



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 8 del 21/01/2004

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 dicembre 2003, n. 2265

Bretella di collegamento tra la linea Bari-Taranto e la linea Taranto-Metaponto - Loc. Cagioni e Loc. Bellavista nel Comune di Taranto.

Il Presidente della Giunta Regionale Dott. Raffaele Fitto, di concerto con l'assessore Regionale ai trasporti dott. Pietro Franzoso, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile del procedimento e confermata dal dirigente del Settore Urbanistico nonché, per la parte di competenza, del dirigente del Settore Trasporti riferisce quanto segue.

Con nota n. 26/4515 del 1/10/2003 l'Assessorato ai Trasporti Settore Trasporti ha trasmesso il progetto definitivo di cui all'oggetto ai fini della Conferenza di Servizi indetta dal Dipartimento del Trasporti Terrestri e per i Sistemi informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti-Roma per il giorno 9/10/2003.

Entrando nel merito della proposta progettuale presentata si evidenzia che questa consiste nella realizzazione di una bretella di collegamento delle linee ferroviarie Bari-Taranto e Taranto-Metaponto Reggio Calabria.

La predetta bretella a semplice binario della lunghezza di circa 8 chilometri sarà ubicata in prossimità della stazione di Taranto tra le stazioni di Bellavista (sulla linea Bari-Taranto) ed il realizzando Posto di Movimento di Cagioni (sulla linea Taranto-Metaponto).

Attualmente le due linee Bari-Taranto e Metaponto-Taranto si innestano sulla stazione di Taranto dal medesimo lato viaggiando parallele nell'ultimo tratto per circa 4 Km.

La realizzazione della bretella permetterebbe di ridurre il percorso per i treni merci di circa 8 Km ma soprattutto evita ai treni merci di entrare in Taranto ed eseguire l'inversione di marcia del mezzo di trazione e ripercorrere il tracciato effettuato in senso inverso, riducendo la percorrenza per i treni merci di almeno 60' senza ingolfare la stazione di Taranto con le continue movimentazioni dei locomotori.

Il tracciato si sviluppa per la quasi totalità a margine dell'insediamento industriale dell'ILVA di Taranto ed in affiancamento a binari esistenti della linea Bari-Taranto e dopo un tratto in curva, di circa 3 Km, prosegue rettilineo ed in affiancamento al binario esistente della linea Taranto-Metaponto fino al nuovo posto di Movimento di Cagioni dove è previsto altresì l'allacciamento dei binari di presa e consegna del raccordo coi nuovo molo polisettoriale di Taranto (EVERGREEN).

L'intervento in questione è stato recepito dal Piano Regionale del Trasporti approvato con D.G.R. 6111/2002 n. 1719 con codice F.RFI. 04 sottocodice SP6 "Bretella Merci tra Cagioni (Linea Taranto-Metaponto)" e Bellavista (linea Bari-Taranto).

Così come si evince dalla Relazione generale il Comune di Taranto, con delibera di Consiglio Comunale n. 51 del 3/05/2002 ha approvato la variante al PRG per i lavori di costruzione di che trattasi.

In data 9/10/2003 si è tenuta a Roma la Conferenza di Servizi, innanzi richiamata, convocata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 1/09/2003 prot. n. 1887/OP. MIN. ai sensi degli art. 14 e seguenti della legge n. 241/1990 così come modificata e integrata dalla Legge 340 del 24/11/2000 per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo di che trattasi.

In quella sede il rappresentante dell'Assessorato all'Urbanistica ha espresso il seguente parere:

"1) Aspetto Urbanistico: in linea generale il progetto non interferisce significativamente con le previsioni della pianificazione comunale;

2) Aspetto Paesaggistico: in relazione agli ambiti territoriali interessati, stante gli aspetti di variante, è necessario esprimere il parere Paesaggistico previsto all'an. 4.02 dalle norme tecniche di attuazione N. T.A. del piano Paesistico Territoriale vigente come da D.G. R. 15 dicembre 2000, n. 1748. A tale riguardo necessita, in approfondimento agli atti trasmessi, la presentazione, da parte di Italferr S.p.A., di relazione integrativa da sottoporre a verifica Nel merito, risultando talune opere nella c.d. fascia annessa al corso di acqua del fiume Tara, le opere necessitano di deroga al P.U.T.T. vigente e quindi occorre, anche per tale aspetto, che sia effettuata verifica sul progetto secondo quanto previsto dall'art. 5.07 delle N.T.A. del P.U.T.T.

Le risultanze dell'istruttoria di cui ai punti 1) e 2) verranno ricomprese, e formalizzate nella successiva Delibera di Giunta Regionale, che verrà rimessa direttamente alla Segreteria della Conferenza di Servizi."

Ciò premesso e con riferimento agli aspetti urbanistici, si conferma quanto proposto in sede di Conferenza di servizi del 9/10/2003.

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

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

Per tali opere, qualora le stesse non siano soggette a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.P.C.M. 377/88, del D.P.C.M. 27.12.89 e loro successive modificazioni ed integrazioni), il PUTT/P prescrive che il relativo progetto sia integrato con uno studio di Impatto Paesaggistico (art. 4.02) e sia sottoposto alla procedura di verifica di compatibilità paesaggistica (art. 5.04) finalizzata all'ottenimento dell'attestazione di compatibilità paesaggistica.

La predetta attestazione di compatibilità paesaggistica viene rilasciata entro il termine perentorio di sessanta giorni, dalla Regione ed ha gli effetti, esplicitandoli, dall'autorizzazione ai sensi del titolo II del D.Lvo n° 490/1999, se necessaria, di cui segue le procedure.

A tal fine si evidenzia che in questa sede si procede alla valutazione degli aspetti di compatibilità con il P.U.T.T. atteso che il progetto non risulta provvisto di Valutazione di Impatto Ambientale.

In atti si riscontra la Determinazione del Dirigente del Settore Ecologia dell'Assessorato all'Ambiente con la quale si ritiene il progetto di che trattasi, escluso dalla applicazione delle procedure V.I.A.

Il tracciato della linea ferroviaria di che trattasi interessa, solo per alcuni tratti, ambiti classificati "C" di valore distinguibile, nonché ambiti classificati "D" di valore relativo.

Si specifica che i terreni e gli immobili compresi negli ambiti territoriali estesi, come in precedenza classificati, sono sottoposti a tutela diretta dal PUTT/P ovvero questi non possono essere oggetto di trasformazione senza che per gli stessi sia rilasciata l'attestazione di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P.

- Gli "indirizzi di tutela per gli ambiti di valore distinguibili "C" sono quelli di cui all'art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P mentre le "direttive di tutela" sono quelle di cui all'art. 3.05 punto 2.3-3.3-4.2 delle NTA del PUTT/P.

- Gli "indirizzi di tutela" per gli ambiti di valore relativo "D" sono quelli di cui all'art. 2.02 punto 1.4 delle NTA del PUTT/P mentre le "direttive di tutela" sono quelle di cui all'art. 3.05 punto 2.4-3.3-4.2 delle NTA del PUTT/P.

Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio (ambiti territoriali distinti) dalla consultazione degli elaborati tecnici in atti e dalla documentazione trasmessa (S.I.A.) si evince quanto segue:

Sistema geologico

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

Sistema idrogeologico

Parte delle opere ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico per il quale va richiesto il nulla osta da parte del competente Ispettorato Regionale Ripartimentale delle Foreste.

Inoltre alcune opere ricadono in area c.d. annessa al corso d'acqua fiume Tara.

Sistema geomorfologico

Le aree oggetto d'intervento, dal Km 1,3 al Km. 1,8, risultano interessate dalla presenza di "Limi lagunari" e Talustri olocenici".

I valori di permeabilità delle formazioni affioranti lungo il tracciato di progetto sono prevalentemente medio-alti; tale caratteristica costituisce elemento di criticità per quanto riguarda la possibilità di contaminazione della falda superficiale.

Si identificano le seguenti formazioni:

Dal Km. 0 al Km. 1,3 circa si rilevano dune attuali e recenti

Dal Km. 1,8 al Km 6 circa si rilevano conglomerati, ghiaie, sabbie preistoceniche.

Sono inoltre presenti pozzi nelle vicinanze del tracciato localizzati in corrispondenza al Km. 2,7 circa ad una distanza di circa 50 m. del tracciato e in prossimità del Km. 5,4 ad una distanza di circa 100m.

Sistema della copertura botanico - vegetazionale colturale e della potenzialità faunistica.

Il tratto iniziale del tracciato di progetto corre in prossimità del biotopo Patemisco, Gallio, Regina (litorale della Stornara) situato alla foce del fiume Tara.

Inoltre le aree d'intervento interessano, sia pur parzialmente, aree caratterizzate dalla presenza di un paesaggio agrario di interesse storico culturale (organizzazione insediativa, tecniche di conduzione agricola) pur non interferendo con siti ove permangono i segni della stratificazione storica dell'organizzazione sociale (usi civici) né con aree che costituiscono il contesto di riferimento visuale e formale dei centri storici.

Tra il Km. 4 e il Km. 5 il tracciato corre in prossimità di due edifici che costituiscono beni di interesse storico - monumentale, generando un impatto sul paesaggio godibile dagli edifici stessi.

Le distanze minime sono:

320 m. circa dalla Masseria Foggione 300 m. circa della Masseria Mucchio

Pur essendo individuate nella provincia di Taranto aree SIC e ZPS, nelle aree d'intervento non si riscontrano aree protette ai sensi della Direttive 79/49/CEE e 92/43/CEE.

Aree di interesse storico-archeologico

Si rilevano aree del interesse storico-archeologico come masserie (Mucchio, Foggiane e Santa Chiara alle Petrose) nonché la presenza di Tratturo che non interferiscono con le opere proposte.

Lo Studio di Interesse Ambientale presentato descrive, oltre che le caratteristiche tecniche delle opere in progetto, anche alcune misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti evidenziando i risultati attesi, per effetto delle mitigazioni previste con l'inserimento di:

Piante, siepi, muriccioli di cinta

Sottovie Faunistiche

Filari di Alberi.

Entrando nel merito della valutazione paesaggistica dell'intervento proposto, sulla base della documentazione scritto-grafica trasmessa, si rappresenta che le opere in progetto risultano interessare direttamente alcune aree caratterizzate dalla presenza di ambiti territoriali distinti (A.T.D.) dei sistemi e/o elementi strutturanti il territorio dal punto di vista paesaggistico come identificati nelle relative tavole tematiche del PUTT/P e definiti dal titolo III delle NTA del PUTT/P.

Il tracciato di progetto interessa alcuna emergenze morfologiche anche se ricadenti in zona annessa del fiume Tara e del biotopo Patemisco, Gallio, Regina (litorale della Stornara) e pertanto necessita di autorizzazione in deroga alle prescrizioni di base che secondo le disposizioni del PUTT/P, rappresentano il livello minimo di tutela da osservazioni necessariamente per tutti gli A.T. D. secondo le disposizioni dell'art. 1.03 punto 3 delle NTA del PUTT/P.

Si evidenzia comunque che le opere in progetto costituiscono un intervento di preminente interesse pubblico per il quale stante le caratteristiche del tracciato che per la maggior parte affianca la linea ferroviaria esistente, si rende improponibile e non praticabile una eventuale alternativa localizzativa della tratta in parola al fine di consentire la piena tutela degli ATD interessati dal progetto.

A quanto sopra va altresì aggiunto che le misure di mitigazione e/o compensazione previste rendono compatibile, in linea di massima, con le finalità generali di tutela e valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali dei luoghi interessati dalle opere ovvero con i livelli di qualità paesaggistici perseguiti dal PUTT/P per l'ambito territoriale esteso di riferimento.

Premesso quanto innanzi, in relazione all'attestazione di compatibilità paesaggistica prevista dall'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P, per il progetto proposto, sulla scorta di quanto nel merito evidenziato si ritiene pertanto di poter esprimere parere favorevole soprattutto in considerazione del rilevante interesse pubblico che l'intervento in oggetto comporta.

Parimenti si ritiene di poter assentire per le motivazioni innanzi richiamate, la realizzazione delle opere in deroga alle N.T.A del P.U.T.T. e ciò ai sensi del punto 3.01 dell'art. 5.07.

Al fine comunque di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesistico-ambientale delle opere in progetto nel contesto paesaggistico di riferimento si ritiene necessario prescrivere le seguenti ulteriori misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti in aggiunta a quelle già individuate dallo studio di impatto paesaggistico presentato.

Per quanto attiene all'interferenza del tracciato con l'area annessa al fiume Tara si prescrive la riduzione della lunghezza del Tronchino di Manovra della futura stazione di Cagioni fino al limite della zona protetta del fiume Tara.

Con riferimento all'assetto botanico vegetazionale:

Sia opportunamente verificata, in sede di progettazione esecutiva del piano di cantierizzazione dell'opera di che trattasi, la possibilità di procedere all'individuazione di tracciati delle piste di cantiere che non interessino direttamente le compagini a macchia esistenti. L'attraversamento delle predette aree a macchia dovrà possibilmente avvenire lungo sentieri esistenti e/o radure ovvero utilizzando aree del tutto prive di vegetazione naturale di pregio al fine di limitare al minimo indispensabile il danneggiamento della vegetazione naturale di pregio esistente.

Qualora la possibilità dell'individuazione di tracciati alternativi delle piste di servizio sia motivatamente preclusa per ragioni di carattere tecnico nelle aree a macchia i soggetti arborei e/o arbustivi di pregio oggetto di eventuale danneggiamento dovranno comunque essere successivamente reimpiantati nella stessa area d'intervento ovvero implementati mediante la messa a dimora di nuovi soggetti arborei e/o arbustivi della stessa flora presente in loco da impiantarsi in misura doppia rispetto al numero dei soggetti oggetto di danneggiamento.

Nelle aree a macchia non si dovrà procedere, compatibilmente con le esigenze di carattere tecnico, alla realizzazione di alcuna pista di servizio e/o di altre opere complementari (aree di stoccaggio, accessi ecc) e la fascia di lavoro dovrà essere comunque contenuta, in termini dimensionali, al minimo

indispensabile.

Le piazzole di accatastamento del materiale dovranno essere posizionate all'esterno dell'area di pertinenza delle compagini a macchia ovvero in aree del tutto prive di vegetazione di pregio (aree agricole).

Siano opportunamente attuate, sia per le aree agricole che per le aree con vegetazione naturale e/o seminaturale, tutte le misure di ripristino vegetazionale individuate nello studio di impatto paesaggistico presentato. Quanto sopra sia al fine di consentire la conservazione e lo sviluppo del patrimonio botanico-vegetazionale autoctono che al fine di tutelare nel contempo, la potenzialità faunistica dell'ambito d'intervento.

In sede di esecuzione dei lavori siano salvaguardati il piu' possibile i "beni diffusi nel paesaggio agrario" aventi notevole significato paesaggistico come definiti dall'art. 3.14 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. ovvero le piante isolate e/o a gruppi di rilevante importanza per età dimensione, significato scientifico, testimonianza storica; le alberature stradali e poderali di pregio paesaggistico; le pareti a secco con le relative siepi delle divisioni dei campi e delle delimitazioni delle sedi stradali.

Con riferimento all'assetto geo-morfo-idrogeologico:

Siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento.

Gli eventuali materiali di risulta, rivenienti dalle operazioni di scavo, siano allontanati e depositati a pubblica discarica.

Al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc ...) siano totalmente eliminate con ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.

Siano opportunamente realizzate, adottando tecniche di ingegneria naturalistica, idonee opere di stabilizzazione e consolidamento dei pendii nonché adeguate opere di difesa idraulica al fine di non favorire fenomeni di dissesto e nel contempo accelerare l'inserimento dell'opera nel contesto paesistico ambientale di riferimento.

Con riferimento alle componenti storico-culturali:

Siano opportunamente tutelati, ove esistenti, i segni caratterizzanti la stratificazione storica dell'organizzazione insediativa nell'agro (edificazione, infrastrutturazione) e delle tecniche di conduzione agricola (terrazzamenti, muri a secco ecc.). In particolare con riferimento ai muri a secco, questi ultimi, se interessati direttamente dalle opere in progetto, dovranno essere ricostruiti in analogia formale e materica, a quelli già esistenti nell'ambito d'intervento.

Il presente provvedimento fa salva la acquisizione di tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia di tutela ambientale nonché degli adempimenti di competenza comunale.

Tutto ciò premesso, si propone alla Giunta l'assenso alle opere in oggetto, confermando la valutazione di carattere urbanistico espressa in sede di Conferenza di Servizi del 9/10/03 per le motivazioni espresse in premessa.

Si propone inoltre l'attestazione di compatibilità paesaggistica ex art. 5.04 delle N.T.A. del PUTT/P nonché l'assenso, per le motivazioni innanzi richiamate, alla realizzazione delle opere in deroga alle norme del PUTT/P e ciò ai dei sensi del punto 3.01 dell'art. 5.07 delle NTA.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4 - lettera d) della L.R. 7/97.

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

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

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta del Presidente;

VISTA la dichiarazione posta in calce al presente provvedimento dal Responsabile del procedimento e dai Dirigenti di Settore Trasporti ed Urbanistica rispettivamente;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- Di esprimere, per quanto di competenza, dal punto di vista urbanistico l'assenso regionale alle opere localizzate nel Comune di Taranto riguardanti la Bretella di Collegamento tra la linea Taranto-Metaponto località Cagioni e località Bellavista, per le motivazioni espresse in premessa e ai fini della Conferenza di Servizi del 9/12/2003 indetta dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

- Di rilasciare l'attestazione di compatibilità paesaggistica con prescrizioni, di cui all'art. 5.04 delle NTA del PUTT/Paesaggio, nei termini riportati in narrativa fermo restando, per gli interventi esecutivi delle opere previste, l'obbligo di dotarsi di autorizzazione paesaggistica di cui ai titolo V art. 5.01 delle NTA del PUTT/paesaggio e ciò prima del rilascio della C.E. stante il regime di tutela diretta gravante sull'aree interessate dall'intervento in questione ai sensi di quanto disposto dal titolo II art. 2.01 punto 2 delle NTA del PUTT/paesaggio.

- Di esprimere inoltre l'assenso per le motivazioni espresse in premessa, alla realizzazione delle opere in deroga alle norme del PUTT/P e ciò ai dei sensi del punto 3.01 dell'art. 5.07 delle NTA.

- Di demandare al competente Settore Urbanistico la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del presente provvedimento.

- Di provvedere alla pubblicazione dello stesso sul B.U.R. della Regione Puglia e sulla Gazzetta Ufficiale, quest'ultima a cura del Settore Urbanistico.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta

