

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA E VINCA 23 giugno 2021, n. 266

[ID VIA 629] D.lgs. n. 152/20016 e ss. mm. ii. e L.R. 11/2001 e ss. mm. ii. – Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al “al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”.

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l..

IL DIRIGENTE ad interim del SERVIZIO VIA-VInCA

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 “Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale” ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto “Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali”.

VISTI gli artt. 14 e 16 del D. Lgs.30 marzo 2001, n. 165 “Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”.

VISTO l’art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 “Codice in materia di protezione dei dati personali” ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO l’art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 “Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”.

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni”;

VISTA il D.P.G.R. Puglia 31 luglio 2015, n. 443 con cui è stato adottato l’atto di alta Organizzazione della Presidenza e della Giunta della Regione Puglia che ha provveduto a ridefinire le strutture amministrative susseguenti al processo riorganizzativo “MAIA”.

VISTA la D.G.R. n 458 del 08/04/2016 avente ad oggetto “Applicazione articolo 19 del Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 – Attuazione modello MAIA. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni”.

VISTO il D.P.G.R. 17/05/2016 n. 316 avente per oggetto “Attuazione modello MAIA di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n. 443. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni”.

VISTA la D.G.R. n. 1176 del 29/07/2016 di conferimento dell’incarico di Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali alla dott.ssa Antonietta Riccio e successive proroghe.

VISTA la D.G.R. n. 211 del 25/02/2020 di conferimento dell’incarico di Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali alla dott.ssa Antonietta Riccio.

VISTE le Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema C/FRA1, trasmesse dal Segretariato Generale della Giunta regionale con nota prot. A00_22/652 del 31.03.2020;

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Direttore del Personale della Regione Puglia n. 006/DIR/2020/0011 del 13/05/2020 di conferimento dell’incarico a.i. di Dirigente del Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali alla dott.ssa Mariangela Lomastro.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 089/DIR/2020/0176 del 28/05/2020 “Atto di Organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi afferenti”

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo “MAIA 2.0”;

VISTO la DGR n. 85 del 22 gennaio 2021 avente ad oggetto: "Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione dei Servizi strutture della G.R..";

VISTO la Determina n.00002 del 28/01/2021 codice cifra 006/DIR/2021/00002 avente oggetto: Deliberazione della Giunta Regionale 22 gennaio 2021, n.85 "Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta Regionale – Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio";

VISTA la D.G.R. n. 674 del 26/04/2021 avente oggetto: "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sez. di Dip. della Giunta reg.le. Atto di indirizzo al Direttore del Dip. Risorse Fin. e Strum., Pers. ed Organizz. per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale".

VISTA la D.G.R. n. 678 del 26/04/2021 avente oggetto: "Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana".

VISTO la Determinazione Dirigenziale n. 13 del 29/04/2021 avente oggetto: "Deliberazione della Giunta regionale 26 aprile 2021, n. 674 ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale." - Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio".

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 12 aprile 2001 n.11 "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 14 giugno 2007 n.17 "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 20 agosto 2012 n.24 "Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali";
- la L.R. 07 aprile 2015, n. 14 "Disposizioni urgenti in materia di sviluppo economico, lavoro, formazione professionale, politiche sociali, sanità, ambiente e disposizioni diverse";
- il R.R. 17 maggio 2018 n.07 "Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale";
- il R.R. 22 maggio 2017, n. 13 "Disposizioni in materia di reti di fognatura, di impianti di depurazione delle acque reflue urbane e dei loro scarichi a servizio degli agglomerati urbani".

RICHIAMATI:

- del D. Lgs. 152/2006 e smi: l'art.5 co.1 lett.o); l'art.25 co.1, co.3 e co.4; l'art.10 co.3;
- della L.R. 11/2001e smi : l'art. 5 co.1, l'art.28 co.1, l'art.28 co.1 bis lett.a);

- del R.R. 07/2008: l'art.3, l'art.4 co.1;
- l'art. 2 della L.241/1990.

EVIDENZIATO CHE:

- il Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, è Autorità Competente all'adozione del Provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA ex Determinazione Dirigenziale del 28.05.2020, n. 176.

PREMESSO CHE:

- con istanza del 12.01.2021 (21 pec), acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_495 del 13.01.2021, la società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. presentava ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. istanza per la Verifica di Assoggettabilità a VIA relativa al **"al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"**;
- con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021, il Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia, richiamate le disposizioni di cui agli artt. 7 e 8 della L. n. 241/1990 e ss. mm. ii., comunicava l'avvio del procedimento nonché l'avvenuta pubblicazione sul portale ambientale della Regione Puglia della documentazione a corredo dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ed invitava, contestualmente, le Amministrazioni e gli Enti interessati a trasmettere i propri pareri/contributi istruttori, nel termine perentorio di 45 giorni dalla pubblicazione della stessa.

RILEVATO CHE:

- A seguito della comunicazione di avvio del procedimento di cui alla nota prot. n. 2948/2021, venivano acquisiti agli atti del procedimento i seguenti pareri/contributi istruttori resi dagli Enti interessati:
 - o **Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari**, pec del 23.03.2021 prot. n. 2718, acquisita al prot. n. AOO_089_4510 del 26.03.2021;
 - o **ARPA Puglia – DAP di Bari**, nota proprio prot. n. 23645 del 07.04.2021, acquisita al prot. n. AOO_089_5202 del 08.04.2021, con la quale comunicava che [...] *è necessario che il proponente proceda alla regolarizzazione dell'istanza con la trasmissione dello studio preliminare ambientale, redatto in conformità alle indicazioni contenute nell'allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..* [...];
 - o **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale**: nota proprio prot. n. 15388 del 25.05.2021, acquisita al prot. n. AOO_089_8047 del 26.05.2021, (richiesta di integrazioni).

ATTESO CHE:

- il Comitato VIA regionale, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R. R. n. 7/2018, nel rilevare l'assenza di alcuni elaborati, chiedeva al Servizio VIA e VInCA che gli elaborati mancati fossero richiesti alla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l..
- Il Servizio VIA e VInca con nota prot.n. AOO_089_8845 del 08.06.2021 chiedeva alla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. la documentazione mancante ai fini della conclusione del procedimento, richiesta rimasta priva di riscontro.

CONSIDERATO CHE:

- nella seduta del 16.06.2021 il Comitato Regionale per la VIA, valutata la documentazione prodotta dal proponente, esprimeva il proprio parere di competenza (acquisito agli atti del procedimento con prot. n. 9325 del 16.06.2021) [...] *ritenendo che il progetto in epigrafe:*
 - o *sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché sulla base delle "OSSERVAZIONI" descritte nei capitoli precedenti, cui si rimanda:*

- *le caratteristiche del progetto, in relazione: alla mancata valutazione dei possibili effetti di alterazione degli equilibri esistenti in termini di stabilità e comportamento geomeccanico dei terreni derivanti dall'interazione opera-terreno come definita sulla base del modello geologico e del modello geotecnico; alla progettazione dei presidi idraulici volti allo smaltimento delle acque di piattaforma (stradale e ferroviaria); alla progettazione dell'organizzazione del sistema di cantierizzazione; alle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo;*
- *la sensibilità ambientale delle aree geografiche interferite, con riferimento ai Beni Paesaggistici interferiti e al valore storico-architettonico di alcune opere d'arte direttamente interessate;*
- *la tipologia e caratteristiche degli impatti potenziali, con riferimento ai fattori di cui all'art. 5, co. 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.; con particolare considerazione della possibilità di ridurre in modo efficace l'impatto sul paesaggio, approfondendo lo studio delle alternative progettuali di alcune opere d'arte di particolare impatto, progettando adeguati interventi di ingegneria naturalistica e/o opere a verde, intesi non soltanto come strumenti per ridurre gli impatti, ma come azioni di riqualificazione e valorizzazione del paesaggio e dell'intero sistema ambientale coinvolto dal progetto;*
- *il contrasto con i regimi di tutela dei beni culturali interferiti, per cui risulta necessario siano valutate soluzioni progettuali alternative che consentano di valutare soluzioni progettuali alternative che consentano di evitarne la demolizione o, in difetto, prevedano un migliore inserimento delle nuove strutture nel contesto paesaggistico culturale;*

sono tali da attribuire al progetto potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, richiedono che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- che ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 co. 3 del TUA *"Tutta la documentazione afferente al procedimento, nonché i risultati delle consultazioni svolte, le informazioni raccolte, le osservazioni e i pareri"* sono stati *"tempestivamente pubblicati"* sul sito web *"Il Portale Ambientale della Regione Puglia"*;
- ai sensi e per gli effetti dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., della presentazione dell'istanza, della pubblicazione della documentazione, nonché delle comunicazioni di cui agli art. 7 e 8 della L n. 241/1990 e ss. mm. ii. è stata data evidenza sul sito web *"Il Portale Ambientale della Regione Puglia"*, come evincibile dal medesimo sito.

VALUTATA LA documentazione progettuale acquisita agli atti del procedimento.

TENUTO DEBITAMENTE CONTO:

- dello studio preliminare ambientale acquisito agli atti del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;
- dei risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte, delle osservazioni/contributi istruttori e dei pareri ricevuti a norma dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii..

PRESO ATTO

- del parere definitivo espresso dal Comitato Reg.le VIA, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni

Ambientali n. AOO_089_9325 del 16.06.2021.

VISTE:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento in epigrafe;
- l'attività istruttoria svolta dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia;

RITENUTO che, attese le scansioni procedurali svolte, sussistano i presupposti per procedere all'adozione del provvedimento espresso ex art. 2 co. 1 della L.241/1990 e s.m.i, conclusivo del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo al progetto in oggetto, Consorzio Speciale per la Bonifica di Arneo.

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.lgs. 196/2003 e s.m.i. come modificato dal D.lgs. n. 101/2018

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/2003, come modificato dal D.lgs. n. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.

Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.lgs. 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i., della L.R. 11/2001 e s.m.i. e dell'art. 2 co.1 della L.241/1990 e s.m.i, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. 22 giugno 2018 n. 07, dal Comitato Regionale per la V.I.A., di tutti i contributi espressi dagli Enti ed Amministrazioni a vario titolo coinvolti nel procedimento, dell'istruttoria amministrativa resa dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia;

DETERMINA

- che le considerazioni, prescrizioni, valutazioni esposte in narrativa, si intendono tutte integralmente riportate e trascritte e parte integrante del presente provvedimento;
- **di assoggettare alla procedura di VIA** il progetto in epigrafe denominato "**progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula**", presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del Comitato Reg.le VIA (prot. n. 9325/2021), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, delle scansioni procedurali compendiate e per le motivazioni/considerazioni/valutazioni in narrativa;
- che il seguente allegato costituisce parte integrante del presente provvedimento:
 - **Allegato n. 1:** Parere del Comitato VIA regionale prot. n. AOO_089_9325 del 16.06.2021;
- **di dichiarare** il presente provvedimento immediatamente esecutivo;
- **di notificare** il presente provvedimento a cura del Servizio VIA e VInCA a: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede legale in C.so Italia, 8 – Bari.

- **di trasmettere** il presente provvedimento a cura del Servizio VIA e VInCA agli Enti interessati coinvolti nel procedimento di che trattasi;

Il presente provvedimento,

- a) è pubblicato all'Albo Telematico del sito www.regione.puglia.it per un periodo pari almeno dieci giorni, ai sensi dell'art. 7 ed 8 del L.R. n.15/2008 e per gli effetti di cui al comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015;
- b) è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 9 delle *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*;
- c) è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015.
- d) è pubblicato sul sito ufficiale della Regione Puglia, www.regione.puglia.it, Sezione Trasparenza, Provvedimenti dirigenti;
- e) è pubblicato sul BURP.

Il presente provvedimento, redatto in forma integrale nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss. mm. ii., emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e ss. mm. ii., firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, è composto da n. 10 pagine, compresa la presente e dall'Allegato n. 1 composto da 29 pagine, per un totale di 39 (trentanove) pagine.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e s.m.i, avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

La Dirigente a.i. del Servizio VIA e VInCA
Dott.ssa Mariangela Lomastro



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA



Sassanelli
Gaetano
23.06.2021
12:41:08
GMT+00:00

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 16 / 06 / 2021

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

Procedimento: ID VIA 629: Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

VIncA: NO SI

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: [ID VIA 629] - Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo "al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula".

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - Parte II - All. IV, punto 7, lett. i) "linee ferroviarie a carattere regionale o locale"

L.R. 11/2001 e ss.mm.ii. - Elenco B1, lett. B.1.d) "linee ferroviarie a carattere regionale"

Autorità Comp. Regione Puglia, ex L.R. 11/2001 e ss.mm.ii.

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane Srl

Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. 07/2018

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Autorizzazioni Ambientali" - "Procedimenti VIA", sono di seguito elencati:

ELABORATI GENERALI

- 1 - DAR_3GC001a - Elenco elaborati
- 2 - DAR_3RA001a - Relazione generale
- 3 - DAR_3DV001a - Corografia
- 4 - DAR_3DV002a - Inquadramento del progetto su Ortofoto
- 5 - DAR_3DV003a - Planimetria aree di intervento su CTR
- 6 - DAR_3DV004a - Inquadramento del progetto su PRG
- 7 - DAR_3DV005a - Carta dei vincoli - Tav. 1 di 2
- 8 - DAR_3DV006a - Carta dei vincoli - Tav. 2 di 2
- 9 - DAR_3DV007a - Cartografia del PAI
- 10 - DAR_3DT001a - Planimetria di rilievo - Tav 1 di 7
- 11 - DAR_3DT002a - Planimetria di rilievo - Tav 2 di 7
- 12 - DAR_3DT003a - Planimetria di rilievo - Tav 3 di 7
- 13 - DAR_3DT004a - Planimetria di rilievo - Tav 4 di 7
- 14 - DAR_3DT005a - Planimetria di rilievo - Tav 5 di 7
- 15 - DAR_3DT006a - Planimetria di rilievo - Tav 6 di 7



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

- 16 - DAR_3DT007a - Planimetria di rilievo - Tav 7 di 7
- 17 - DAR_3DV010a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 1 di 6
- 18 - DAR_3DV011a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 2 di 6
- 19 - DAR_3DV012a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 3 di 6
- 20 - DAR_3DV013a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 4 di 6
- 21 - DAR_3DV014a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 5 di 6
- 22 - DAR_3DV015a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 6 di 6
- 23 - DAR_3DV016a - Planimetria generale di progetto - Tav 1 di 6
- 24 - DAR_3DV017a - Planimetria generale di progetto - Tav 2 di 6
- 25 - DAR_3DV018a - Planimetria generale di progetto - Tav 3 di 6
- 26 - DAR_3DV019a - Planimetria generale di progetto - Tav 4 di 6
- 27 - DAR_3DV020a - Planimetria generale di progetto - Tav 5 di 6
- 28 - DAR_3DV021a - Planimetria generale di progetto - Tav 6 di 6
- 29 - DAR_3RZ001a - Relazione verifica di assoggettabilità a VIA
- 30 - DAR_3RZ002a - Relazione paesaggistica
- 31 - DAR_3DZ007a - Render Ponte Lama Lamasinata
- 33 - DAR_3DZ005a - Tavola 1 - Allegato2 alla relazione archeologica - Carta della visibilità e dell'utilizzo dei suoli
- 34 - DAR_3DZ006a - Tavola 2 - Allegato 3 alla relazione archeologica - Carta del rischio archeologico
- 35 - DAR_3RZ004a - Relazione Acustica
- 36 - DAR_3DZ001a - Mappa dei recettori
- 37 - DAR_3DZ002a - Planimetria delle mappature acustiche ante operam
- 38 - DAR_3DZ003a - Planimetria delle mappature acustiche post operam
- ARMAMENTO E SEDE**
- 47 - DAR_3RV001a - Relazione tecnica di Armamento
- 48 - DAR_3DV022a - Planimetria di tracciamento - Tav 1/4
- 49 - DAR_3DV023a - Planimetria di tracciamento - Tav 2/4
- 50 - DAR_3DV024a - Planimetria di tracciamento - Tav 3/4
- 51 - DAR_3DV025a - Planimetria di tracciamento - Tav 4/4
- 52 - DAR_3DV026a - Profilo Armamento di Progetto - Raddoppio tav 1di4
- 53 - DAR_3DV027a - Profilo Armamento di Progetto - Raddoppio tav 2di4
- 54 - DAR_3DV028a - Profilo Armamento di Progetto - Raddoppio tav 3di4
- 55 - DAR_3DV029a - Profilo Armamento di Progetto - Raddoppio tav 4di4
- 56 - DAR_3DV030a - Sezioni Tipo ferroviarie
- 57 - DAR_3DV031a - Demolizioni opere civili Stazione Binetto
- 58 - DAR_3DV032a - Planimetria e sezione di Progetto Stazione Binetto
- 59 - DAR_3DV033a - Stazione Binetto armamento - Fasi funzionali
- 60 - DAR_3DV034a - Sezioni di progetto da sez. 1 a sez 48
- 61 - DAR_3DV035a - Sezioni di progetto da sez. 49 a sez 96
- 62 - DAR_3DV036a - Sezioni di progetto da sez. 97 a sez 144
- 63 - DAR_3DV037a - Sezioni di progetto da sez. 145 a sez 192
- 64 - DAR_3DV038a - Sezioni di progetto da sez. 193 a sez 230
- 65 - DAR_3DV039a - Sezioni di progetto da sez. 231 a sez 252
- IMPIANTI DI SEGNALAMENTO**
- 66 - DAR_3RI001a - Relazione Tecnica Segnalamento
- 67 - DAR_3DI001a - Profilo di linea IS
- OPERE STRADALI**
- 69 - DAR_3RV003a - Relazione Tecnica



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

- 70 - DAR_3DV040a - Viabilità Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Planimetria, profilo, sezioni tipo
 71 - DAR_3DV041a - Viabilità Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Sezioni di computo
 72 - DAR_3DV042a - Viabilità Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Tracciamento
 73 - DAR_3DV043a - Viabilità sottovia soppressione PL Binetto progr. 19+896,06 - Planimetria, profilo, sezioni tipo
 74 - DAR_3DV044a - Viabilità sottovia soppressione PL Binetto progr. 19+896,06 - Sezioni di computo
 75 - DAR_3DV045a - Viabilità sottovia soppressione PL Binetto progr. 19+896,06 - Tracciamento
 76 - DAR_3DV046a - Viabilità complanare 01 - Planimetria, profilo, sezione tipo
 77 - DAR_3DV047a - Viabilità complanare 02 - Planimetria, profilo, sezione tipo
 78 - DAR_3DV048a - Viabilità complanare 3.1 - 3.2 - 3.3 - Planimetria, profilo, sezione tipo
 79 - DAR_3DV049a - Viabilità complanare 4.1 - Planimetria, profilo, sezione tipo
 80 - DAR_3DV050a - Viabilità complanare 4.2 - Planimetria, profilo, sezione tipo
- OPERE D'ARTE**
- 81 - DAR_3RH001a - Relazione Geotecnica
 82 - DAR_3RS001a - Ponte Lama Lamasinata - Relazione di calcolo
 83 - DAR_3RS002a - Ponte Lama Lamasinata - Tabulati di calcolo
 84 - DAR_3DS001a - Ponte Lama Lamasinata - Planimetria e profilo
 85 - DAR_3DS002a - Ponte Lama Lamasinata - Piante e Sezioni Scavi
 86 - DAR_3DS003a - Ponte Lama Lamasinata - Carpenterie Impalcato
 87 - DAR_3DS004a - Ponte Lama Lamasinata - Carpenterie Spalle
 88 - DAR_3DS005a - Ponte Lama Lamasinata - Particolari Appoggi e Giunti
 89 - DAR_3DS006a - Ponte Lama Lamasinata - Dettagli costruttivi
 90 - DAR_3RS003a - Ponte progr. 19+648,37 - Relazione di calcolo
 91 - DAR_3RS004a - Ponte progr. 19+648,37 - Tabulati di calcolo
 92 - DAR_3DS007a - Ponte progr. 19+648,37 - Planimetrie e sezioni
 93 - DAR_3DS008a - Ponte progr. 19+648,37 - Carpenterie e Fasi di varo
 94 - DAR_3RS005a - Ponte progr. 19+810,43 - Relazione di calcolo
 95 - DAR_3RS006a - Ponte progr. 19+810,43 - Tabulati di calcolo
 96 - DAR_3DS009a - Ponte progr. 19+810,43 - Planimetrie e sezioni
 97 - DAR_3DS010a - Ponte progr. 19+810,43 - Fasi di costruzione e sezioni dell'esistente
 98 - DAR_3DS011a - Ponte progr. 19+810,43 - Carpenteria
 99 - DAR_3RS007a - Sottovia progr. 19+896,06 - Relazione di calcolo
 100 - DAR_3RS008a - Sottovia progr. 19+896,06 - Tabulati di calcolo
 101 - DAR_3DS012a - Sottovia progr. 19+896,06 - Planimetria e profilo
 102 - DAR_3DS013a - Sottovia progr. 19+896,06 - Carpenteria monolite e pianta e sezione di varo
 103 - DAR_3DS014a - Sottovia progr. 19+896,06 - Carpenteria monolite, muri e opere provvisionali
 104 - DAR_3RS009a - Sottovia progr. 21+146,92 - Relazione di calcolo
 105 - DAR_3RS010a - Sottovia progr. 21+146,92 - Tabulati di calcolo
 106 - DAR_3DS015a - Sottovia progr. 21+146,92 - Planimetrie e sezioni
 107 - DAR_3DS016a - Sottovia progr. 21+146,92 - Carpenteria e fasi di costruzione sottovia e tombino idrico
 108 - DAR_3DS017a - Carpenteria e fasi sottovia e opere di servizio pedonale
 109 - DAR_3RS011a - Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Relazione di calcolo
 110 - DAR_3RS012a - Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Tabulati di calcolo
 111 - DAR_3DS019a - Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Planimetria, profilo e sezioni
 112 - DAR_3DS020a - Cavalcaferrovia progr. 19+328,23 - Carpenteria impalcato, spalle e muri
 113 - DAR_3DS021a - Ponte Lama Lamasinata - Muro di continuità spalla S2 - Pianta, sezioni e sviluppata



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

114 - DAR_3DS022a - Muri di contenimento Stazione Palo del Colle - Carpenteria e sezione

OPERE IDRAULICHE

115 - DAR_3RY001a - Relazione idraulica e idrologica

116 - DAR_3DY001a - Planimetria idraulica - Tav 1 /3

117 - DAR_3DY002a - Planimetria idraulica - Tav 2 /3

118 - DAR_3DY003a - Planimetria idraulica - Tav 3 /3

119 - DAR_3DY004a - Profilo canaletta binario di progetto

120 - DAR_3DY005a - Profilo canaletta binario esistente

121 - DAR_3DY006a - Tombino alla progr. 18+459.00

122 - DAR_3DY007a - Tombino alla progr. 18+978.74

123 - DAR_3DY008a - Tombino alla progr. 19+068.98

124 - DAR_3DY009a - Tombino alla progr. 20+819.57

125 - DAR_3DY010a - Tombino alla progr. 21+201.66

SICUREZZA

126 - DAR_3RC001a - Contenuti minimi PSC

127 - DAR_3RC002a - Tipologico protezioni cantieri secondo il Decreto ANSF

INTERFERENZE

128 - DAR_3DV051a - Planimetria sottoservizi interferenti

DOCUMENTAZIONE TECNICO ECONOMICA

129 - DAR_3RB003a - Elenco Ditte

130 - DAR_3DB001a - Piano Particellare Comune di Palo del Colle

131 - DAR_3DB002a - Piano Particellare Comune di Binetto Tav. 1

132 - DAR_3DB003a - Piano Particellare Comune di Binetto Tav. 1

133 - DAR_3DB004a - Piano Particellare Comune di Grumo Appula

134 - DAR_3CM001a - Computo Metrico Estimativo

135 - DAR_3CU001a - Elenco Prezzi Unitari

136 - DAR_3CP001a - Analisi prezzi

137 - DAR_3CC001a - Quadro Economico

138 - DAR_3CL001a - Cronoprogramma

139 - DAR_3CD001a - Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici

oltre ai file SHP del tracciato in progetto

Sono richiamati nell'elaborato DAR_3GC001a - Elenco elaborati ma non presenti sul sito:

ELABORATI GENERALI

32 - DAR_3RZ005a - Documento di valutazione archeologica preventiva

GEOLOGIA

39 - DAR_3RG001a - Relazione Geologica

40 - DAR_3RG002a - Relazione sulle indagini

41 - DAR_3DG001a - Carta Geologica

42 - DAR_3DG002a - Carta Geomorfologica

43 - DAR_3DG003a - Carta Idrogeologica

44 - DAR_3DG004a - Carta delle sezioni Geologiche

45 - DAR_3RG003a - Relazione gestione delle terre (D.M. 10/08/2012 n. 161)

46 - DAR_3RG004a - Relazione di caratterizzazione ambientale

IMPIANTI DI SEGNALAMENTO

68 - DAR_3DI003a - Adeguamento P.L. via Roma - Grumo Appula



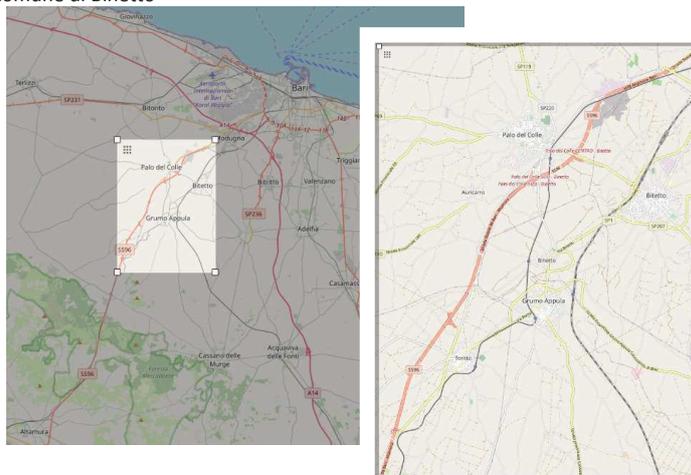
**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

DAR_3RA001a - Relazione generale, DAR_3RZ002a - Relazione paesaggistica, DAR_3RZ001a - Relazione verifica di assoggettabilità a VIA

Il progetto definitivo in esame riguarda il raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane nel tratto compreso tra la stazione di Palo de Colle e quella di Grumo Appula, interessando anche il comune di Binetto



Tale intervento fa parte di un più vasto programma di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria della FAL. La linea ha carattere metropolitano tra Bari e Toritto, funge da collegamento regionale ed interregionale garantendo, in particolare, l'accessibilità dalla Basilicata e dall'area Murgiana, (quasi 200.000 abitanti) al nodo di Bari e quindi all'aeroporto e alla rete ferroviaria nazionale assicurando, in prospettiva, anche l'accessibilità alla linea AC Napoli-Bari.

L'area interessata dall'intervento ricade nel territorio della Provincia di Bari, è situata in corrispondenza della parte centrale dell'altopiano murgiano tra gli abitati di Palo del Colle e Grumo Appula, attraversando uno dei più importanti impluvi dell'altopiano murgiano: il bacino della Lama Lamasinata.

Risulta caratterizzata da:

- uliveti e seminativi semplici in aree non irrigue
- limitate aree a vigneto
- reti ferroviarie e relative aree di sedime e di rispetto
- tessuto urbano residenziale continuo
- tessuto residenziale discontinuo

In corrispondenza della Lama sussiste della vegetazione spontanea, il fico d'india è presente lungo i muretti a secco delimitanti le proprietà.

La sensibilità del paesaggio nel territorio aperto e extraurbano è rappresentata da una pressione antropica bassa con valore di fragilità ambientale e sensibilità ecologica basso e, solo limitatamente alla zona occupata dalla Lama Lamasinata, di tipo Medio Bassa.

Rientra, considerando un buffer di 5 km dall'area oggetto di intervento, nel comparto della Puglia centrale interessato da rinvenimenti archeologici databili a partire dal Cretaceo.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La zona interessata è situata in corrispondenza della parte centrale dell'altopiano murgiano tra gli abitati di Palo del Colle e Grumo Appula.

Il tracciato ferroviario si sviluppa con un andamento all'incirca Nord-Sud con quote topografiche che vanno via via aumentando e comprese tra 157 e 188 metri s.l.m.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Le caratteristiche litostratigrafiche delle rocce che costituiscono il sottosuolo del territorio in studio rappresentate prevalentemente da calcari, spesso sottilmente stratificati ed interessati da fitte fratture e fessure che proseguono nel sottosuolo per diverse centinaia di metri, e subordinatamente da calcareniti e ghiaie, impediscono la formazione di falde acquifere superficiali consentendo la presenza di una sola falda corrispondente a quella cosiddetta profonda posta ad altezze differenti s.l.m. in funzione della quota. Nel territorio oggetto dell'intervento la falda si incontra ad una profondità tale da non interagire con le opere in progetto a profondità superiori ai 120 metri dal piano campagna.

I terreni progettuali sono stati caratterizzati dal punto di vista geotecnico attraverso un Piano di Indagini consistito in:

- n. 13 Sondaggi a carotaggio continuo, con prelievo di campioni;
- n. 10 Pozzetti geognostici/ambientali;
- n. 8 Indagini geofisiche sismiche per la determinazione di V_p e V_s ;
- n. 5 Indagini geoelettriche per la verifica di cavità;
- Analisi di laboratorio geotecnico.

L'area di intervento, secondo il PAI della Puglia, non ricade in aree a pericolosità geomorfologica ma, nelle porzioni settentrionali e meridionali del tracciato ferroviario, rientra in aree a pericolosità idraulica di Media Pericolosità (MP) e di Alta Pericolosità (AP).

Dalla Carta Idrogeomorfologica, infatti, si evince come il reticolo idrografico della Lama Lamasinata interferisce con l'infrastruttura ferroviaria FAL in tre punti distinti:

1. In corrispondenza del ponte in muratura a cinque archi nel territorio di Palo del Colle;
2. In corrispondenza del ponte in muratura ad un arco, ricadente nel territorio di Binetto;
3. Nell'abitato di Grumo Appula, in corrispondenza del sottovia S. Pertini.

OSSERVAZIONE 1

Gli elaborati afferenti alla "GEOLOGIA" sono elencati nel documento *DAR_3GC001a - Elenco elaborati ma non presenti sul sito*.

Gli elaborati presentati a corredo della progettazione risultano quindi privi di studi specialistici di natura geologica. Le informazioni di carattere geologico e geognostico, infatti, sono presenti in modo sintetico nella Relazione Generale e nella Relazione di Verifica di Assoggettabilità a VIA dove vengono anche citate le suddette indagini di caratterizzazione geotecnica.

Non risultano valutati i possibili effetti di alterazione degli equilibri esistenti in termini di stabilità e comportamento geomeccanico dei terreni derivanti dall'interazione opera – terreno come definita sulla base del modello geologico e del modello geotecnico, in relazione alla fase di progettazione definitiva presentata.

Non risulta definita la natura geolitologica, anche preliminare, delle terre e rocce da scavo per accertare la qualità ambientale di tali materiali come sottoprodotti.

AREE NATURALI PROTETTE

Il territorio di Grumo Appula è interessato nella porzione sud occidentale dal Parco Nazionale dell'Alta Murgia istituito con D.P.R. 10.03.2004 ai sensi della l. 426/1998, e dal SIC-ZPS IT 9120007 "Alta Murgia", ma tali aree non sono interessate dagli interventi previsti in progetto.

Si rileva infatti un buffer di circa 9 km tra il tracciato ferroviario oggetto di raddoppio ed i confini dell'area Parco Nazionale dell'Alta Murgia e del SIC-ZPS IT 9120007 "Alta Murgia".

PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Le aree di intervento rientrano parzialmente in zone di pericolosità idraulica, classificate dal PAI come ad Alta (AP), Media (MP) e Bassa Pericolosità (BP) e, pertanto, sono pertanto soggette alle prescrizioni di cui agli articoli 7-8-9, delle NTA.

Le conclusioni delle analisi idrologico – idrauliche, presentate nell'elaborato *DAR_3RY001a - Relazione idraulica e idrologica*, hanno attestato che le nuove opere non producono ostacoli significativi al normale libero deflusso delle acque, non peggiora le condizioni di funzionalità idraulica delle aree interessate, non si riscontra un aumento della pericolosità idraulica né localmente né nei territori a



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

monte o a valle. E, infine, che gli interventi in progetto risultano essere compatibili con le norme di legislazione vigente di protezione dei rischi idraulici e con la conformazione dei luoghi.

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

L'opera di progetto ricade nell'Ambito n.5 della "Puglia Centrale" e rientra nelle Figure Territoriali n.5.1 "La piana olivicola del nord barese" e n.5.2 "La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame". Gli interventi progettuali previsti interferiscono con le seguenti componenti del PPTR:

	diretta	indiretta	distanza	
6.1.1 Componenti geomorfologiche				
UCP lame e gravine	sì		0	Lama Lamasinata
6.1.2 Componenti idrologiche				
BP Fiumi, torrenti, corsi d'acqua	sì		0	Corso d'acqua "Lama Lamasinata
UCP Reticolo idrografico	sì		0	Corso d'acqua "Lama Lamasinata
6.2.1 Componenti botanico-vegetazionali				
BP Boschi		sì	300m	
UCP Aree di rispetto dei boschi		sì	250m	
6.3.1 Componenti culturali e insediative				
BP Immobili e aree di notevole interesse pubblico	sì		0	codice 160006 Pae 0115 Territorio delle Lame
UCP Città consolidata	sì			Grumo Appula
UCP Testimonianza della stratificazione insediativa: Segnalazione architettoniche e archeologiche		sì	270m	
UCP Area di rispetto delle componenti culturali...: Siti storico culturali		sì	250m	
6.3.2 Componenti dei valori percepiti				
UCP Strade a valenza paesaggistica		sì	320m	

ANALISI DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

In considerazione della complessità, anche storica, del rapporto tra infrastruttura e territorio, è stata effettuata preliminarmente una lettura urbanistico-territoriale e quindi identificate i temi e le criticità di tipo paesaggistico

1_ Il tema urbanistico e territoriale

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici e territoriali complessivi appaiono sinteticamente evidenti i seguenti elementi/temi:

- a) Il valore funzionale e di servizio dell'infrastruttura ferroviaria rispetto agli obiettivi di trasporto e mobilità
- b) l'impostazione generale del progetto
- c) analisi delle alternative progettuali
- d) le intersezioni ed interferenze territoriali
- e) la configurazione delle viabilità primarie e secondarie (viabilità complanari)
- f) le previsioni relative alle necessità di espanto / reimpianto delle essenze arboree esistenti
- g) le previsioni relative alla gestione delle perimetrazioni e recinzioni ferroviarie.

1.a)_ Valore funzionale e di servizio rispetto agli obiettivi di trasporto e mobilità

Obiettivi del progetto

Come indicato in premessa l'intervento in oggetto costituisce un segmento del complessivo progetto di potenziamento della linea Bari Matera, con una particolare attenzione da un lato all'innalzamento dell'offerta (cadenzamento del servizio fino a 30' nelle ore di punta) nell'area della Città Metropolitana di Bari, e dall'altro alla migliore integrazione con le reti ferroviarie e stradali convergenti sul capoluogo



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

e pertanto con la possibilità di realizzare forme di interconnessione multimodale e multiscale tra infrastrutture e reti differenti (a scala urbana/territoriale/regionale/nazionale).

Il tema è illustrato negli elaborati progettuali, con l'impiego di dati relativi ai grafi di analisi Origine/Destinazione e la domanda di cadenzamento e intensificazione del servizio di trasporto, con particolare riferimento alla tratta Bari-Palo del Colle, con prolungamento fino a Grumo.

Analisi

L'intervento proposto si inquadra all'interno di una strategia generale di potenziamento dei servizi di trasporto e mobilità ferroviari ed è coerente con gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale (PRT) e anche di scala provinciale/metropolitana (PTCP) con particolare riferimento all'obiettivo strategico di riduzione o eliminazione delle criticità che impediscono lo sviluppo dell'offerta dei servizi di trasporto ferroviario pubblico (e conseguentemente di riduzione della pressione veicolare privata). La questione assume un peso di grande rilievo nell'area di gravitazione centrale della Città Metropolitana dove la domanda di mobilità e l'esigenza di una diversa e più sostenibile ripartizione modale sono più alte. In seconda battuta, rileva l'importanza, storica, della migliore connessione con il nodo urbano di Matera ovvero con quella che è stata definita, da un lato e prima della nascita della BAT, la "sesta provincia pugliese", e dall'altro l'area di vera e propria integrazione tra i due sistemi territoriali di Puglia e Basilicata, che appartiene da decenni all'agenda pubblica nazionale. Il raddoppio del binario e in generale il potenziamento dell'infrastruttura risultano strumentali al raggiungimento di entrambi gli obiettivi.

OSSERVAZIONE 2

Il progetto descrive analiticamente le scelte tecniche formulate quali necessarie al raggiungimento degli obiettivi funzionali indicati. Non sono invece illustrati ed analizzati gli aspetti di interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale, le connessioni, anche potenziali, con i sistemi ed i servizi di trasporto su gomma, con la vicina e parallela linea ferroviaria RFI Bari Taranto (con la quale potrebbero configurarsi servizi integrati e/o complementari), e non ultimo, con lo sviluppo di progetti e reti di tipo ciclabile sia a carattere urbano/metropolitano e sia di tipo interregionale/nazionale presenti o programmati nel territorio.

1.b) Impostazione generale dell'intervento

Obiettivi del progetto

Il potenziamento dell'offerta di servizio di trasporto richiede necessariamente l'aumento di efficienza dell'infrastruttura e pertanto, in primo luogo, il raddoppio del binario, ovvero la dotazione funzionale di maggiore importanza ed efficacia nel garantire allo stesso tempo di migliorare le prestazioni dei servizi di trasporto con il necessario livello di sicurezza.

Funzionali a questo obiettivo sono quindi il miglioramento delle interferenze con il sistema delle infrastrutture viarie, idrauliche ed impiantistiche esistenti, nonché dei livelli di accessibilità e fruibilità delle stazioni.

OSSERVAZIONE 3

La scelta del raddoppio del binario appare la più efficace nel garantire la valorizzazione dell'infrastruttura esistente e l'aumento della capacità di servizio (aumento della frequenza e della velocità commerciale). Nello specifico la soluzione individuata prevede la realizzazione del secondo binario in diretto affiancamento al primo, quindi in parallelo al tracciato esistente ed alla stessa altezza. Tale scelta dovrebbe consentire di ridurre i costi di intervento e di minimizzare il livello di impatto sul territorio riducendo il consumo di suolo ed evitando la formazione di aree interstiziali di complessa o difficile utilizzazione. Non è presente tuttavia alcuno studio a carattere urbanistico/territoriale nell'ambito del quale sia verificata la preferibilità della soluzione presentata rispetto ad altre quali avrebbero potuto essere, alternativamente o congiuntamente, la modifica del tracciato planimetrico e del profilo altimetrico, con particolare riferimento al superamento, riduzione, mitigazione o compensazione degli impatti sul territorio (compresi quelli attuali), in particolare rispetto all'attraversamento delle aree di tipo urbano ed alle intersezioni con la viabilità esistenti.

1.c) Le alternative progettuali

Obiettivi del progetto



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

Ai fini di una valutazione generale sul confronto tra alternative e sub-alternative progettuali, il proponente evidenzia un livello preliminare di valutazione di tipo SI/NO tra opzione "zero" (nessun intervento) e realizzazione dell'intervento e, a valle di questo l'analisi delle seguenti questioni successive, ovvero:

- posizionamento del binario di raddoppio
- opere d'arte (conformazione e tipologia), con ulteriore subvalutazioni in merito alle alternative geometriche, dimensionali e realizzative.

OSSERVAZIONE 4

In funzione dell'articolazione generale del progetto e della struttura delle alternative proposte, si può schematizzare il processo di valutazione/scelta delle soluzioni con la seguente articolazione gerarchica:

1. Valutazione tra opzione zero/uno
2. Scelta relativa alla posizione del binario di raddoppio
3. Scelte tecniche e morfotipologiche con particolare riferimento alle opere d'arte
4. Opere di mitigazione

Per quanto il discrimine iniziale tra l'opzione "zero" (non realizzare l'intervento) e "uno" (realizzare l'intervento) possa apparire accademica in quanto la prima scelta non consentirebbe di raggiungere gli obiettivi di servizio individuati, condannando quindi l'infrastruttura a non poter consentire il servizio richiesto, non è tuttavia presente una valutazione approfondita di tale scelta né sono indicati, esemplificativamente, i margini di migliorabilità del servizio attuale o più in generale al progetto di potenziamento dell'intera linea, rispetto al quale estrapolare la ratio complessiva della soluzione individuata. Nel merito è presente (V. Relazione generale) un rinvio ad un documento di analisi trasportistica, elaborato dal proponente e riferito all'intero tracciato, che tuttavia non è allegato alla documentazione progettuale.

Per quanto riguarda invece l'analisi delle alternative di secondo livello riferite alle scelte di posizionamento del binario di raddoppio, queste si concentrano esclusivamente sulla scelta del lato su cui prevedere la realizzazione del secondo binario ma non considerano potenziali alternative planimetriche generali e di tracciato, né indagano possibili modificazioni delle scelte altimetriche, in funzione ad esempio della soluzione delle interferenze con la viabilità ovvero di mitigazione del rapporto tra infrastruttura e tessuti urbani. La scelta è quindi confermativa sia del tracciato e sia del profilo altimetrico.

Per quanto riguarda il terzo livello, relativo alle soluzioni indagate per le singole interferenze, per alcune di queste il progetto illustra alcune possibili alternative ma solo con riferimento alle variabili costruttive senza verificare la fattibilità di scelte sostanzialmente diverse da quelle individuate.

Ad esempio, sono sommariamente descritte alcune ipotesi di intervento alternative per quanto riguarda la realizzazione dell'attraversamento/scavalco della Lama Lamasinata al km 17+663 nel territorio di Palo del Colle; è illustrata la scelta compiuta in merito alla realizzazione del sottovia previsto in corrispondenza di Via Favaro nel Comune di Binetto al posto del semplice adeguamento del P.L. esistente; è descritta la soluzione relativa alla realizzazione della viabilità complementare in corrispondenza della SP 44.

Al contrario, per quanto riguarda l'intersezione al con la strada vicinale Pezza di Campo al km 19+328, dove è prevista la soppressione del P.L. esistente, non è descritta alcuna soluzione alternativa alla realizzazione di un cavalferrovia, nonostante appaia perseguibile anche la realizzazione di un sottovia (che ad esempio potrebbe rivelarsi vantaggiosa sul piano paesaggistico), scelta invece adottata in corrispondenza dell'altro P.L. in corrispondenza di Via Favaro.

Sempre in tema di soppressione di P.L. che, soprattutto in ambito urbano, rappresentano non solo una forte limitazione all'esercizio ma fonte di pericolo e di grave impatto urbanistico e disagio viabilistico, il progetto, relativamente a quello, molto importante, posizionato su Via Roma nel Comune di Grumo al km 21+514 ne prevede il mantenimento.

1.d) Le intersezioni e interferenze urbane/territoriali

Obiettivi del progetto

Il progetto individua una serie di elementi ambientali, viabilistici o infrastrutturali interferenti con il tracciato esistente e, per le scelte operate, anche con quello in progetto, rispetto ai quali sono previste una serie di opere d'arte finalizzate alla realizzazione del secondo binario, in alcuni casi interessanti



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

anche le strutture esistenti e in altri in affiancamento o duplicazione di quelli. Il sistema complessivo degli interventi previsti è il seguente:

km	Comune	Opera	Stato di conservazione	Intervento/Note
17+050	Palo del Colle	Ponte – cavalcavia su strada comunale S. Nicola e su ferrovia con impalcato in c.a.p.	Buono. Opera recente	Nessuno. Realizzazione del secondo binario nella luce esistente
17+663	Palo del Colle	Ponte in muratura a 5 archi di luce 12 m a scavalco della Lama Lamasinata	Non evidenziato. Opera non recente	Affiancamento con nuova opera d'arte per secondo binario costituita da ponte ad arco in acciaio a singola luce
18+459	Binetto	Tombino n. 1		Demolizione e ricostruzione
18+700	Binetto	Cavalcavia della strada Provinciale Palo – Binetto SP 44 con impalcato a una luce in c.a.p. e spalle in c.a.	Le strutture del cavalcavia presentano situazioni di degrado del calcestruzzo sia dell'impalcato che delle spalle	Intervento non previsto
18+978	Binetto	Tombino n. 2	-	Demolizione e ricostruzione
19+068	Binetto	Tombino n. 3		Demolizione e ricostruzione
19+328	Binetto	P.L. in corrispondenza dell'intersezione con la Strada Pezza di Campo	-	Soppressione e sostituzione con cavalcaferrovia e viabilità complementari
19-648	Binetto	Ponticello ferroviario di luce 2 m	Forte degrado	Demolizione e ricostruzione (senza allargamento)
19+810	Binetto	Ponte ferroviario ad arco in muratura di luce pari a m 6;	Stato di conservazione non evidenziato	Ampliamento
19+896	Binetto	P.L. in corrispondenza di Via Favaro	-	Soppressione e sostituzione con sottovia e viabilità complementari
19+990	Binetto	Stazione di Binetto	-	Demolizione e ricostruzione di marciapiedi e vari interventi di adeguamento
20+819	Palo del Colle	Tombino n. 4	Forte degrado	Demolizione e ricostruzione
20+820	Palo del Colle	Sottoattraversamento del cavalcavia in c.a. su SP 228 – Circonvallazione di Grumo Appula	Non evidenziato	Nessuno. Realizzazione del secondo binario nella luce esistente
21+201	Palo del Colle	Sottovia S. Pertini e Tombino n. 5	Forte degrado	Demolizione e ricostruzione del sottovia S. Pertini e del tombino
21-514		P.L. Grumo Appula	-	Adeguamento del P.L. al doppio binario

Nell'ambito di questi interventi rilevano in particolare le scelte operate rispetto alle opere d'arte di maggiore importanza ed in particolare:

- Al km 17+663, il superamento della Lama Lamasinata con un nuovo ponte in acciaio e c.a. a campata unica
- Al km 19+328, la soppressione del P.L. in Strada Pezza da Campo e la sostituzione con un cavalcaferrovia
- Al km 19+810, la soppressione del P.L. in Via Favaro e la sostituzione con un sottovia
- Al km 21+201, la demolizione e ricostruzione del sottovia S. Pertini e del tombino n. 5.
- Al km 21+514, il mantenimento del P.L. su Via Roma



**REGIONE
PUGLIA**

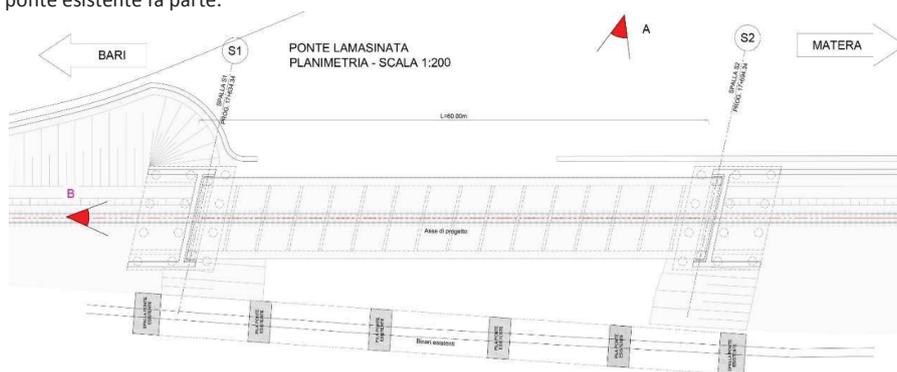
**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

1.d.1)_Il superamento della Lama Lamasinata con un nuovo ponte in acciaio

Il superamento della Lama Lamasinata rappresenta la maggiore opera d'arte dell'intero intervento ed interessa un sito di primaria importanza sia sul piano idrogeologico, quanto su quello paesaggistico. Collocata in affiancamento dell'esistente ponte in muratura a cinque arcate, il progetto illustra in modo sommario il processo di selezione e affinamento della soluzione individuata, fondata in termini pressoché esclusivi sul rispetto delle normative di tipo idraulico (NTC 2018) ovvero in assenza di elementi di sostegno in alveo, ma senza addentrarsi in confronti tra le possibili alternative tecniche, architettoniche, paesaggistiche quali, ad esempio, la realizzazione di strutture miste in acciaio e c.a. senza archi di sostegno, ovvero con archi ribassati, o con soluzioni miste, comunque tali da non emergere rispetto alla sommità della struttura attuale e da rapportarsi in modo calibrato con il contesto. Al contrario, la soluzione individuata dell'arco in acciaio a via inferiore, di per se apprezzabile sul piano puramente tecnico, appare avulsa da ogni rapporto figurativo, proporzionale e materico con il contesto naturale ed artificiale. La soluzione individuata, presenta un profilo di notevole invasività fisica e geometrica non solo rispetto all'opera di scavalco ma anche rispetto alla configurazione e dimensione delle spalle e delle opere di appoggio che in ogni caso interessano i versanti della lama. La posizione e dimensione delle spalle inoltre determinano anche il parziale occultamento del viadotto esistente (sul cui stato di conservazione non sono fornite informazioni e su cui non sono previsti interventi), contribuendo negativamente alla valorizzazione del contesto paesaggistico di cui lo stesso ponte esistente fa parte.



Planimetria dell'intervento, in basso il ponte esistente



Lama Lamasinata, stato dei luoghi



**REGIONE
PUGLIA**

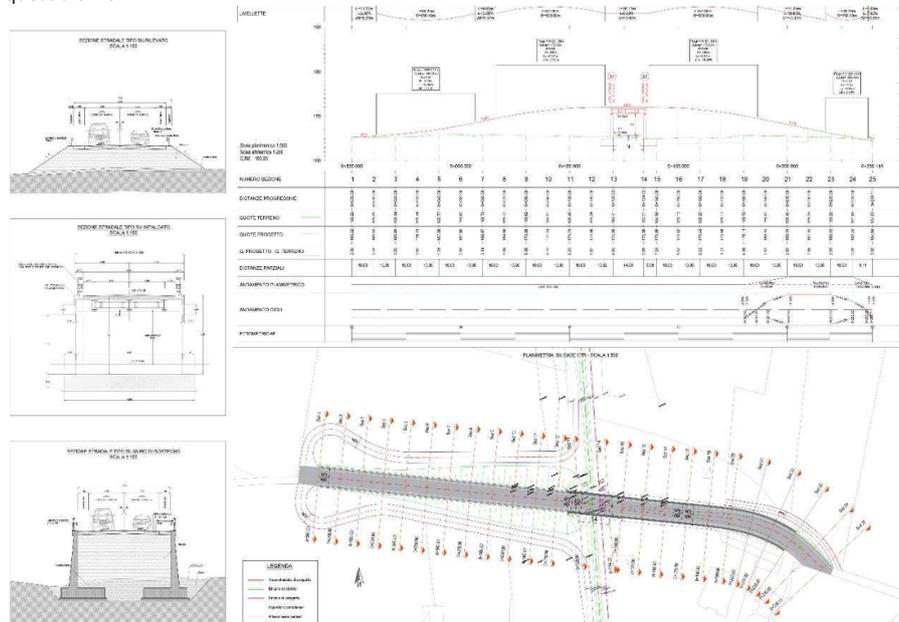
**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA



Lama Lamasinata, progetto di raddoppio

1.d.2)_La soppressione dei P.L. in Strada Pezza da Campo e in Via Favaro

Il progetto prevede la soppressione di due P.L. di cui uno viene sostituito con un sottovia (Via Favaro), e l'altro con un cavalferrovia. Il primo ha una collocazione di tipo urbano, mentre il secondo ricade in un contesto più periurbano/rurale. Nella documentazione progettuale non sono delineati i criteri (tecnici, economici o altro) con cui viene formulata una scelta di un tipo per il primo e un'altra per il secondo, fermo restando, tuttavia, il maggior livello di invasività fisica, spaziale e percettiva di quest'ultimo.



Il cavalferrovia previsto in Strada Pezza da Campo



**REGIONE
PUGLIA**

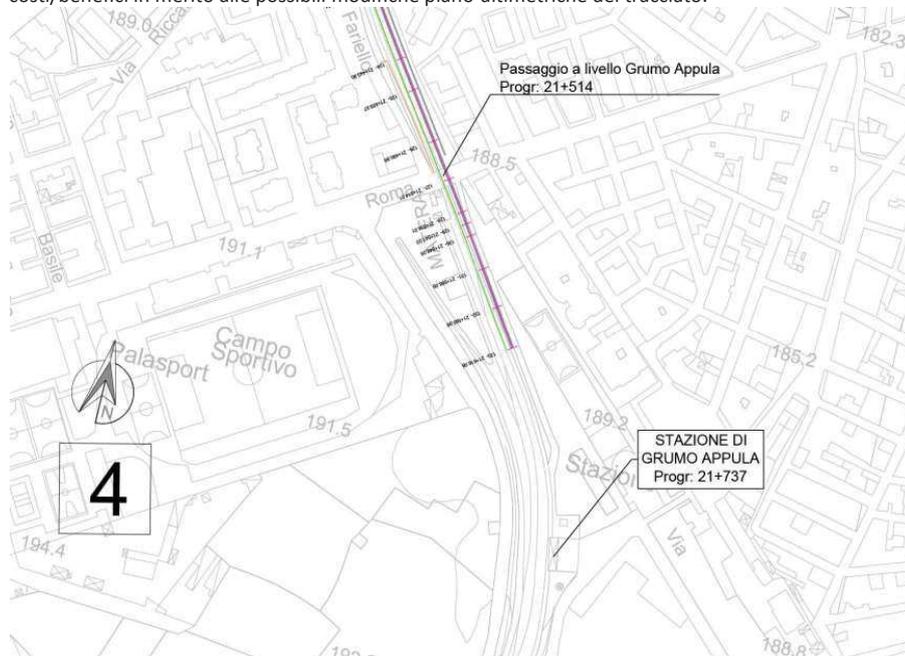
**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

1.d.3)_Il mantenimento del P.L. su Via Roma

Relativamente al P.L. esistente su Via Roma nel Comune di Grumo al km 21+514, adiacente alla vicina stazione (km 21+737) il progetto indica chiaramente (v. Relazione generale) che il P.L. è destinato al solo adeguamento al doppio binario in quanto: *“relativamente al PL di stazione di Grumo Appula nella radice lato Binetto, non oggetto di soppressione, è previsto lo spostamento della cassa di manovra e della barriera lato futuro binario dispari, per permettere di allargare la sede per la realizzazione del nuovo binario”*. Lo stesso documento non entra nel merito delle ragioni di questa scelta che, solo intuitivamente, possono essere ricondotte da un lato alla prossimità con la stazione di Grumo e quindi alla difficoltà di modificare la livelletta ferroviaria senza coinvolgere la stazione stessa, e dall'altro alla mancanza di spazio sulla viabilità pubblica per la realizzazione di un'opera di scavalco/sottoattraversamento. Questo tuttavia riconduce alla mancanza di una valutazione costi/benefici in merito alle possibili modifiche plano-altimetriche del tracciato.



Il nodo del P.L. su Via Roma e della adiacente stazione nel Comune di Grumo Appula

1.d.4)_La demolizione e ricostruzione del sottovia S. Pertini

Il sottovia S. Pertini è collocato al km 21+201 in corrispondenza di Via Peragine e Largo Apulia nel Comune di Grumo in adiacenza ad uno dei tombini idraulici di cui è analogamente previsto il rifacimento. L'opera presenta caratteristiche plano-altimetriche complesse e un elevato profilo di sensibilità e di rischio dal punto di vista idrogeologico, testimoniato dalla presenza delle opere di regimazione idraulica. In rapporto alla viabilità l'intervento è mirato ad aumentare l'altezza di intradosso al di sotto della soletta ferroviaria da m 2,30 a m 3,30 e quindi aumentare la funzionalità dell'opera con l'aumento della transitabilità con esclusione dei soli mezzi di grande dimensione. L'intervento sull'adiacente tombino è invece mirato a garantire il funzionamento dell'opera idraulica e a garantire quindi le condizioni di sicurezza del sito.

È necessario evidenziare che le opere esistenti appaiono il frutto di un approccio pressoché emergenziale al tema del superamento della barriera ferroviaria e presentano un alto livello di degrado e di qualità tecnica ed edilizia, oltre che nessun valore di tipo urbano, ribadito anche dal livello di degrado e di abbandono in cui versano anche gli spazi al contorno.

Il progetto prevede la demolizione e ricostruzione dell'impalcato del sottovia al fine di assicurare un'altezza utile di 3,30 m in luogo dell'attuale 2,30 e una larghezza di 8,00 m in modo da assicurare il doppio senso di marcia per il traffico veicolare, insieme alla riconfigurazione del tombino. Anche in



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

questo caso, tuttavia, non sono state indagate e/o illustrate soluzioni differenti, limitando l'intervento alla sola riconfigurazione degli elementi strutturali di base (le opere di sostegno della linea ferroviaria) senza alcun coinvolgimento delle opere al contorno ovvero i camminamenti pedonali, gli spazi urbani e stradali dai due lati della linea ferroviaria, il verde, né sulle opere di captazione delle acque meteoriche che caratterizzano la superficie stradale dai due lati dell'opera con un fitto e manutentivamente fragile sistema di griglie continue trasversali.



Il sottovia S. Pertini

Non risultano invece descritti interventi a carico del cavalcaferrovia sulla SP 44, di cui tuttavia è indicato (ma non analiticamente descritto) il livello di degrado delle strutture verticali (spalle) ed orizzontali (impalcato).

OSSERVAZIONE 5

In sintesi, non è presente una trattazione completa ed esaustiva di tutte le principali soluzioni morfologiche e tipologiche delle opere individuate, né sono presenti valutazioni, anche di tipo sintetico, relative ad un confronto tra soluzioni, né in merito ai costi, né in merito agli effetti, rendendo quindi impossibile una pur sommaria valutazione costi-benefici. Inoltre l'intervento non risolve tutti i



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

punti di conflitto e di difficile intersezione con i tessuti urbani e la viabilità esistente che in parte rimangono e in alcuni casi aggravano il livello di reciproca interferenza, lasciando anche non definite le azioni di eventuale recupero/riqualificazione di alcune opere d'arte in cattivo stato di conservazione (cavalcavia SP 44) o non analizzandone le condizioni (ponte a 5 luci sulla Lama Lamasinata).

2_ Il tema paesaggistico

A valle dell'analisi generale di tipo infrastrutturale e urbanistico-territoriale va verificato il rapporto tra intervento e struttura normativa e di tutela del PPTR.

2.1_ Il rapporto con la disciplina di tutela e valorizzazione di cui agli Ambiti Paesaggistici

In termini generali il complessivo territorio interessato dall'intervento appartiene all'Ambito paesaggistico n. 5 "Puglia Centrale" che, come riportato dallo stesso Proponente dice: *"La principale matrice dell'ambito è rappresentata dalla distesa olivetata che quasi senza soluzione di continuità partendo dalla costa raggiunge la base dell'altopiano murgiano, mentre nella parte sud est a questa si aggiunge in maniera preponderante il vigneto. In questo sistema agricolo gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle Lame e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi che coprono una superficie di 1404 appena lo 0,7% dell'intero ambito.*

Limitate superfici di pascoli si ritrovano soprattutto nella fascia di transizione verso l'Ambito Alta Murgia con una superficie di 1189 ha lo 0,6% della superficie dell'Ambito.

Rilevante valore ai fini della conservazione della biodiversità è l'esteso sistema di muretti a secco che solca interamente l'ambito. Spesso lungo i muretti è insediata vegetazione naturale sotto forma di macchia arbustiva. Tale rete di muretti a secco rappresenta anche un'importante infrastruttura della rete ecologica utile allo spostamento delle specie.

Tra gli elementi di criticità del paesaggio caratteristico dell'ambito della Puglia Centrale sono da considerare le diverse tipologie di occupazione antropica delle forme carsiche, di quelle legate all'idrografia superficiale e di quelle di versante. Tali occupazioni (abitazioni, infrastrutture stradali, impianti, aree a servizi, aree a destinazione turistica, ecc), contribuiscono a frammentare la naturale continuità morfologica delle forme, e ad incrementare le condizioni sia di rischio idraulico, ove le stesse forme rivestono un ruolo primario nella regolazione dell'idrografia superficiale (doline, voragini), sia di impatto morfologico nel complesso sistema del paesaggio.

In funzione della condizione di antropizzazione del territorio e con riferimento all'impatto generale sul contesto paesaggistico ed al quadro della struttura percettiva, il Proponente ritiene che l'intervento proposto non determini impatti significativi in quanto (v. Relazione Paesaggistica):

Relativamente al territorio interessato dal progetto in oggetto è da dire che come visibile dalla figura 13 relativa alla rilevanza della struttura percettiva non si evidenziano luoghi di fruizione particolari del paesaggio e l'esposizione visuale è bassa.

Tale affermazione tuttavia contrasta con una più ampia lettura della definizione stessa del concetto di "valore patrimoniale" di cui alla struttura percettiva e della visibilità nella quale entrano in gioco anche la fragilità del territorio interessato dalla compresenza di elementi naturali, agrari e di antropizzazione urbana e periurbana, dal degrado degli alvei delle lame, interessati alternativamente o congiuntamente da abbandono, rilascio di materiali e rifiuti, escavazioni, colture inappropriate, dalla presenza di altre infrastrutture di trasporto e comunicazione che attraversano il territorio a breve distanza (SS 96 e Ferrovia Bari-Taranto), dal tema della costruzione/ricostruzione del rapporto città-campagna e non ultimo, dalla stessa ferrovia oggetto di intervento, che costituisce da un lato essa stessa elemento del paesaggio storico e dall'altro strumento di fruizione e percezione paesaggistica.

In rapporto allo "Scenario strategico" e quindi agli **obiettivi di qualità paesaggistica** di cui alla sezione C2, e al complessivo sistema di "Obiettivi", "Indirizzi" e "Direttive", con riferimento ai diversi sottoambiti tematici del Piano, si individuano ulteriori elementi di attenzione tra cui, ad esempio, con riferimento alle seguenti categorie:

A.3.1 – Componenti dei paesaggi rurali

Obiettivi	Indirizzi	Direttive
<ul style="list-style-type: none"> Migliorare la qualità ambientale del territorio; Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 	<ul style="list-style-type: none"> tutelare la continuità della maglia olivata e del mosaico agricolo periurbano; 	<ul style="list-style-type: none"> prevedono strumenti di valutazione e di controllo del corretto inserimento nel paesaggio rurale dei progetti infrastrutturali, nel rispetto



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

		della giacitura della maglia agricola caratterizzante, e della continuità dei tracciati dell'infrastrutturazione antica;
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A3.2 – Componenti dei paesaggi urbani

Obiettivi	Indirizzi	Direttive
<ul style="list-style-type: none"> • Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee; • Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione; <ul style="list-style-type: none"> • Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo; • Promuovere la riqualificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente; • Promuovere la riqualificazione delle urbanizzazioni periferiche; • Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi; • Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane; • Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale. 	<ul style="list-style-type: none"> • potenziare le relazioni paesaggistiche, ambientali, • funzionali tra città e campagna riqualificando gli spazi aperti • periurbani e interclusi (campagna del ristretto); 	<ul style="list-style-type: none"> • specificano, anche cartograficamente, gli spazi aperti interclusi dai tessuti edilizi urbani e gli spazi aperti periurbani; • ridefiniscono i margini urbani attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani verso lo spazio agricolo; • potenziano il rapporto ambientale, alimentare, fruitivo, ricreativo, fra città e campagna ai diversi livelli territoriali anche attraverso la realizzazione di parchi agricoli a carattere multifunzionale, in coerenza con quanto indicato dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna;

A3.3 – Componenti visivo-percettive

Obiettivi	Indirizzi	Direttive
<ul style="list-style-type: none"> • Valorizzare il patrimonio identitario culturale/insediativo; • Riqualificare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi) • Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia; • Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico/ambientale. 	<ul style="list-style-type: none"> • salvaguardare, riqualificare e valorizzare i percorsi, le strade e le ferrovie dai quali è possibile percepire visuali significative dell'ambito. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda; 	<ul style="list-style-type: none"> • implementano l'elenco delle le strade panoramiche indicate dal PPTR (Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce); • individuano cartograficamente le altre strade da cui è possibile cogliere visuali di insieme delle figure territoriali dell'ambito; • individuano fasce di rispetto a tutela della fruibilità visiva dei paesaggi attraversati e impediscono le trasformazioni territoriali lungo i margini stradali che compromettano le visuali panoramiche; • definiscono i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) in funzione della limitazione degli impatti sui quadri paesaggistici; • indicano gli elementi detrattori



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

		<p>che interferiscono con le visuali panoramiche e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico della strada.</p> <ul style="list-style-type: none"> • valorizzano le strade panoramiche come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto canali di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce;
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Alla luce di questi elementi si dimostra la significatività delle scelte progettuali rispetto al contesto complessivo che pertanto vanno lette alla luce di un quadro esigenziale di più ampia portata.

2.2_ Il rapporto con i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti di Paesaggio

L'intervento interessa una pluralità di contesti territoriali differenti, con riferimento ai seguenti elementi:

a) Beni Paesaggistici:

Bene / disciplina generale	Normativa di tutela PPTR
<ul style="list-style-type: none"> • Immobili ed aree di Notevole Interesse Pubblico, di cui al D.M. 01.08.1985, "Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio dette Lame ad ovest e a sud-est di Bari", istituito ai sensi della L. 1497 Supp. G. U. n. 34 del 06.02.1986 	<ul style="list-style-type: none"> • Scheda PAE 0115 • art. 79 delle NTA.
<ul style="list-style-type: none"> • Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche tutelati ai sensi della lett. e), del co. I dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004 	<ul style="list-style-type: none"> • art. 41 delle NTA • indirizzi dell'art. 43, • direttive dell'art. 44 • prescrizioni dell'art. 46 delle NTA

b) Ulteriori Contesti di Paesaggio (UCP)

Bene / disciplina generale	Normativa di tutela PPTR
<ul style="list-style-type: none"> • Reticolo idrografico di connessione alle RER tutelati ai sensi della lett. e), del co. I dell'art. 143 del D.Lgs. n. 42/2004 	<ul style="list-style-type: none"> • art. 42 NTA • indirizzi dell'art. 43 • direttive dell'art. 44 • misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 47
<ul style="list-style-type: none"> • Lame e Gravine, tutelate ai sensi della lett. e), del co. I dell'art. 143 del D.Lgs. n. 42/2004 	<ul style="list-style-type: none"> • definizioni del co. 2 dell'art. 50 NTA • indirizzi dell'art. 51 NTA • direttive dell'art. 52 NTA • misure di salvaguardia e utilizzazione art. 54 NTA
<ul style="list-style-type: none"> • Città Consolidata, tutelata ai sensi della lett. e), del co. I dell'art. 143 del D.Lgs. n. 42/2004 	<ul style="list-style-type: none"> • definizioni art. 76 NTA co. 1 • indirizzi art. 77 NTA • direttive art. 78

L'esecuzione del progetto comporta per tutta la sua estensione, operazioni di scavo, la demolizione di diverse strutture anche in muratura a secco delimitanti i fondi privati con perdita della vegetazione spontanea, nonché l'espianto di ulivi (460), vigneti e vegetazione arbustiva spontanea. Sono poi previste una serie di interventi puntuali di grande importanza come quelli descritti (sottopassi, cavalcaferrovia, ponti).



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

Il confronto con le direttive e prescrizioni di cui agli articoli di riferimento delle NTA mette in evidenza, in particolare le seguenti specifiche criticità:

art. 46 - Prescrizioni per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"

2. **Non sono ammissibili** piani, progetti e interventi che comportano:

a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;

a2) ...;

a3) ...;

a4) ...;

a5) ...;

a6) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a7) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a8) ...;

a9) ...;

a10) 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;

a11) ...;

Sono invece ammissibili:

b4) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

OSSERVAZIONE 6

È palese il livello di conflitto con le prescrizioni del Piano. Ulteriormente è necessario considerare che la condizione di ammissibilità riconduce al tema delle varianti illustrato precedentemente, che il progetto ha solo superficialmente affrontato.

art. 47 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per il Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.

... si considerano **non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 (n.d.r. - il riferimento è agli Obiettivi di qualità individuati nella Sezione C delle Schede d'Ambito. Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da indirizzi e direttive specificamente individuati nella Sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, precedentemente trattati, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento.)

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili** i seguenti piani, progetti e interventi:

b1) trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che:

- garantiscono la salvaguardia o il ripristino dei caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;
- non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;
- garantiscono la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali;
- assicurino la salvaguardia delle aree soggette a processi di rinaturalizzazione.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

OSSERVAZIONE 7

È palese il livello di conflitto con le prescrizioni del Piano.

art. 54 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Lame e gravine"

Si considerano **non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al co. 3, quelli che comportano:

a1) trasformazioni del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente che:

- compromettono i caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;
- interrompono la continuità delle lame e delle gravine o ne compromettono la loro visibilità, fruibilità e accessibilità;

a2) escavazioni ed estrazioni di materiali litoidi;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a5) sversamento dei reflui non trattati a norma di legge, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a6) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche secondarie, fatta eccezione per gli allacciamenti domestici e tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente.

... **sono ammissibili** i seguenti piani, progetti e interventi:

b1) salvaguardia e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

b2) adeguamento di tracciati viari e ferroviari esistenti che non comportino alterazioni dell'idrologia e non compromettano i caratteri morfologici, ecosistemici e paesaggistici;

b3) ristrutturazione di manufatti edilizi legittimamente esistenti e privi di valore identitario, destinati ad attività connesse con l'agricoltura senza alcun aumento di volumetria.

4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente e correttamente inserite nel paesaggio;

c2) strettamente legati alla tutela della lama o gravina e delle componenti ecologiche e storico-culturali che la caratterizzano, alla sistemazione della vegetazione riparia, al miglioramento del regime idrico senza opere di artificializzazione, al disinquinamento ed alla disinfezione del corso d'acqua e al recupero/ripristino dei valori ecologici e paesistico/ambientali;

c3) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

OSSERVAZIONE 8

Si conferma anche per le Lame l'incompatibilità del progetto con gli indirizzi e le prescrizioni di tutela.

art. 79 - Prescrizioni per gli Immobili e le aree di notevole interesse pubblico

1. Sugli immobili e le aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, nei termini riportati nelle alleghe schede di "identificazione e definizione della specifica disciplina d'uso" dei singoli vincoli, si applicano con valore prescrittivo le seguenti specifiche discipline d'uso, fatto salvo quanto previsto dall'art. 95 delle presenti norme:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, co. 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

...

d) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:

- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;

In ordine all'art. 95 delle NTA del PPTR, questo recita:

1. Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è sempre di competenza della Regione.

In ordine alla progettazione e localizzazione delle infrastrutture di cui all'elaborato PPTR 4.4.5, le linee guida si riferiscono essenzialmente al sistema stradale e non trattano il tema dei tracciati ferroviari. Tuttavia esse possono trovare applicazione con riferimento ai tratti di viabilità complementare proposta dal progetto, mentre la disciplina generale di cui alla normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito trova applicazione generale per tutto l'intervento.

Vale la pena, a questo proposito, di considerare, ulteriormente, che relativamente alle viabilità proposte, il progetto non raccoglie il dato normativo – prescrittivo – della LR 1/2013 in materia di ciclabilità che all'art. 14 definisce l'obbligo della realizzazione delle condizioni di corretta fruibilità ciclistica sulla rete viaria di nuovo intervento o di trasformazione:

...

4. I finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell'Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie.

5. I finanziamenti di cui al co. 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d'opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall'intervento.

6. Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del co. 2 dell'articolo 2 del d.lgs. 285/1992, e successive modifiche e integrazioni.

Le viabilità di intervento, tutte sostanzialmente ascrivibili alla categoria F sono quindi da assoggettare a questa disciplina, anche nelle nuove forme definite dal Decreto Legge n. 76/2020, con la necessaria attenzione alla proposizione di soluzioni armonizzate o armonizzabili con le ulteriori previsioni sull'organizzazione complessiva dei sistemi e delle reti di ciclabilità urbane/territoriali come indicate dal testo della stessa legge regionale e della successiva Legge 2/2018 – "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", anche rispetto al potenziale ruolo delle stazioni nel consentire la realizzazione di strutture di servizio (velostazioni) nell'ambito di una complessiva offerta di ciclabilità.

3_ Il tema delle mitigazioni/compensazioni

OSSERVAZIONE 9

A fronte di un articolato e complesso sistema di opere, a cui corrisponde un ampio sistema di incompatibilità e/o di criticità, il progetto prevede un limitato sistema di opere di mitigazione/compensazione che sono fondamentalmente incentrate sull'uso di rivestimenti lapidei sulle opere d'arte di maggiore impatto dimensionale e visivo, sul reimpianto delle essenze arboree soggette ad espanto, di cui tuttavia non viene fornito un progetto analitico e sul ricorso alla costruzione/ricostruzione, di recinzioni in muretti di pietra a secco, come peraltro ampiamente indicato dalle normative di tutela paesaggistica generale.

Tali opere restano in ogni caso confinate nel perimetro di minimo intervento per il raddoppio del binario e non si estendono a considerare, ad esempio, ipotesi di recupero urbano ed ambientale di aree degradate in prossimità della linea ferroviaria (e in parte determinate dalla sua stessa presenza)



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

né formulano particolari proposte di tipo arboreo vegetazionale per il miglioramento e la mitigazione ambientale della stessa linea e delle opere correlate come rilevati e scarpate.
Analogamente, il progetto non investe nella proposizione di tecniche di ingegneria naturalistica per la mitigazione/modificazione delle strutture di sostegno delle opere d'arte, come invece previsto nella sezione C2 delle schede d'ambito (con particolare riferimento al tema delle opere a carattere idraulico o in contesti e siti di rilevanza idro-geo-morfologica).

Descrizione dell'intervento

DAR_3RA001a - Relazione generale, DAR_3RZ002a - Relazione paesaggistica, DAR_3RZ001a - Relazione verifica di assoggettabilità a VIA

L'intervento in oggetto costituisce un segmento del complessivo progetto di potenziamento della linea Bari-Matera, che il Proponente sta portando avanti e del quale sono già stati predisposti specifici finanziamenti e progetti a vario stadio di sviluppo. Le soluzioni tecniche e funzionali individuate sono quindi anche frutto di scelte generali riferite all'intero progetto di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura.

L'intervento in oggetto prevede il potenziamento della linea esistente con il raddoppio del binario (in sx secondo la direzione Bari-Matera) e le opere complementari necessarie, tra il km 17+081 e il km 21+616, ovvero da un punto collocato immediatamente a sud del Cavalcaferrovia esistente di Via San Nicola nel Comune di Palo del Colle ad un punto immediatamente a Nord della stazione di Grumo Appula.

Il progetto interessa un nuovo sedime per **uno sviluppo totale di circa 5.417 m**.

Il raddoppio comporterà la velocizzazione della linea a doppio binario sino a Grumo Appula, eliminando le soggezioni per l'incrocio dei convogli e l'innalzamento della velocità massima da 90 km/h fino a 120 km/h.

Demolizioni delle Opere Interferenti (Recinzioni, Muretti, Ecc.)

L'opera interferisce con piccoli manufatti: è stato previsto la loro demolizione e la rimozione delle macerie prima degli interventi di predisposizione della sede e posa dell'armamento ferroviario.

OSSERVAZIONE 10

Nell'elaborato *DAR_3DV011a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 2 di 6*, è stata indicata come manufatto da demolire una probabile lamia che invero va salvaguardata, con il suo intorno.

È stato previsto altresì la demolizione di muri in c.a. di delimitazione ferroviaria nella tratta in uscita dal piazzale di stazione di Palo del Colle, con successiva ricostruzione in posizione arretrata al fine di permettere l'inserimento del binario di raddoppio nel rispetto delle distanze minime degli ostacoli dalla rotaia più vicina.

Armamento Ferroviario

L'armamento previsto è di tipo tradizionale su ballast a scartamento 950 mm, con rotaie tipo 50 UNI in acciaio duro tipo 900 A. e traverse in cemento armato precompresso monoblocco tipo FS V 35 P, da posare a modulo 60 cm (6/10).

Le opere di linea comprendono l'installazione dei cunicoli per gli impianti di sicurezza e segnalamento, la recinzione e le opere di regimentazione delle acque.

Nella sezione in rilevato ed in affiancamento, il rilevato esistente viene interessato da una gradonatura per garantire un ammorsamento ottimale del nuovo rilevato.

Opere Idrauliche

È stato previsto l'adeguamento dei tombini esistenti (km 18+459,00, km 18+978,74, km 19+068,98, km 20+819,57, km 21+201,66) sia come sezione utile che come lunghezza a causa del raddoppio della linea.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

OSSERVAZIONE 11

Tra gli elaborati di progetto non risultano presenti elaborati che descrivono le fasi di studio, i dimensionamenti e le verifiche dei presidi idraulici volti allo smaltimento delle acque di piattaforma (stradale e ferroviaria). Non è presente uno studio adeguato che descriva compiutamente: il sistema di drenaggio delle acque meteoriche ricadenti sia sulla piattaforma ferroviaria, sia sulle superfici stradali della nuova viabilità di servizio; gli eventuali impianti di trattamento (nel caso siano previsti dalle vigenti norme di legge); le opere di presidio idraulico per l'allontanamento delle acque di ruscellamento superficiale dal piede dei rilevati o dalla testa delle trincee di progetto; i recapiti finali di tutto il sistema di drenaggio.

Opere d'Arte

Costruzione del nuovo Ponte Lama Lamasinata (progr. km 17+663) a campata unica di 60 m sul corso d'acqua Lamasinata in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con struttura in acciaio del tipo ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore, le spalle saranno fondate con plinti su pali e muri di risvolto in modo da non invadere con il rilevato l'alveo della lama.

Demolizione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto (km 18+700). Invero in alcuni elaborati si accenna anche ad una sua ricostruzione.

Costruzione di un cavalcaferrovia (progr. km 19+328,23), di 15 m di luce, in sostituzione dell'intersezione a raso regolata da passaggio a livello al km 19+320. Con struttura impalcato metallico, è stato progettato inizialmente in rettilineo sull'impronta della strada non pavimentata esistente. Dopo aver scavalcato la linea ferroviaria comprensiva di raddoppio, il progetto prevede lo scostamento dall'attuale tracciato della strada vicinale al fine di preservare la carreggiata esistente e garantire l'accesso alle proprietà private. Nella parte finale il progetto presenta una curva planimetrica di raggio 60 m, alla fine della quale si raccorderà con la viabilità esistente.

Costruzione di un nuovo ponte (progr. km 19+648,37) con luce pari a 2 m, previa demolizione del ponticello esistente). È stato ipotizzato di realizzare la struttura in c.a. in adiacenza alla posizione definitiva e collocata in opera successivamente.

Raddoppio del ponte ad arco esistente (progr. km 19+810,43). Struttura a scatolare chiuso in c.a. con luce pari a 6 m. Non interferisce con il ponte ad arco esistente in muratura, rispetto al quale sarà giuntato longitudinalmente. La soluzione adottata lascia inalterato il varco idraulico e ripropone in prospetto l'arco in muratura.

Costruzione di un nuovo sottovia (progr. km 19+896,06) a seguito della soppressione del passaggio a livello. Monolite in c.a., sarà realizzato a spinta. Dovendo sottopassare la linea ferroviaria, l'intera deviazione stradale è stata progettata in trincea con muri di sostegno in ingresso e uscita del sottopasso.

A causa del limitato spazio di intervento il progetto garantisce, all'interno del sottovia, un franco verticale massimo di 4 m, inferiore e in deroga ai 5 m richiesti dalla Normativa; deroga comunque ammessa, secondo il Codice della Strada, fino a 4 m, eccezionalmente fino a 3,2 m.

Costruzione di un nuovo sottovia (progr. km 21+146,92) in sostituzione del sottovia esistente. Progettato con un'altezza utile di 3,30 m invece dell'attuale 2,30 m, per una migliore sicurezza viaria, e una larghezza di 8 m a garanzia del doppio senso di marcia per il traffico veicolare.

Un tombino scatolare, di sezione netta interna 3 x 1 m, è stato progettato a garanzia della sicurezza idraulica. L'opera si completa con delle rampe pedonali.

Demolizione di muri in c.a. di delimitazione ferroviaria nella tratta in uscita dal piazzale della stazione di Palo del Colle. Le successive ricostruzioni sono state previste in posizione arretrata, al fine di permettere l'inserimento del binario di raddoppio rispettando le distanze minime degli ostacoli dalla rotaia più vicina.

Adeguamento della stazione di Binetto con una nuova banchina che ha in progetto una larghezza di 5,90 m e una lunghezza di 140 m. È previsto anche l'adeguamento della banchina esistente lato Fabbricato Viaggiatori in modo che entrambe le banchine possano ospitare il *sovrappasso pedonale previsto con altro appalto*.

Adeguamento della Viabilità esistente

In alcuni tratti del tracciato, è stata previsto l'adeguamento delle viabilità complanari e poderali esistenti in continuità alla viabilità locale esistente.

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO****SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI****SERVIZIO VIA, VIncA**

Per queste tipologie di strada sono stati utilizzati criteri di buona pratica progettuale, in quanto le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4 del DM 5.11.2001 e caratterizzate dal parametro velocità di progetto non sono applicabili (DM n. 67/S del 22.04.2004 di modifica delle "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade": in attesa dell'emanazione di uno specifico decreto, i progetti di adeguamento delle strade esistenti assumono come riferimento normativo non cogente il DM 5.11.2001).

Saranno realizzate "cinque complanari" quali viabilità di collegamento interpodereale che consentono il collegamento a fondi agricoli altrimenti inaccessibili.

OSSERVAZIONE 12

Come già evidenziato nel precedente paragrafo relativo ai rapporti tra progetto e PPTR, e in particolare all'elaborato 4.4.5: *Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture*, il Proponente non ha effettuato una disamina degli obblighi derivanti dalle vigenti norme di legge in materia di sviluppo delle reti ciclabili.

Interferenze con i sottoservizi

Le opere non interferiscono con i sottoservizi esistenti, ad eccezione del rifacimento del sottovia di via S. Pertini a Grumo Appula, per il quale si prevede l'interferenza con la rete di fognatura nera e lo spostamento di un tronco della stessa. Il progetto è inoltrato ai gestori dei sottoservizi per eventuali segnalazioni.

Opere di progetto di mitigazione e compensazione ambientale

Muretti a Secco: in alcune tratte lungo il confine dell'area ferroviaria verrà realizzato un muretto a secco, con la finalità di migliorare l'inserimento paesaggistico – ambientale. Il muro a secco avrà un'altezza massima di 1 m fuori terra; è prevista la costruzione assestando a mano i conci di pietra e disponendoli per il lato lungo per strato, cercando di sfalsare i giunti e riempire, in fase di elevazione, sia gli spazi vuoti, che l'interno del muretto. Laddove necessario, nelle zone cedevoli la fondazione sarà realizzata in c.a.

Trapianto delle Specie Arbustive ed Arborescenti: sono stati individuati circa 460 alberi d'ulivo interferenti con il tracciato di progetto; tali alberi non presentano carattere di monumentali secondo quanto definito dalla L.R. Puglia n. 14/2007.

Per quanto possibile gli alberi saranno reimpiantati sullo stesso lotto di terreno in opportune aree indicate; in caso contrario saranno trasferite in altri luoghi preventivamente stabiliti e indicati. Nell'ottica del recupero ambientale si prevede il reimpianto di tutti gli alberi di ulivo interessati.

Valutazione previsionale impatto acustico

DAR_3RA001a - Relazione generale, DAR_3RZ002a - Relazione paesaggistica, DAR_3RZ004a Relazione Acustica, DAR_3DZ001a - Mappa dei recettori DAR_3DZ002a - Planimetria delle mappature acustiche ante operam, 3B - DAR_3DZ003a - Planimetria delle mappature acustiche post operam

La compatibilità ambientale sotto il profilo acustico è vincolata al rispetto dei limiti assoluti di zona, disciplinati per la specifica sorgente ferroviaria dal D.P.R. 459/1998 ("Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario", pubblicato sulla G.U. n. 280 del 1 dicembre 1997). Nei tre comuni non sono presenti piani di zonizzazione acustica comunale in vigore e pertanto si applicano i limiti di cui alle leggi nazionali.

Per il calcolo dell'emissione sonora è stato utilizzato il modello basato sulle regole di calcolo contenute nell'opuscolo "SCHALL 03" seconda edizione corretta del luglio 1990.

Per l'analisi in ante e post operam è stato utilizzato il software SoundPlan che consente di avere un modello previsionale progettato per modellizzare la propagazione acustica in ambiente esterno.

Dal censimento dei ricettori effettuati in tutti e tre i comuni, è emerso che solo il Comune di Grumo ha ricettori sensibili nella "fascia di riferimento ferroviaria".

Lo studio dell'impatto acustico, firmato da un tecnico competente in acustica iscritto all'Elenco Nazionale presso il MATTM ai sensi del D.Lgs. 42/2017, ha messo in evidenza che non vi sono interferenze legate alla realizzazione del raddoppio di linea per il tratto da Palo del Colle a Grumo Appula e, pertanto, non sono state previste opere di mitigazione.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Cantierizzazione e Gestione delle Materie

DAR_3RA001a - Relazione generale, DAR_3RZ002a - Relazione paesaggistica, DAR_3RZ001a - Relazione verifica di assoggettabilità a VIA, DAR_3RC001a - Contenuti minimi PSC, DAR_3RC002a - Tipologico protezioni cantieri secondo il Decreto ANSF

AREE DI CANTIERE

La stazione di Binetto è stata individuata come area da dedicare al campo base (aree che saranno utilizzate per il ricovero dei mezzi, per lo stoccaggio dei materiali e per l'alloggiamento dei baraccamenti) e ricovero di mezzi ferroviari che saranno impegnati nella realizzazione dell'armamento. In fase di esecuzione dell'intervento potrebbe essere valutata anche l'opportunità, almeno nei tempi in cui il binario oggetto di raddoppio risulta attivo, di trasportare i necessari approvvigionamenti su via ferro della linea FAL esistente in alternativa al tradizionale trasporto su strada.

Negli elaborati citati il Proponente descrive sommariamente alcune caratteristiche del sistema di cantierizzazione:

Gli accessi alle aree di deposito e di cantiere dovranno definiti in modo da minimizzare gli impatti sulle aree agricole produttive circostanti.

I rifiuti speciali: dovranno essere trattati nel rispetto della normativa ambientale e di gestione dei rifiuti, nonché nel rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza sul lavoro.

Demolizione o di rimozione dell'amianto: l'impresa appaltatrice a seguito di messa in sicurezza dei siti contaminati dovrà individuare una ditta specializzata per rimozione in sicurezza dei rifiuti contaminati da amianto.

I potenziali fattori di impatto nella fase di cantiere riguardano fondamentalmente le emissioni in atmosfera e il rumore da ascrivere fondamentalmente al sollevamento di polveri, dovuto al transito di mezzi pesanti su superfici non pavimentate, alla movimentazione di terra durante la fase di scavo e di altri materiali e alle demolizioni previste in progetto. Tale impatto sarà contenuto in conseguenza della temporaneità dello stesso, della circoscrizione dell'impatto e con l'attuazione delle opportune misure di mitigazioni.

Nell'elaborato *DAR_3RC002a Tipologico protezione cantieri* sono stati indicati gli accorgimenti e i dispositivi necessari per non mettere a rischio la sicurezza ferroviaria per i lavori da svolgere in presenza di esercizio ferroviario.

OSSERVAZIONE 13

La trattazione dell'organizzazione del sistema di cantierizzazione, genericamente rimandata alla fase di progettazione esecutiva, risulta alquanto carente. Principalmente mancano informazioni concernenti la localizzazione dei cantieri operativi, delle aree tecniche, dei siti di deposito intermedio del materiale scavato e destinato al riutilizzo in quanto qualificato come sottoprodotto, dei siti di deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate come rifiuti. Non è stato previsto un programma di pronto intervento per lo versamento accidentale di sostanze pericolose; un monitoraggio ambientale del suolo/sottosuolo, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee.

BILANCIO DEI MATERIALI E GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Nelle aree interessate dagli interventi di progetto, sono state eseguite delle indagini di dettaglio:

- i materiali soddisfano i requisiti di qualità ambientale previsti al fine di qualificare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti
- i parametri del test di cessione rispettano le concentrazioni soglia di contaminazione delle acque sotterranee

Dalla stima effettuata, la quantità di materiale riveniente dagli **scavi risulta pari a circa 61.384 mc** del quale si prevede il **riutilizzo di circa 41.564 mc** così suddiviso:

- per formazione di rilevato ferroviario 28.189 mc
- rivestimenti di scarpate di rilevati ferroviari 1.213 mc
- per formazione di rilevati stradali 10.520 mc
- terreno vegetale per riutilizzo per rivestimento scarpate 40,90 mc
- Riempimento dei drenaggi 1.600 mc



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

Il materiale da scavo non riutilizzato, insieme al materiale proveniente da rimozioni e demolizioni, sarà conferito al centro di recupero materiali inerti INERTI SUD Srl, sito in Palo del Colle al km 113 della SS.96, e distante circa 5,00 km dalla stazione ferroviaria.

OSSERVAZIONE 14

Gli elaborati *DAR_3RG002a - Relazione sulle indagini*, *DAR_3RG003a - Relazione gestione delle terre (D.M. 10/08/2012 n. 161)* e *DAR_3RG004a - Relazione di caratterizzazione ambientale* pur richiamati nell'elaborato *DAR_3GC001a - Elenco elaborati* non sono presenti sul sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Autorizzazioni Ambientali" - "Procedimenti VIA".

L'intervento in progetto rientra nel caso dei "Cantieri di grandi dimensioni non sottoposti a VIA e AIA" di cui all'art. 22 del DPR 13/06/2017 n. 120, non è quindi previsto l'obbligo di presentazione del "Piano preliminare di utilizzo di terre e rocce da scavo".

Tuttavia in considerazione dell'entità dei materiali escavati e/o da demolizioni - circa 61.384 mc, di cui circa 41.564 mc destinati al riutilizzo nello stesso sito e circa 19.820 mc da conferire in un centro recupero materiali inerti - appare opportuno la redazione di un adeguato studio delle modalità di gestione di tali materiali, con particolare riferimento alla localizzazione dei siti di deposito intermedio del materiale escavato e destinato al riutilizzo in quanto qualificato come sottoprodotto, dei siti di deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate come rifiuti, e dei percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione.

PARERI espressi dagli Enti coinvolti:

protocollo N. 15388/2021 del 25-05-2021

ente: Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

esito: L'iter istruttorio di valutazione della proposta progettuale, che comprende la realizzazione di opere di sistemazione idraulica, non è avviabile per l'assenza dei file, in formato elettronico, dei modelli idrologico-idraulici e geologico-geotecnici utilizzati, oltre che dei rilievi topografici posti a base delle predette elaborazioni.

protocollo //

ente: ARPA Puglia – DAP di Bari

esito: Regolarizzare l'istanza con la trasmissione dello Studio Preliminare Ambientale, redatto in conformità alle indicazioni contenute nell'allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.ms.ii.

protocollo MiBAC/SABAP-BA 23/03/2021 0002718-P

ente: Sovrintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

esito: Il progetto è in contrasto con le disposizioni degli artt. 46, 47 e 54 delle NTA del PPTR e con le disposizioni della scheda PAE 0115 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari". La Relazione Paesaggistica dovrà essere integrata analizzando in maniera puntuale la compatibilità del progetto rispetto a tutti gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37, approfondendo la disamina delle soluzioni alternative, non solo in riferimento a ragioni di tipo economico-utilitaristico e normativo, come già fatto, ma soprattutto in termini di qualità dell'inserimento paesaggistico perseguito. Si evidenzia, inoltre, che il progetto, così come concepito prevede opere di mitigazione assai marginali rispetto all'impatto sul paesaggio e sul territorio delle opere a farsi, che risultano, invece, di particolare incidenza.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

Parere di competenza ex art. 4, co. 1 ultimo capoverso del R.R. 07/2018

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Non pertinente.

VALUTAZIONE PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Non pertinente.

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per gli interventi ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.i., il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4, co. 1 del R.R. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe:

sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché sulla base delle "OSSERVAZIONI" descritte nei capitoli precedenti, cui si rimanda:

- le caratteristiche del progetto, in relazione: alla mancata valutazione dei possibili effetti di alterazione degli equilibri esistenti in termini di stabilità e comportamento geomeccanico dei terreni derivanti dall'interazione opera-terreno come definita sulla base del modello geologico e del modello geotecnico; alla progettazione dei presidi idraulici volti allo smaltimento delle acque di piattaforma (stradale e ferroviaria); alla progettazione dell'organizzazione del sistema di cantierizzazione; alle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo;
- la sensibilità ambientale delle aree geografiche interferite, con riferimento ai Beni Paesaggistici interferiti e al valore storico-architettonico di alcune opere d'arte direttamente interessate;
- la tipologia e caratteristiche degli impatti potenziali, con riferimento ai fattori di cui all'art. 5, co. 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.; con particolare considerazione della possibilità di ridurre in modo efficace l'impatto sul paesaggio, approfondendo lo studio delle alternative progettuali di alcune opere d'arte di particolare impatto, progettando adeguati interventi di ingegneria naturalistica e/o opere a verde, intesi non soltanto come strumenti per ridurre gli impatti, ma come azioni di riqualificazione e valorizzazione del paesaggio e dell'intero sistema ambientale coinvolto dal progetto;
- il contrasto con i regimi di tutela dei beni culturali interferiti, per cui risulta necessario siano valutate soluzioni progettuali alternative che consentano di valutare soluzioni progettuali alternative che consentano di evitarne la demolizione o, in difetto, prevedano un migliore inserimento delle nuove strutture nel contesto paesaggistico culturale;

sono tali da attribuire al progetto potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, richiedono che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

I componenti del Comitato Reg.le VIA.

Si da atto che la presenza dei componenti è acclarata dalla relativa votazione nella colonna "CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso" della tabella che segue e che la sottoscrizione del presente verbale da parte dei partecipanti, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della odierna seduta di Comitato, è resa mediante sottoscrizione e trasmissione di apposita dichiarazione, che costituirà un unicum con il presente parere, e che sarà agli atti del procedimento.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Arch. Stefania Cascella	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici	-
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche	-
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica Arch. Pierluca Lestingi	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vitantonio Renna	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche	-



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

ASSET Ing. Maria Giovanna Altieri	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia	Assente
Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Ing. Claudio Lofrumento	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	Assente
Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	Assente
Esperto in Scienze Geologiche Dott.ssa Giovanna Amedei	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Esperto in Infrastrutture Ing. Antonio Caruso	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Esperto in Architettura Arch. Michele Cirillo	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE