



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 60 del 10/06/2003

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 17 aprile 2003, n. 561

Realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto di Bari-Palese con l'Area metropolitana della città di Bari, mediante deviazione della ferrovia Bari-Barletta tra il Km. 6+050 e il Km. 14+865. Richiesta di attestazione di compatibilità paesaggistica art. 5.04 delle N.T.A. del PUTT/P. Società richiedente: Ferrotramvaria s.p.a.

L'Assessore Regionale all'Urbanistica, Assetto del Territorio Dott. Enrico SANTANIELLO, sulla base dell'istruttoria espletata dal responsabile dell'Ufficio del Piano Urbanistico Territoriale Tematico e confermata dal Dirigente del Settore Urbanistico riferisce quanto segue:

- Si premette che l'art. 4.01 delle NTA del PUTTIP definisce opere di rilevante trasformazione territoriale quelle derivanti dalla infrastrutturazione del territorio determinata da dimostrata assoluta necessità, o preminente interesse regionale o nazionale, comportante modificazioni permanenti nei suoi elementi strutturali.

- Per tali opere, qualora le stesse non siano soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi del D.P.C.M. 377/88, del D.P.C.M. 27.12.89 e loro successive modificazioni ed integrazioni), il PUTT/P prescrive che il relativo progetto sia integrato con uno studio di Impatto Paesaggistico (art. 4.02) e sia sottoposto alla procedura di verifica di compatibilità paesaggistica (art. 4.03) finalizzata all'ottenimento dell'attestazione di compatibilità paesaggistica (art. 5.04). La predetta attestazione di compatibilità paesaggistica viene rilasciata entro il termine perentorio di sessanta giorni, dalla Regione ed ha gli effetti, esplicitandoli, dell'autorizzazione ai sensi del titolo II del D.lgs. n° 490/1999, se necessaria, di cui segue le procedure.

A tal fine il competente Ufficio dell'Assessorato all'Urbanistica ha proceduto all'istruttoria tecnica della domanda pervenuta e degli atti relativi che viene sottoposta alla Giunta Regionale per l'esame e le determinazioni di competente munita del parere di merito.

Oggetto: Realizzazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Bari - Palese con l'Area Metropolitana della città di Bari, mediante deviazione della Ferrovia Bari-Barletta tra il Km. 6+050 e il Km. 14+865. Richiesta di attestazione di compatibilità paesaggistica art.5.04 delle NTA del PUTT/P. Società richiedente: Ferrotramviaria Sp.A.

Con nota prot. n. 788/DE del 05/02/2003, la società FERROTRAMVIARIA S.p.A. ha trasmesso alla Regione Assessorato all'Urbanistica la documentazione scritto-grafica relativa al progetto del collegamento ferroviario di cui all'oggetto, al fine dell'acquisizione dell'attestazione di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P.

La documentazione trasmessa risulta costituita dai seguenti:

- Studio d'impatto Paesaggistico corredato dai seguenti elaborati:

- SIP A.1 planimetria stato di fatto;
- SEP A.2 tracciato ferroviario e sezioni di progetto;
- SIP B.1 interferenze linea con il territorio;
- SIP C.1 carta del paesaggio e punti di vista;
- SIP C.2 documentazione fotografica;
- SIP E.1 elementi di mitigazione e compensazione;

- Deliberazione Dirigenziale n. 102 del 20.6.2001 dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia;

- Verbali conferenza servizi del 06.05.2002 e del 29.07.2002 convocata c/o la REGIONE PUGLIA - ASSESSORATO AI LL.PP. - DIFESA DEL SUOLO, RISORSE NATURALI - Settore LL.PP.;

- Determinazione n. 211 del 18.11.2002, cod. cifra 089/DIR/2002/00224, a firma del Dirigente del Settore Ecologia;

- Nota della "Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia" del 21.11.2002, prot. n. 21668.

Entrando nel merito della proposta progettuale presentata si evidenzia che questa consiste nella realizzazione in variante di una linea ferroviaria a doppio binario che collega direttamente l'area centrale della città di Bari alla nuova Aerostazione di Bari - Palese e, attraverso una fermata intermedia, ai nuovi insediamenti sorti nelle adiacenze (Cittadella della G.d.F. e insediamento P.R.U.) e quindi, a tutti i Comuni del Nord Barese serviti dalle Ferrovie del Nord Barese.

La nuova linea andrà ad innestarsi sulla attuale linea Bari-Barletta delle Ferrovie del Nord Barese a circa 6 Km. dalla stazione di Bari Centrale (poco più di 1 Km. dopo la stazione Lamasinata). Costeggerà, quindi, le aree della 3° Regione Aerea, della Cittadella della G.d.F., del P.R.U. e della zona aeroportuale sino a raggiungere il nuovo fabbricato viaggiatori dell'Aeroporto e ricongiungersi al Km. 14+865, alla linea Bari - Barletta.

Tra i due bivi di innesto, posti rispettivamente al Km.6+050 e al Km. 14+865, la nuova linea misura 7,738 Km., ovvero 1,077 in meno della linea esistente.

Lungo lo sviluppo della deviazione saranno ubicate le fermate " Europa" e "Aerostazione", quest'ultima completamente interrata.

Il tratto iniziale del tracciato si sviluppa in rettilineo e in leggero rilevato per circa 240m; per poi interrarsi in trincea per i successivi 300 m e quindi in galleria artificiale dal Km.0+540 fino al Km 1+823 circa, sono passando la linea FS Bari - Foggia, il raccordo ASI - AVIO, le aree di pertinenza dell'Aeroporto Militare e della Cittadella della G.d.F.

Dal Km. 1+823 circa lo stesso tracciato ferroviario prosegue in trincea fino al Km. 2+196 circa, in corrispondenza al suddetto tratto e precisamente al Km.2+050 è situata la fermata "Europa".

Dal Km. 2+196 circa al Km. 2+333 circa, la linea si sviluppa in galleria artificiale per sottopassare l'incrocio viario tra viale Europa, la strada provinciale Bitonto - Palese e il viale Gabriele D'Annunzio.

Dal Km. 2+333 circa il percorso risulta in trincea fino al km. 2+895 circa e, quindi, nuovamente in galleria artificiale fino al Km. 3+883. Al Km. 3+450 è ubicata la fermata "Aerostazione".

Infine, nell'ultimo tratto dal Km. 3+883 circa fino al Km. 7+040, il tracciato prosegue in trincea, per poi terminare, con modesto rilevato, al Km. 7+738, dove s'innesta sull'attuale linea Bari - Barletta.

Per quanto attiene ai rapporti dell'intervento in progetto con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il paesaggio (PUTT/P) si evidenzia quanto segue.

La linea ferroviaria di cui trattasi, consta di un intervento d'infrastrutturazione sia puntuale che lineare del territorio, configurando in tal modo una fattispecie riconducibile alle previsioni dell'art. 4.01 del PUTT/P. Occorre aggiungere che l'opera su indicata interesserà due differenti ambiti territoriali estesi entrambi classificati "C", di valore distinguibile.

In particolare, gli "indirizzi di tutela" per gli ambiti di valore distinguibile "C" sono quelli di cui all'art. 2.02 1.3 delle NTA del PUTT/P; invece le "direttive di tutele" sono quelle di cui all'art. 3.05 2.3-3.34.2 delle NTA del PUTT/P.

Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio (Ambiti Territoriali Distinti) la documentazione trasmessa rappresenta quanto segue:

Sistema geologico

Le aree oggetto d'intervento non risultano interessate dalla presenza di elementi strutturali litologici e fossiliferi (o di accertata presenza) e di riconosciuto rilevante valore scientifico.

Sistema geomorfologico

Le aree oggetto d'intervento non risultano interessate dalla presenza di emergenze morfologiche ovvero di siti con presenza di grotte, doline o puli, gravine, coste marine e lacuali.

Sistema idrogeologico

Il primo degli ATE su indicati comprende il bene costitutivo "Lama Balice" in corrispondenza delle sezioni 0-8, come può evincersi dalla cartografia aerofotogrammetrica allegata al S.I.P.

Tale Lama, già dichiarata di "notevole interesse pubblico" dal DM del 01/08/1985, è tutelata ulteriormente dal Piano, in conformità a quanto previsto dall'art. 149 D.Lgs. 490/99.

Circa l'area di pertinenza della Lama le opere in progetto non producono alcuna interferenza.

In ordine all'area annessa alla citata Lama direttamente interessata dalle opere nelle sezioni 0-8 sopra indicate, non vi sarà trasformazione significativa dello stato dei luoghi limitandosi l'intervento ad una mera modifica del piano binari già ivi esistenti.

Le altre aree oggetto dell'intervento non sono interessate da emergenze idrogeologiche.

Sistema botanico-vegetazionale

Le aree oggetto dell'intervento non risultano interessate dalla presenza di emergenze botanico-vegetazionali.

Sistema e a stratificazione storica e dell'organizzazione insediativa

Il secondo ambito territoriale esteso comprende un bene architettonico extraurbano, ex art. 3.16 del PUTT/P, posto in corrispondenza delle sezioni 152 e 153 del realizzando tracciato.

Esso può essere rilevato in virtù dell'Atlante della documentazione cartografica, ed in particolare dello stralcio della tavola C.3, serie n. 5 foglio n. 1, "Vincoli e segnalazioni architettonici e archeologici", segnalazione architettonica n. 6 (T. inverno).

Il tracciato dell'opera in progetto interesserà l'area annessa alla predetta segnalazione architettonica.

Regime vincolistico preesistente all'entrata in vigore del PUTT/P

Per quanto attiene al regime vincolistico gravante sulle aree oggetto d'intervento, dalla documentazione presentata, si evidenzia che le aree interessate non risultano soggette a vincolo di Usi civici e vincolo archeologico mentre il tratto ricadente a ridosso della Lama Balice risulta interessato da vincolo Galasso.

- Lo studio di impatto paesaggistico presentato descrive, oltre che le caratteristiche tecniche delle opere in progetto, anche i prevedibili impatti indotti dalla realizzazione delle stesse sulle singole componenti e

sull'insieme del paesaggio nonché individua, nel contempo, alcune misure di mitigazione c/o di ripristino.

- Lo studio presentato motiva l'ammissibilità dell'intervento ovvero la sua compatibilità paesistico - ambientale soprattutto in ragione delle caratteristiche tipologiche dell'intervento (linea ferroviaria quasi completamente interrata).

Entrando nel merito della valutazione dell'intervento proposto, sulla base della documentazione scritto-grafica trasmessa, si rappresenta che le opere in progetto risultano interessare direttamente solo per alcuni tratti limitati, alcune aree caratterizzate dalla presenza di ambiti territoriali estesi (A.T.E.) come identificati nelle relative tavole tematiche del PUTT/P e definiti dal titolo II delle NTA del PUTT/P. mentre in massima parte il tracciato in progetto ricade in un A.T.E. di tipo "E" di valore normale.

Più precisamente, con riferimento al sistema paesistico ambientale, il tracciato della realizza da opera interesserà due differenti ambiti territoriali estesi (A.T.E.) di valore paesaggistico "c", i quali possono essere rilevati dallo stralcio della cartografia C. 1 serie n. 4 del PUTT/P allegato al SIP in oggetto.

Gli stralci della tavola C.3 del PUTT/P, rispettivamente serie n. 5 - foglio n. 1 e serie n. 2 - foglio n. 1, invece, consentono d'individuare i beni costitutivi "Lama Balice" e il bene architettonico extraurbano denominato "Torre d'Inverno".

L'ambito esteso che comprende "Lama Balice" viene interessato dal tracciato in modo assolutamente marginale e non realizzerà alcuna significativa modificazione dello stato dei luoghi limitandosi l'intervento in progetto, ad una mera modifica del piano binari già ivi esistenti.

L'opera, infatti, attraversa tale ATE nel tratto iniziale della deviazione della linea ferroviaria Bari - Barletta preesistente, come può rilevarsi dalla cartografia allegata allo Studio d'Impatto Paesaggistico, comunque ad una distanza dall'area annessa della Lama rispettosa delle "prescrizioni di base" formulate dal PUTT/P.

Il secondo ambito esteso interessato dall'intervento, invece, è posto in corrispondenza delle sezioni 152 e 153 del realizzando tracciato. Il tracciato stesso in tali sezioni è in galleria artificiale e, pertanto, sotto il profilo visivo non realizzerà alcuna interferenza significativa con il bene architettonico extra-urbano denominato "Torre d'inverno" pur interessando l'area annessa al predetto bene.

Tale soluzione progettuale, d'altra parte, non pregiudicherà in alcun modo la "possibilità di innescare processi di corretto utilizzo e valorizzazione del bene", come richiesto dal punto 4.2 dell'art. 3.05 (richiamato dal combinato disposto di cui agli artt. 3.15 e 3.16 del PUTT/P).

Lo Studio d'impatto Paesaggistico presentato prevede adeguate misure di salvaguardia rispetto al suddetto bene relativamente alla fase di esecuzione dei lavori.

Premesso quanto sopra si ritiene pertanto che l'intervento in parola pur interessando solo in una parte del tracciato, un elemento paesaggistico strutturante (bene architettonico extraurbano denominata "Torre d'Inverno") risulta in linea di massima compatibile con gli obiettivi generali di tutela insiti negli indirizzi e nelle direttive di tutela proprie degli ambiti territoriali estesi interessati in quanto, soprattutto per le caratteristiche tipologiche, l'opera in progetto, che prevede la realizzazione di una linea ferroviaria quasi completamente interrata, non comporta complessivamente impatti irreversibili e quindi pregiudizio alla conservazione dei valori paesaggistici presenti nelle aree interessate dall'intervento in considerazione del fatto che la maggior parte del tracciato ricade comunque in un A.T.E. di tipo "E".

Quanto sopra anche in considerazione dell'interesse pubblico che le opere in progetto rivestono oltre che dei materiali e delle tecnologie utilizzate nella fase di realizzazione delle opere e delle misure di mitigazione previste nello studio di impatto paesaggistico presentato.

Premesso quanto innanzi, in relazione all'attestazione di compatibilità paesaggistica prevista dall'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P, per il progetto proposto, sulla scorta di quanto nel merito evidenziato si ritiene pertanto di poter esprimere parere favorevole a condizione che vengano eseguite le misure di mitigazioni e/o compensazione di cui allo studio di impatto paesaggistico allegato.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4 - lettera d) della L.R. 7/98.

ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. 28/01

"Il presente provvedimento non comporta alcun mutamento qualitativo o quantitativo di entrata o di spesa né a carico del Bilancio Regionale né a carico degli Enti per i cui debiti i creditori potrebbero rivalersi sulla Regione".

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale;

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Viste la sottoscrizione poste in calce al presente provvedimento dal Responsabile del procedimento e dal Dirigente del Settore;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

Di RILASCIARE alla società richiedente FERROTRAMVIARIA S.p.A. per la "Realizzazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Bari - Palese con l'arca metropolitana della città di Bari, mediante deviazione della Ferrovia Bari-Barletta tra il hm. 6+050 e il Km. 14+865" l'attestazione di compatibilità paesaggistica con prescrizioni, di cui all'art. 5.04 delle NTA del PUTT/Paesaggio, nei termini riportati in narrativa.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Dr. Romano Donno Dott. Raffaele Fitto
