del provvedimento di VIA. In data 29/07/2022 inoltre, si è svolto un incontro da remoto (...). In tale circostanza la Soprintendenza ha ribadito le motivazioni per le quali è necessario predisporre le soluzioni progettuali alternative per superare le suddette criticità, ITALFERR si è impegnata a produrre tali proposte alternative (...).»

CONSIDERATO che il **Ministero della transizione ecologica**, con nota prot. n. 88525 del 15/07/2022, ha chiesto alla Soprintendenza Speciale per il PNRR di trasmettere il proprio parere, ai fini della predisposizione del decreto direttoriale di VIA.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 1789 del 22/07/2022, ha dato riscontro alla suddetta comunicazione, informando il Ministero della transizione ecologica dello stato di avanzamento della procedura di cui trattasi.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 2538 del 18/08/2022, in considerazione dei termini previsti dall'art. 25, co. 2-bis del D. lgs. 152/2006, come rinnovato dalle recenti riforme normative, ha evidenziato alla Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia la necessità di trasmettere le proprie definitive valutazioni in merito al progetto in esame, tenendo conto della disponibilità della Società proponente a proporre, nelle successive fasi progettuali, soluzioni alternative finalizzate al superamento delle criticità emerse durante il sopralluogo del 15 giugno 2022.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia**, con nota prot. n. 9369 del 29/08/2022, dopo aver richiamato le motivazioni che avevano determinato l'espressione del parere non favorevole al progetto proposto, riportando, in parte, il parere espresso il 30/05/2022 (prot. 5976) e riproponendo le valutazioni sugli aspetti archeologici già resi, ha trasmesso il proprio ulteriore parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi, come di seguito riportato:

« [...]

< VALUTAZIONI SUGLI ASPETTI ARCHEOLOGICI

Facendo seguito alla trasmissione della valutazione di rischio archeologico, inviata dalla Società proponente e redatta da professionista qualificato ai sensi della normativa vigente, questa Soprintendenza con nota prot. 5623 del 20/05/2022 ha sottoposto l'intervento alle procedure previste dall'art. 25 del D. Lgs. 50/2016.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022

Come già rappresentato nel precedente paragrafo [cfr. parere della Soprintendenza ABAP del 30/05/2022], le aree interessate dall'opera in progetto presentano interferenze dirette con aree sottoposte a tutela ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004, quali l'area di pertinenza e di rispetto del Tratturo n. 18 "Barletta Grumo", del Trattarello n. 94 "Via Traiana" e il Braccio n. 20 "Canosa – Montecarafa", tutti tutelati ai sensi del DM 22/12/1983, l'area archeologica di Canne della Battaglia, di cui ai DM 25/07/1985, 20/07/1989, 05/04/1993, le aree archeologiche di Canosa di Puglia, alle loc. San Paolo – Via Cerignola (di cui ai DM 11/04/1973, 17/10/1989 e 22/10/1990), loc. Sconcordia – Toppicelli (di cui al DM 31/05/1983), loc. Toppicelli – Via Moscatello (di cui al DM 05/06/1983) e loc. Toppicelli (di cui ai DM 21/08/1990 e 12/12/1992).

Dalla documentazione per la valutazione di rischio archeologico trasmessa, è emerso quanto le opere ricadano in un comparto territoriale ad altissimo indice di significatività archeologica caratterizzato da un intenso popolamento dalla Preistoria all'Età tardo antica, essendo stato valutato per il 30% delle aree interessate dalle opere in progetto un rischio archeologico alto.

Si rende pertanto necessario, ai sensi dell'art. 25, c. 8 del D.Lgs. 50/2016, che nell'ambito della progettazione definitiva venga predisposto apposito piano di saggi archeologici preventivi di I fase in tutte le aree valutate a rischio alto e molto alto, piano per il quale questo Ufficio ribadisce la disponibilità alla convocazione di apposito tavolo tecnico con codesta Amministrazione appaltante, ai fini della definizione di un apposito accordo con la stazione appaltante, ai sensi all'art. 25, c. 14, per disciplinare le forme di coordinamento e di collaborazione con il responsabile del procedimento e con gli uffici della stazione appaltante.

I saggi di scavo preventivi dovranno assicurare un primo e parziale quadro conoscitivo delle eventuali emergenze archeologiche presenti nelle aree, dovranno raggiungere la profondità prevista da progetto o il banco geologico. Resta inteso che, in seguito ai risultati ottenuti, sarà facoltà di questo Ufficio eventualmente disporre dei saggi di scavo estensivo tali da assicurare un quadro conoscitivo più completo ed esaustivo.

Il progetto dello scavo archeologico dovrà essere redatto e sottoscritto, conformemente alle direttive di competenza di questo Ufficio che rimane a disposizione per concordare su base planimetrica il numero e localizzazione dei saggi, da una società incaricata dalla Stazione Appaltante con abilitazione OS25. I curricula della società cui si intende affidare la progettazione e/o dei singoli professionisti incaricati per le indagini dovranno essere trasmessi a questo Ufficio, per verificare il possesso dei requisiti di cui sopra, le specifiche esperienze e le capacità professionali coerenti con l'intervento.

Tali saggi dovranno essere condotti, preliminarmente alla redazione del progetto definitivo. La medesima progettazione dovrà essere orientata dagli esiti delle indagini archeologiche preventive prescritte, ai fini di definire le più idonee modalità di tutela, in particolare nei casi di eventuali evidenze di particolare rilievo la cui conservazione non può che essere altrimenti assicurata che in forma contestualizzata mediante l'integrale mantenimento in situ>.

CONSIDERATO che, in data 7 giugno 2022, si è svolto un incontro in modalità telematica tra i rappresentanti del MIC, della Soprintendenza ABAP per le province BAT e FG, di RFI e di Italferr, al fine di esaminare alcune criticità rilevate dalla Soprintendenza ABAP per le province BAT e FG con la nota prot. 5976 del 30/05/2022, durante in quale si è convenuto sulla necessità di effettuare un sopralluogo presso alcune aree salienti interessate dal progetto, in modo da verificare sul campo



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022

le suddette criticità, nonché di individuare eventuali soluzioni progettuali alternative per ridurle e/o eliminarle.

CONSIDERATO che durante il sopralluogo congiunto tenutosi il 15 giugno 2022, questa Soprintendenza ABAP e la Provincia BAT hanno chiesto:

1. di valutare la possibilità di spostare **l'edificio tecnologico**, previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia, o in direzione NE, dove la naturale depressione del terreno consente di posizionare il fabbricato a quota inferiore rispetto a quella dei nuovi marciapiedi di banchina ferroviaria e di ridurre la visibilità dalla stazione ferroviaria esistente, lasciando conseguentemente quasi del tutto libera la visuale, o in subordine in direzione SO, l'edificio dovrà prevedere elementi di finitura dello stesso del tipo a mattoncini, richiamando tecniche costruttive e le colorazioni dell'esistente fabbricato storico di stazione. In relazione agli aspetti archeologici, la Soprintendenza ha segnalato che la possibilità di sfruttare la naturale depressione del terreno in direzione NE presenterebbe presumibilmente minori criticità di ordine archeologico, rispetto alla ipotesi di delocalizzazione in direzione SO per la quale si rendono certamente necessari specifici approfondimenti mediante indagini geofisiche/stratigrafiche ai fini di verificare la possibile o meno prosecuzione delle strutture della villa romana di loc. San Mercurio contigua all'edificio della Stazione ferroviaria;
2. di **delocalizzare la prevista nuova antenna BTS**, alta circa 24 m fuori terra, e il relativo basamento, originariamente prevista nei pressi del fabbricato storico di Canne, allocandola nelle immediate vicinanze (in corrispondenza del PL da dismettere alla Km 14+974) dell'infrastruttura esistente, da rimuovere, in quanto interferente con alcune lavorazioni previste nell'ambito dell'intervento in progetto;
3. di individuare una soluzione progettuale che **conservi la viabilità in sottovia in prossimità della stazione di Canne della Battaglia** dovendo garantire una connessione funzionale tra gli attrattori turistici presenti. La soppressione del sottovia carrabile, infatti, costituirebbe un punto di interruzione delle mobilità carrabile e ciclopedonale tra l'Antiquarium di Canne della Battaglia e la Ciclovía dell'Ofanto che coincide, in modalità promiscua, con la S.P. 21 delle "Salinelle", oltre che delle relazioni funzionali tra le previsioni di recupero della ex Casa Cantoniera in Alberga-bici e la stessa area archeologica di Canne della Battaglia. A riguardo la Provincia ha in essere cospicui investimenti, tutti in qualche maniera finalizzati a rinsaldare funzionalmente le relazioni tra accessibilità al Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto – Ciclovía – Alberga-bici e Antiquarium di Canne della Battaglia, in linea con le previsioni programmatiche del Piano Attuativo 2021 – 2030 (Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia adottato con DGR n. 754 del 23.05.2022), del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (adottato con DGR n. 177 del 17/02/2020), del Piano territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto (adottato con DCP n. 23 del 17.06.2021);
4. di valutare una soluzione alternativa per superare la criticità legata **all'intersezione della via Traiana**, oggi via Cerignola, **con linea ferroviaria**. La soppressione del PL alla Km 23+762 e la sopraelevazione della linea ferroviaria, previste in progetto, compromettono la percezione prospettica dell'intero tracciato della Via Traiana lungo il quale sono presenti i resti del Mausoleo Bagnoli, Mausoleo Barbarossa, Torre Casieri e dell'Arco di Terenzio posto, quest'ultimo, a poca distanza (circa 300 m) e visibile dalla strada, che risulta bene culturale di estremo interesse. Considerata l'altissima valenza storica ed archeologica dell'antico asse viario, il MiC ha avviato l'iter di candidatura per l'iscrizione nella Lista del Patrimonio



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

✶

17/10/2022

Mondiale dell'Unesco e per il quale la Soprintendenza stessa ha richiesto e ricevuto un importante finanziamento nell'ambito di Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali Percorsi nella storia – treni storici e itinerari culturali – Linea di investimento Regina Viarum: Tratto di Canosa di Puglia;

5. **un'alternativa localizzativa della SSE di Canosa**, necessaria ai fini dell'elettrificazione della linea, individuando quale possibile area, quella in prossimità della stazione ferroviaria o nelle aree di sedime ferroviario o già interessate dalla presenza di insediamenti produttivi e che sono comunque interessate da alterazioni antropiche, evitando in alcun modo di interessare l'intero tratto ferroviario in corrispondenza del Pomerio Ofantino, compreso tra le intersezioni della rete ferroviaria con Via Cerignola e la SP 59. Tale versante nord-occidentale del Castello è caratterizzato dalla relazione visiva diretta con il mosaico agricolo che declina verso il fiume Ofanto, giungendo al Ponte romano. Tale veduta non è stata trasformata da recenti urbanizzazioni né residenziali né produttive, queste ultime attestate in particolare lungo la Via Traiana in uscita dalla città verso Cerignola.

CONSIDERATO altresì che in data 29/07/2022, si è svolto un ulteriore incontro in cui questa Soprintendenza ha ribadito le motivazioni per le quali è necessario predisporre le soluzioni progettuali alternative per superare le criticità evidenziate nel parere prot. 5976 del 30/05/2022 ed ITALFERR si è impegnata a produrre tali proposte alternative.

Stante le suddette considerazioni, questa Soprintendenza, per quanto di sua stretta competenza e giusta richiesta di codesta Soprintendenza Speciale citata in epigrafe, esprime **parere favorevole al rilascio del provvedimento di VIA** con le seguenti prescrizioni:

1. nelle fasi progettuali successive dovranno essere recepite le richieste riportate nei suddetti punti, da 1 a 5. Con particolare riguardo al punto 4, la linea ferroviaria non dovrà essere sopraelevata e si dovrà garantire la mobilità carrabile e ciclopedonale della via Traiana, oggi via Cerignola, e con particolare riguardo al 3 dovrà essere garantito che la viabilità in sottovia resti attiva.
2. in riferimento agli aspetti di natura archeologica relativi a tutti gli interventi in progetto, che "venga predisposto apposito piano di saggi archeologici preventivi di I fase in tutte le aree valutate a rischio alto e molto alto", come già richiesto con nota SABAP BAT-FG prot. 5623 del 20/05/2022 la cui bozza è stata preliminarmente discussa in occasione dell'incontro svolto in modalità telematica con i referenti archeologi di Italferr e RFI in data 10 agosto 2022, valutando la possibilità di svolgere o indagini di scavo stratigrafiche o in alternativa prospezioni geofisiche, da valutare sulla base della natura delle evidenze archeologiche evidenziate nella carta di rischio archeologico.

Si evidenzia altresì che, ai fini della procedura autorizzativa ex art. 146 del D.lgs. 42/2004, è **necessario attivare la procedura autorizzatoria in deroga, prevista per le opere pubbliche, dall'art. 95 delle NTA del P.P.T.R., in quanto l'intervento**, con riferimento alla realizzazione dei nuovi tratti viari, dei manufatti e degli elementi fuori terra, l'intervento, risulta in contrasto con:

- in riferimento alla realizzazione della NV03, con l'art. 46 "Prescrizioni per Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" delle NTA del PPTR, che, al comma 2, **ritiene non ammissibili piani, progetti e interventi** che: lett. a1) "realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica"; lett. a9) "realizzazione di nuovi tracciati



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

- viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione”;
- in riferimento agli interventi ricadenti nelle aree individuate come BP – Zone di interesse archeologico, con l'art. 80 Prescrizioni per le zone di interesse archeologico delle NTA del PPTR, che, al comma 2, **ritiene non ammissibili gli interventi** che comportando: lett. a1) “qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione del sito e della morfologia naturale dei luoghi”; lett. a2) “realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio”; lett. a10) “costruzioni di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissioni del paesaggio (ad esempio in trincea, rilevato, viadotto)” ».

CONSIDERATO che il Servizio III - **Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico, della Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 2894 del 30/08/2022, preso atto di quanto comunicato dalla competente Soprintendenza ABAP con il parere prot. n. 9369 del 29/08/2022, ne ha condiviso il parere favorevole con prescrizioni ribadendo, per quanto di competenza, le seguenti prescrizioni inerenti alle varianti da apportare al progetto:

« (...)

- la possibilità di spostare l'edificio tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia e le indicazioni nel merito dei materiali e tecniche costruttive compatibili con l'edificio storico (rif. p.to 01);
- la delocalizzazione dell'antenna BTS originariamente situata nelle immediate vicinanze del fabbricato storico di Canne (rif. p.to 02);
- la conservazione della viabilità in sottovia e le previsioni di recupero della ex Casa cantoniera in Albenga-bici (rif. p.to 03) ».

CONSIDERATO che R.F.I. S.p.A. con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS.AD\A0011\P\2022\0000066 del 10/08/2022 (trasmessa con PEC del 31/08/2022 e quindi acquisita agli atti con prot. n. 31680 del 31/08/2022) ha dato riscontro alla nota della Soprintendenza ABAP del 04/08/2022, prot. n. 8709, con la quale, dopo aver evidenziato le criticità del progetto, come emerse durante il sopralluogo del 15 giugno 2022, aveva comunicato di rimanere in attesa di acquisire le soluzioni progettuali alternative, tese al superamento di dette criticità, comunicando quanto segue:

« (...)

In relazione a ciascuna delle quattro criticità poste in evidenza da Codesta Soprintendenza nella nota del 4/8 u.s. viene di seguito fornito, a maggior dettaglio di quanto già rappresentato nella nostra nota del 22/7 u.s., il necessario approfondimento tecnico-progettuale, già rappresentato per le vie brevi nell'incontro video del 29/7 u.s., corroborato, ove possibile, da un supporto grafico relativo all'alternativa progettuale proposta.

1- Criticità legata all'intersezione tra la via Traiana, oggi via Cerignola, con la linea ferroviaria.

Il PFTE in fase di valutazione VIA, nei pressi del PL ubicato sulla via Traiana (oggi via Cerignola) alla Km 23+762, prevede la sopraelevazione della linea ferroviaria fondamentale per risolvere due criticità:

- la prima relativa a problematiche idrauliche che investono la linea ferroviaria,
- la seconda relativa alla necessità di sopprimere il PL (mantenendo, in tal modo, anche la percorribilità della suddetta via Traiana nell'attuale sede).



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

X

17/10/2022

Preso atto che Codesta Soprintendenza, anche a valle dell'esame della foto-simulazione all'uopo richiesta ed allegata alla ns. nota del 22/7 u.s., ritiene che si dovranno evitare opere in rilevato, si chiarisce quanto di seguito.

In relazione alla **prima criticità**, ovvero quella legata all'idraulica, il progettista Italferr ha verificato che quest'ultima può esser risolta mediante diverse opere e sistemazioni idrauliche che consentirebbero quindi di lasciare la linea all'attuale quota altimetrica. Più dettagliatamente, tale soluzione prevedrebbe di abbassare la quota di scorrimento dei tre nuovi tombini idraulici DN1500 previsti in progetto, approfondendo, di riflesso, le sistemazioni idrauliche a monte e a valle della linea, con incremento degli scavi e delle altezze dei canali ad oggi previsti.

In relazione alla **seconda criticità**, ovvero quella relativa alla soppressione del PL, qualsiasi altra soluzione progettuale contrasta con quanto sinora espresso da Codesta Soprintendenza. Infatti, non potendo, attesa l'importanza archeologica del sito, in alcun caso prevedere un sottovia in asse alla viabilità esistente, l'unica alternativa progettuale che consente di chiudere il PL consiste nell'interrompere la via Traiana (oggi via Cerignola) in corrispondenza del PL stesso realizzando delle deviazioni stradali, a monte e a valle di quest'ultimo, prevedendo quindi l'attraversamento della sede ferroviaria (con cavalcaferrovia o sottovia) in una nuova posizione da individuarsi. Tale soluzione risulta comunque in contrasto con quanto riportato nella vostra nota del 4/8 u.s., in cui Codesta Soprintendenza dichiara che si dovrà garantire la fruibilità della via Traiana.

2- Ubicazione Sottostazione Elettrica (SSE) di Canosa.

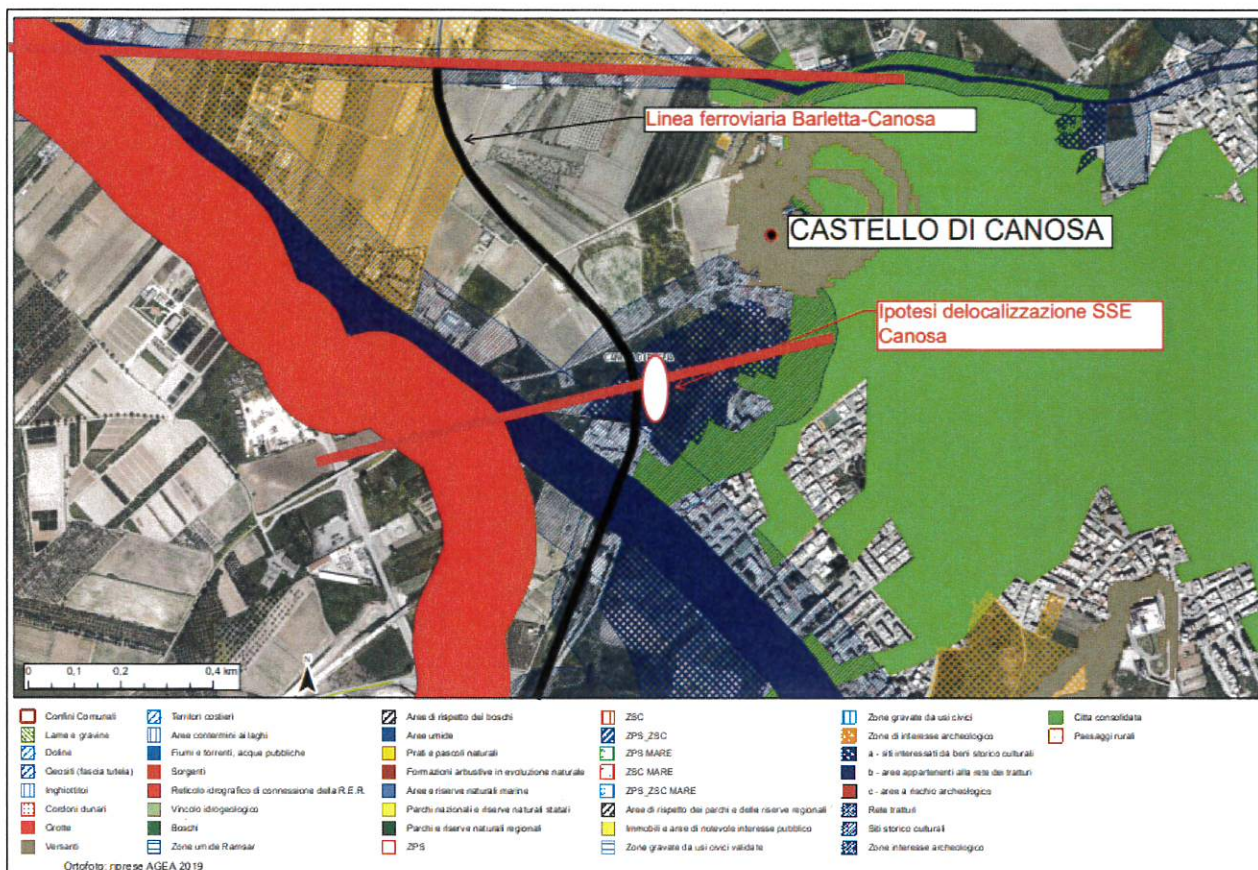
In merito all'ubicazione della SSE di Canosa, facendo seguito a quanto richiesto da Codesta Soprintendenza in sede di sopralluogo del 15/6 u.s., con la nota del 22/7 u.s., la Scrivente ha proposto un nuovo posizionamento della stessa producendo un apposito elaborato grafico esplicativo (allegato per pronto riscontro anche alla presente).

Di seguito si fornisce un chiarimento in relazione alla nuova proposta progettuale.

Il progettista Italferr ha accuratamente esaminato la richiesta di Codesta Soprintendenza di individuare, quale possibile area alternativa, quella in prossimità della stazione ferroviaria di Canosa ovvero un'altra area già interessata dalla presenza di insediamenti produttivi. A tal fine si è cercato di individuare aree già interessate da alterazioni antropiche evitando in ogni caso di interessare l'intero tratto ferroviario (individuato nell'allegato grafico) in corrispondenza del Pomerio Ofantino, compreso tra le intersezioni della rete ferroviaria con Via Cerignola e la SP 59. La nuova dislocazione proposta per la SSE con la nota del 22/7 u.s. mira sia a soddisfare le esigenze tecniche dell'intervento ferroviario, sia a soddisfare quanto richiesto da Codesta Soprintendenza ovvero di non invadere il campo visivo panoramico, assumendo a riferimento il punto di vista più alto, nei pressi dei resti delle mura del Castello Medievale. Al riguardo è necessario, tuttavia, ribadire che l'ingombro della SSE con relativo piazzale, in questa nuova eventuale posizione, invaderebbe, in minima parte, uno dei due limiti (riportati in rosso nel succitato allegato) del tratto di ferrovia, risultato oggetto di interesse di Codesta Soprintendenza sotto il profilo panoramico. Si ribadisce inoltre che tale nuova ubicazione, restando appena esterna a un'area caratterizzata da vincolo idrogeologico, ricade in un'area di interesse archeologico.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



Proposta di RFI per la nuova localizzazione della SSE

Tutto ciò premesso, in relazione ad altre due possibili ubicazioni per la SSE esaminate nel corso dell'incontro in videoconferenza del 29/7 u.s., si rappresenta che l'eventuale posizionamento della stessa sia in direzione sud in prossimità della stazione di Canosa, sia in direzione nord oltre via Cerignola (nell'area industriale già antropizzata) genererebbe un infittimento della palificata di elettrificazione nel tratto ferroviario oggetto di interesse di Codesta Soprintendenza sotto il profilo panoramico. In particolare, queste ultime due ipotesi di delocalizzazione determinerebbero la necessità, nel suddetto tratto ferroviario, di aggiungere (ai pali della Trazione Elettrica comunque necessari) quelli della linea di alimentazione della SSE.

3- Delocalizzazione del fabbricato tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia

A maggior chiarimento di quanto già rappresentato nella nota del 22/7 u.s. in relazione alla richiesta di delocalizzare il fabbricato tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia, si rappresenta quanto di seguito.

Il progettista Italferr ha accuratamente esaminato la richiesta di Codesta Soprintendenza di riallocare il suddetto fabbricato tecnologico in modo da non alterare la percezione panoramica che si ha dalla stazione ferroviaria verso la valle ad essa prospiciente e anche dalla SP denominata "Delle Salinelle", verso la stazione monumentale di Canne della Battaglia.



MINISTERO DELLA CULTURA
 Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
 Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
 PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
 PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022



In particolare, è stata valutata positivamente la possibilità di spostarlo leggermente in direzione NE, in modo da sfruttare la naturale depressione del terreno e, quindi, prevedendo il piano di imposta del fabbricato a quota inferiore rispetto a quella dei previsti nuovi 5 marciapiedi di banchina ferroviaria. In tal modo, dal punto di osservazione, posto grossomodo all'ingresso della stazione ferroviaria, il volume risulterebbe meno impattante, potendosi al limite percepire il solo rispettivo tetto o poco più, lasciando conseguentemente quasi del tutto libera la visuale.

In subordine alla suddetta soluzione è stata valutata positivamente anche la possibilità che il nuovo fabbricato tecnologico venga spostato in direzione SO, in questo caso con collocazione a raso rispetto ai marciapiedi di banchina, prevedendo elementi di finitura dello stesso del tipo a mattoncini, richiamando le tecniche costruttive e le colorazioni dell'esistente fabbricato storico di stazione.

A tal fine si allega un apposito elaborato grafico prodotto dal progettista Italferr in cui sono rappresentate le due ipotesi di ubicazione del suddetto fabbricato tecnologico, indicando con rettangoli magenta il relativo ingombro.



RFI S.p.A.: Proposte alternative del fabbricato tecnologico.

4- Viabilità in sottovia per l'accesso alla fermata di Canne della Battaglia

A maggior chiarimento di quanto già rappresentato nella nota del 22/7 u.s. in relazione alla richiesta di Codesta Soprintendenza di mantenere aperta al traffico veicolare, ed in subordine al solo traffico ciclopeditoneo, la viabilità in sottovia che consente oggi l'accesso alla fermata di Canne,



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



si rappresenta quanto di seguito. L'allargamento della sede ferroviaria prevista in progetto in corrispondenza dell'attuale sottovia, in alternativa alla prevista chiusura dello stesso, richiede la realizzazione di opere di sostegno della stessa sede ferroviaria di spessore tale da far diminuire significativamente il franco verticale dell'esistente viabilità, già oggi limitato a soli 3 metri di altezza utile.

Pertanto, per poter continuare a garantire la carrabilità della strada esistente, il progettista Italferr ha verificato un possibile tracciato che, fatte salvi gli ulteriori necessari approfondimenti idraulici, apportando una modifica piano altimetrica della attuale viabilità in sottovia, consentirebbe di garantirne la carrabilità.

Più in dettaglio, occorrerebbe abbassare il piano di rotolamento della viabilità in corrispondenza del sottoattraversamento della ferrovia, indicativamente di un paio di metri, raccordare planimetricamente le rampe esistenti e adeguarne la pendenza, in modo da consentire, a parità di quota dei binari, l'inserimento del necessario spessore strutturale di un solettone di sostegno della ferrovia.

In merito all'altezza utile del nuovo sottovia, quasi certamente non si potrà trarre il target ordinario di 5 m previsto dalle norme vigenti (DM 5/11/2001 e s.m.i. – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), potendo, con maggior probabilità, conseguire un'altezza libera dell'ordine dei 4 metri, comunque superiore all'attuale limitazione a 3 m di altezza del sottovia esistente.

Tale soluzione, come rappresentato nel corso dell'incontro in videoconferenza del 29/7 u.s., andrebbe poi studiata nel dettaglio nella successiva fase di progettazione definitiva, analizzando eventuali problematiche di natura idraulica e prevedendo, se fattibili, le necessarie opere idrauliche (es. canale a monte della viabilità, opere di attraversamento e di drenaggio di piattaforma, nonché, in base ai regolamenti regionali, opere e vasca per il trattamento delle acque della viabilità esistente per come eventualmente modificata).(...) ».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 3874 del 28/09/2022, verificato che gli approfondimenti forniti dal Proponente non erano stati oggetto del parere definitivo espresso dalla Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia in data 29/08/2022, in quanto trasmessi successivamente a tale data, ha chiesto alla stessa Soprintendenza di integrare il suddetto parere con la valutazione degli approfondimenti trasmessi da RFI S.p.A., e più precisamente:

« (...)

1. Criticità legata all'intersezione tra la via Traiana, oggi via Cerignola, con la linea ferroviaria.

Posto che nel parere reso da codesta Soprintendenza ABAP si prescrive che "la linea ferroviaria non dovrà essere sopraelevata e si dovrà garantire la mobilità carrabile e ciclopedonale della via Traiana, oggi Cerignola", RFI S.p.A. evidenzia che la soppressione del PL comporterebbe in ogni caso una soluzione in contrasto con quanto richiesto da codesto Ufficio considerato che la realizzazione di deviazioni stradali e l'attraversamento della linea ferroviaria a monte o a valle del PL (con cavalcaferrovia o sottovia), determinerebbe comunque la chiusura di via Cerignola. Inoltre, data l'importanza archeologica del sito, non può essere previsto un sottovia in asse con la viabilità esistente. Si chiede pertanto se la soluzione proposta da codesto Ufficio preveda il mantenimento dell'attuale stato di fatto, con il mantenimento del PL.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

2. Ubicazione Sottostazione Elettrica (SSE) di Canosa.

RFI S.p.A. già con la nota del 21/07/2022 (prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS.ADPEC\P\2022\0000027) aveva inviato una possibile localizzazione della SSE di Canosa (rappresentata nella cartografia allegata alla medesima nota), la quale, tenuto conto delle necessarie esigenze tecniche, ricade inevitabilmente in un'area definita dal PPTR quale "UCP-Testimonianza della stratificazione insediativa" (indicata da RFI S.p.A. quale "zona di interesse archeologico", essendo invece, probabilmente, una zona a rischio archeologico). Su tale nuova localizzazione della SSE non si rileva una specifica valutazione/indicazione di codesta Soprintendenza ABAP nel parere definitivo trasmesso. Inoltre, nella successiva nota di RFI S.p.A., viene evidenziato che "in relazione ad altre due possibili ubicazioni esaminate nel corso dell'incontro in videoconferenza del 29/7 u.s., si rappresenta che l'eventuale posizionamento della stessa sia in direzione sud in prossimità della stazione di Canosa, sia in direzione nord oltre via Cerignola (nell'area industriale già antropizzata) genererebbe un infittimento della palificata di elettrificazione del tratto ferroviario oggetto di interesse di Codesta Soprintendenza sotto il profilo panoramico. In particolare, queste ultime due ipotesi di delocalizzazione determinerebbero la necessità, nel suddetto tratto ferroviario, di aggiungere (ai pali della Trazione elettrica comunque necessari) quelli della linea di alimentazione della SSE". Considerato che la nuova ubicazione della SSE mira a soddisfare sia le esigenze tecniche dell'intervento ferroviario, sia quella di non invadere il campo visivo panoramico dal Castello di Canosa, evitando di interessare l'intero tratto ferroviario in corrispondenza del Pomerio Ofantino, compreso tra le due intersezioni della rete ferroviaria con Via Cerignola e la SP 59 (come indicato nel parere di codesto Ufficio), si chiede di integrare il parere endoprocedimentale del 29/08/2022 con l'indicazione definitiva della localizzazione della SSE di Canosa, ovvero se l'ubicazione proposta da RFI S.p.A. è condivisa da codesto Ufficio.

3. Delocalizzazione del fabbricato tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia.

Con la nota del 10/08/2022, RFI S.p.A. ha proposto due ipotesi di ubicazione del fabbricato tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia, indicando con rettangoli magenta il relativo ingombro. Si chiede di indicare quale delle due localizzazioni proposte ritiene codesto Ufficio di valutare quale possibile alternativa alla proposta progettuale presentata con l'istanza di VIA ».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia**, con nota prot. n. 11009 del 10/10/2022, dato riscontro alla suddetta richiesta, integrando il parere reso il 29/08/2022, con le seguenti precisazioni:

«(...)

- 1. Criticità legata all'intersezione tra la via Traiana, oggi via Cerignola, con la linea ferroviaria,** si conferma la necessità del "mantenimento del PL", in merito al quale RFI ha garantito nel corso dei numerosi incontri tecnici tenuti, l'assoluta sicurezza tecnologica. Tale indicazione, come già chiaramente rappresentato nel verbale di sopralluogo congiunto del 15/06/2022, allegato al parere di questa Soprintendenza (nostro prot. n. 8709 del 04/08/2022), scaturisce dalla necessità di preservare l'antico tracciato della via Traiana che verrebbe irrimediabilmente compromesso dalla realizzazione del proposto sopraferrovia. A tal proposito si rammenta che per il bene culturale in questione il MIC Segretariato Generale ha avviato l'iter



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

di candidatura per l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco e che per lo stesso, questa Soprintendenza ha ricevuto un finanziamento nell'ambito del "Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)", siglando con lo stesso Segretariato Generale – Servizio V un Accordo ai sensi dell'art. 5, comma 6, del D. Lgs. 50/2016, all'interno della linea di investimento/intervento "Appia Regina Viarum".

2. Ubicazione Sottostazione Elettrica (SSE) di Canosa.

In merito all'ubicazione della stazione elettrica, al fine di contemperare sia le esigenze archeologiche, sia quelle di tutela paesaggistica del cono visuale che dal Castello si apre verso il Pomerio Ofantino, compreso tra via di Cerignola e la SP 59, così come ampiamente durante i citati incontri con RFI S.p.A., questa Soprintendenza ritiene opportuno ubicare la SSE in direzione sud, in prossimità della Stazione di Canosa.

3. Delocalizzazione del fabbricato tecnologico previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia.

In merito alla delocalizzazione del fabbricato tecnologico, considerato che la stazione di Canne della Battaglia costituisce un punto di vista e belvedere da cui è possibile fruire e osservare il panorama circostante, questa Soprintendenza ritiene più idonea la soluzione con il piano di imposta ribassato rispetto alla quota marciapiedi.

4. Viabilità in sottovia per l'accesso alla fermata di Canne della Battaglia.

In merito alla richiesta della Soprintendenza ABAP BAT-FG, di individuare una soluzione progettuale che consenta la possibilità che il percorso resti attivo, per la quale RFI ha rappresentato che "l'incremento dello spessore dell'opera strutturale sotto-binario necessaria a consentire l'allargamento della sede ferroviaria, al fine di mantenere tale attraversamento viario occorre modificare significativamente la plano-altimetria della viabilità esistente per garantire un passaggio con un franco d'altezza superiore ai 3 mt attualmente esistenti, seppur inferiore ai 5 mt previsti dal DM 5/11/2001 e s.m.i. – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Al riguardo sono tuttavia in fase di ultimazione le verifiche connesse alla sicurezza idraulica della suddetta soluzione progettuale. Si rappresenta che, ad ogni modo, tale eventuale nuova soluzione comporterebbe comunque la necessità di effettuare importanti scavi e realizzare opere in una zona di conclamato interesse archeologico, con l'ulteriore rischio di dover demolire un manufatto esistente localizzato nelle immediate vicinanze. Tali opere ad oggi non previste in progetto, comporterebbero inoltre, evidentemente, un incremento dei costi di investimento", si evidenzia che per gli interventi di sostituzione della travatura esistente, già autorizzati ed in corso di realizzazione a cura di RFI, si sta già allargando il sottovia ferroviario, demolendo gli appoggi della suddetta travatura, e sono stati eseguiti scavi per una profondità di circa 2 metri al di sotto dell'attuale piano stradale. Questa Soprintendenza ritiene che tali opere, in corso di realizzazione, possano essere compatibili con la richiesta di garantire la piena fruibilità del sottovia»

CONSIDERATO che il Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico, della Direzione generale ABAP, con nota prot. n. 4443 del 13/10/2022, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio, concordando con i pareri endoprocedimentali espressi dalla competente Soprintendenza ABAP e riferendo di ritenere "indispensabile che le indagini archeologiche prescritte vengano eseguite in tempo utile a consentire il recepimento dei relativi esiti nella fase successiva della progettazione. A tal fine, si rammenta che, come sottolineato anche dalla competente Soprintendenza nella citata nota prot. n. 5976 del 30.05.2022, il comma 14 del citato



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022

art. 25 prevede la stipula di apposito accordo tra la competente Soprintendenza e il proponente, finalizzato a disciplinare le opportune forme di coordinamento e collaborazione”.

CONSIDERATO quanto previsto dal vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con D.G.R. della Puglia n. 176/2015 e pubblicato su BURP n. 40 del 23/03/2015.

CONSIDERATO che il progetto in esame rientra tra quelli ricompresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

CONSIDERATO che il progetto proposto prevede l’elettrificazione e il risanamento della linea esistente a semplice binario tra la stazione di Barletta centrale (km 0+000) e la stazione di Canosa (alla progressiva km 24+896), per una lunghezza complessiva pari a circa 25 km. L’intervento prevede il risanamento strutturale della linea e in particolare la messa in sicurezza idraulica della sede ferroviaria tra il km 2+400 e il km 3+780 e tra il km 4+567 e il km 24+657. È previsto quindi l’innalzamento medio di 1 metro della quota del piano del ferro e la risoluzione di 8 dei 10 PL esistenti lungo la linea tra Barletta Centrale e Canosa con la realizzazione di opere sostitutive, oltre alla realizzazione di una nuova viabilità di accesso al sito archeologico di Canne della Battaglia. È prevista la demolizione di tutte le opere idrauliche che non risultano compatibili e l’inserimento di ricuciture idrauliche (canali in terra o calcestruzzo) per convogliare a recapito le acque dei bacini insistenti sulla ferrovia. L’intervento comprende anche il potenziamento della stazione di Canosa, il potenziamento della stazione di Barletta, il potenziamento tecnologico del sistema di controllo e segnalamento della linea e l’elettrificazione della linea compresa l’installazione di una nuova SSE. Diversamente da quanto indicato nella Relazione paesaggistica, non comprende la realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale, oggetto di separata istanza di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D. lgs. 152/2006. Sono inoltre previste opere a verde (inerbimento, siepe mista e macchia arbustiva) per la sistemazione dei tratti interclusi risultanti prevalentemente dalla realizzazione della viabilità di scavalco.

CONSIDERATO che per la soppressione dei passaggi a livello viene proposta la realizzazione di cinque nuove opere di scavalco della linea ferroviaria necessarie per la ricucitura viaria interrotta, previste:

- al km 6+701 (NV01);
- al km 9+042(NV02), nei pressi della stazione di Canne della Battaglia;
- al km 14+680 (NV03);
- al km 22+903 (NV04);
- al km 24+168 (NV05), per l’adeguamento dell’attuale piattaforma stradale della viabilità di accesso alla Sottostazione Elettrica di Canosa di Puglia.

CONSIDERATO il quadro vincolistico delle aree interessate direttamente dalle opere di progetto come descritto dalla competente Soprintendenza ABAP e in particolare le aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi della Parte II del D. lgs. 42/2004.

CONSIDERATO che, come rappresentato nella Relazione paesaggistica e verificato dalla competente Soprintendenza ABAP, alcune parti dell’intervento proposto interferiscono con aree vincolate ai sensi della Parte II del D. lgs. 42/2004 e che pertanto il Proponente dovrà acquisire, per tali opere, l’autorizzazione, di cui all’art. 21 del medesimo decreto legislativo, dalla competente Soprintendenza ABAP.

CONSIDERATO che a seguito del sopralluogo effettuato il 15 giugno, come da verbale sopra riportato e come approfondito e chiarito con le successive note di RFI S.p.A. (anch’esse riportate nel presente parere), sono state concordate soluzioni alternative e approfondimenti progettuali in



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

merito ad alcune opere di progetto ritenute, dalla competente Soprintendenza ABAP, impattanti sul patrimonio culturale e sul paesaggio, e che gli approfondimenti progettuali e le soluzioni alternative riguardano in particolare:

- il **fabbricato tecnologico** previsto dal progetto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia (bene di interesse culturale ai sensi degli artt. 10 e 12 del D. lgs. 42/2004, D.D.) che si ritiene possa essere spostato leggermente verso NE, in modo da sfruttare la naturale depressione del terreno, prevedendo quindi il piano di imposta del fabbricato a quota inferiore rispetto a quella dei previsti nuovi marciapiedi di banchina ferroviaria. Tale soluzione ridurrebbe l'impatto visivo del fabbricato tecnologico, non alterando la percezione panoramica dalla stazione ferroviaria, verso la valle, e dalla SP "Delle Salinelle" verso la stazione di Canne della Battaglia (bene di interesse culturale ai sensi degli artt. 10 e 12 del D. lgs. 42/2004, dichiarato tale con Decreto Direttoriale n. 215 del 09/08/2016);
- la **nuova localizzazione dell'antenna BTS**, alta circa 24 m fuori terra, e del relativo basamento, che potrà essere allontanata dalla stazione di Canne della Battaglia *allocandola* nelle immediate vicinanze (in corrispondenza del PL da dismettere alla Km 14+974) dell'infrastruttura esistente, da rimuovere;
- il **mantenimento della viabilità in sottovia per l'accesso alla fermata di Canne della Battaglia** (che il progetto presentato con l'istanza aveva previsto di chiudere), che oggi consente l'accesso alla fermata di Canne e al Museo Antiquarium e Parco Archeologico di Canne della Battaglia, prevedendo di abbassare il piano di rotolamento della viabilità in corrispondenza del sotto attraversamento della ferrovia, indicativamente di un paio di metri e di raccordare planimetricamente le rampe esistenti adeguandone la pendenza, in modo da consentire, a parità di quota dei binari, l'inserimento del necessario spessore strutturale di un solettone di sostegno della ferrovia. Con il mantenimento della viabilità in sottovia per l'accesso all'area archeologica di Canne della Battaglia, viene meno la necessità di realizzazione della nuova viabilità prevista alla progressiva 9+042, costituita dalla nuova intersezione a T sulla SP2, dal cavcaferrovia NV02 e dalla nuova intersezione a T sulla via Vecchia Canne;
- **l'intersezione tra la via Traiana, oggi via Cerignola, con la linea ferroviaria**, dove, al km 23+762, il progetto di cui all'istanza di VIA, prevede un innalzamento della quota della linea ferroviaria pari a + 7,10 m (da realizzare con muri di contenimento), per la risoluzione di problematiche idrauliche e per la soppressione del PL. Posto che le problematiche idrauliche possono essere risolte con altri accorgimenti e opere idrauliche come proposte da R.F.I. S.p.A. (v. nota RFI S.p.A. del 10/08/2022), le soluzioni proposte per la soppressione del PL non sono risultate essere adeguate alla tutela dell'antico tracciato della via Traiana (*lungo il quale sono presenti i resti del Mausoleo Bagnoli, Mausoleo Barbarossa, Torre Casieri e Arco di Terenzio*) e al mantenimento della sua percezione prospettica (cfr. pareri della Soprintendenza ABAP del 29/08/2022 e del 10/10/2022). Considerato, inoltre, che questo Ministero ha avviato l'iter di candidatura per l'iscrizione dell'antico asse viario della Via Traiana nella Lista del patrimonio Mondiale dell'Unesco e che per lo stesso la Soprintendenza ABAP ha ricevuto un finanziamento nell'ambito del Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (PNC) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), si è ritenuto compatibile, con quanto sopra evidenziato, il mantenimento dell'attuale stato di fatto e quindi del PL esistente (cfr. parere della Soprintendenza ABAP del 10/10/2022).



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022

- la **delocalizzazione della sottostazione elettrica (SSE) di Canosa**, in un'area esterna al campo visivo percepibile dal punto panoramico localizzato nei pressi delle mura del Castello medievale di Canosa, evitando di interessare il tratto ferroviario in corrispondenza del Pomerio Ofantino, compreso tra le intersezioni della rete ferroviaria con via Cerignola e la SP 59. A seguito della proposta di RFI S.p.A. di cui alla nota del 22/07/2022 (e alla successiva nota del 10/08/2022), che localizza la nuova SSE in un'area a rischio archeologico (individuata dal PPTR quale *testimonianza della stratificazione insediativa*) e, in parte, entro uno dei due limiti posti dalla Soprintendenza ABAP durante il sopralluogo del 15 giugno 2022 (cfr. figura a pag. 22), la stessa Soprintendenza ABAP, con il parere del 10/10/2022, ha precisato che la localizzazione più opportuna della SSE è da individuarsi più a sud, in prossimità della Stazione di Canosa, pur tenendo conto di quanto evidenziato dal Proponente in merito alla conseguente necessità di infittimento della palificata di elettrificazione del tratto ferroviario, ricadente nel cono visuale panoramico, percepito dalle mura del Castello di Canosa.

VERIFICATA, con la società Proponente, la possibilità di realizzazione delle varianti sopra indicate al progetto proposto con l'istanza di VIA.

RITENUTO pertanto di condividere le valutazioni espresse dalla Soprintendenza ABAP con i pareri del 29/08/2022 e del 10/10/2022, come anche le varianti proposte in merito al progetto di cui trattasi.

RICHIAMATO quanto riferito dalla Soprintendenza ABAP per quanto attiene alla verifica di compatibilità del progetto proposto con la disciplina prevista dalle NTA del PPTR e quindi ai contrasti rilevati di alcune opere previste dal progetto con dette norme, in particolare, per quanto attiene ai beni paesaggistici, con l'art. 46 "*Prescrizioni per Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche*", con l'art. 80 "*Prescrizioni per le zone di interesse archeologico*".

CONSIDERATO che a fronte del contrasto, sopra rilevato, dell'opera con le NTA del PPTR della Puglia, nel caso di opere pubbliche (come quella di cui trattasi) è possibile la loro realizzazione in deroga alle predette norme "*purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere sono comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative*".

CONSIDERATO che, in conformità con le valutazioni espresse dalla Soprintendenza ABAP e che l'intervento proposto si configura quale opera pubblica, la realizzazione delle opere che contrastano con le disposizioni di cui al Titolo VI delle NTA del PPTR possono essere realizzate in deroga a tali disposizioni alle condizioni di cui all'art. 95 "*Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità*", in sede di autorizzazione paesaggistica.

RITENUTO necessario evidenziare che il provvedimento di deroga, come specificato dal comma 1 dell'art. 95, è rilasciato dalla Regione Puglia (con Deliberazione della Giunta Regionale) in sede di autorizzazione paesaggistica e che pertanto, il concerto del Soprintendente Speciale per il PNRR non potrà ricomprendere l'autorizzazione paesaggistica, dovendosi svolgere uno specifico procedimento al riguardo.

RITENUTO che con le puntuali modifiche da apportare al progetto in esame, come indicate dalla competente Soprintendenza ABAP, e con la realizzazione delle opere a verde previste e descritte nella Relazione paesaggistica, nel SIA e negli elaborati specifici ("*Carta di sintesi e localizzazione misure di mitigazione e compensazione*", "*Relazione tecnico descrittiva degli interventi di*



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it



17/10/2022

mitigazione e compensazione ambientale”), l’intervento possa ritenersi compatibile con la tutela del patrimonio culturale e del paesaggio.

Per tutto quanto sopra considerato, visto ed esaminato riguardo alle opere previste per il progetto di cui trattasi; a conclusione dell’istruttoria condotta per la proposta progettuale in oggetto e per le valutazioni sopra descritte, tra le quali le valutazioni espresse dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio con i pareri sopra riportati; considerate le valutazioni esposte nel contributo istruttorio del Servizio II, *Scavi e tutela del patrimonio archeologico*, e del Servizio III, *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico* della Direzione generale ABAP; la Soprintendenza Speciale per il PNRR per quanto di stretta competenza, **esprime parere tecnico istruttorio favorevole** alla dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto di fattibilità tecnico economica relativo al **“Potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia”**, localizzato nei comuni di Barletta e di Canosa di Puglia, precisando che la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. deve osservare tutte le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 4:

1. RFI S.p.A. dovrà recepire nel progetto definitivo le seguenti modifiche all’intervento presentato con l’istanza di VIA:
 - a. **Il fabbricato tecnologico**, previsto in prossimità della stazione di Canne della Battaglia (bene di interesse culturale ai sensi degli artt. 10 e 12 del D. lgs. 42/2004, D.D.), dovrà essere delocalizzato in direzione NE, come da ipotesi 1, indicato nella cartografia allegata alla nota RFI S.p.A. del 10/08/2022, laddove la naturale depressione del terreno consente di posizionare il fabbricato tecnologico ad una quota inferiore rispetto a quella dei nuovi marciapiedi di banchina ferroviaria esistente. Dovranno essere presi opportuni contatti con la competente Soprintendenza ABAP per la definizione delle finiture del nuovo fabbricato tecnologico.
 - b. **l’antenna BTS con il relativo basamento** (originariamente previsti nei pressi della stazione di Canne della Battaglia) dovranno essere ubicati nelle immediate vicinanze del PL da dismettere al Km 14+974, in prossimità dell’esistente antenna prevista in demolizione;
 - c. dovrà essere approfondita la soluzione progettuale che permetta **il mantenimento della viabilità in sottovia, al Km 11+720**, di cui nel progetto in esame è prevista la chiusura, che attualmente consente l’accesso alla fermata di Canne della Battaglia, al Museo Antiquarium e al Parco Archeologico di Canne della Battaglia. Laddove sarà possibile mantenere la carrabilità della strada esistente in sottovia (seppure con altezza inferiore al target ordinario di 5 m previsto dalle norme vigenti, ma superiore a quella attuale), la nuova viabilità prevista alla progressiva 9+042, costituita dalla nuova intersezione a T sulla SP2, dal cavalcaferrovia NV02 e dalla nuova intersezione a T sulla via Vecchia Canne non dovrà essere realizzata;
 - d. al km 23+762 nel punto d’intersezione tra la via Traiana, oggi via Cerignola, con la linea ferroviaria, non dovrà essere realizzato l’innalzamento della quota della linea ferroviaria pari a + 7,10 m, previsto con la realizzazione di muri di contenimento. Posto che le problematiche idrauliche possono essere risolte con altri accorgimenti



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it
PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

A

17/10/2022

e opere idrauliche come proposte da R.F.I. S.p.A. nella nota del 10/08/2022, l'intersezione della via Traiana con la linea ferroviaria dovrà prevedere il mantenimento dell'esistente PL;

- e. dovrà essere verificata la possibilità di **delocalizzazione della sottostazione elettrica (SSE) di Canosa**, in un'area esterna al campo visivo percepibile dal punto panoramico localizzato nei pressi delle mura del Castello medievale di Canosa, da individuarsi più a sud rispetto a quella proposta da RFI S.p.A. con l'elaborato cartografico allegato alla nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS.AD\A0011\P\2022\0000066 del 10/08/2022, e quindi in un'area più prossima alla Stazione di Canosa, da definire più precisamente congiuntamente con la Soprintendenza ABAP per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia.

2. Prima della definizione del progetto definitivo, RFI. S.p.A. dovrà completare il piano dei saggi (la cui bozza è stata già preliminarmente discussa con la competente Soprintendenza ABAP in data 29/08/2022), tenendo in considerazione le aree interferite dalle nuove localizzazioni e dalle modifiche delle opere come indicate alla condizione ambientale di cui al punto 1. Il definitivo piano dei saggi dovrà essere sottoposto all'approvazione della competente Soprintendenza. Il progetto definitivo dovrà, quindi, recepire gli esiti derivanti dalla procedura dell'archeologia preventiva, nell'ambito della quale saranno stabilite le più idonee modalità di tutela nei casi di eventuali evidenze di particolare rilievo.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia.

3. Le opere di mitigazione proposte dovranno essere implementate con il reimpianto delle alberature intercettate sia dalla realizzazione delle opere relative all'intervento proposto che dalle aree e opere di cantiere. Il Proponente dovrà pertanto rappresentare su apposita cartografia le alberature interferite e la loro ricollocazione definitiva.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia.

4. La Società R.F.I. S.p.A., entro sei mesi dalla conclusione dei lavori, dovrà consegnare alla Soprintendenza Speciale per il PNRR e alla competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia una relazione, corredata



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

17/10/2022

da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate dal numero 1) al numero 4).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *POST-OPERAM* – 6. Fase precedente la messa in esercizio.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR.

Ufficio MiC coinvolto: Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia.

Il Funzionario del Servizio V della DG ABAP

Arch. Carmela Iannotti

Il Dirigente del Servizio V della DG ABAP

Arch. Rocco Rosario Tramutola

IL SOPRINTENDENTE SPECIALE per il PNRR
Dott. Luigi LA ROCCA



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

PEO e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

PEC ss-pnrr@pec.cultura.gov.it