

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA E VINCA 12 maggio 2022, n. 165

[ID VIA 629] D.lgs. n. 152/20016 e s.m.i. - **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. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.). Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 - Asse tematico B, Interventi nel settore ferroviario, Potenziamento della linea Bari - Altamura - Matera, giusta Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016. Annullamento in autotutela della determinazione Dirigenziale n. 266/2021 e adozione di un nuovo provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.

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 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 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”;

VISTA 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.*” e successivi atti di proroga degli incarichi di direzione delle Sezioni e Servizi dei Dipartimenti della Giunta Regionale;

VISTA la DGR n. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: “*Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo “MAIA 2.0”. Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana*”.

VISTA la Deliberazione della Giunta regionale 30 settembre 2021, n. 1576, avente ad oggetto “*Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.*” con la quale sono stati conferiti gli incarichi di direzione delle Sezioni.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del 08.10.2021, n. 12 avente ad oggetto “*Seguito DGR 1576 del 30 settembre 2021 avente ad oggetto “Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’articolo 22, comma 2, del Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.*”.

Conferimento delle funzioni di dirigente ad interim di vari Servizi.”

VISTA la Deliberazione della Giunta regionale 28 ottobre 2021, n. 1734, avente ad oggetto “Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 “Modello Organizzativo Maia 2.0. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del 03.11.2021, n. 17 a seguito Deliberazione della Giunta regionale 28 ottobre 2021, n. 1734, avente ad oggetto “Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 “Modello Organizzativo Maia 2.0. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale.

VISTA la D.G.R. n. 56 del 31.01.2022 avente ad oggetto “Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 “Modello Organizzativo Maia 2.0”. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale”;

VISTA la D.D. n. 7 del 01.02.2022 della Direzione del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto la “Deliberazione della Giunta regionale 31 gennaio 2022, n.56, avente ad oggetto “Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 “Modello Organizzativo Maia 2.0”. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale”

VISTA la Determinazione del 4 marzo 2022 n. 9, del Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto “Conferimento incarichi di direzione dei Servizio delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’art. 22, comma 3 del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22”.

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”;

EVIDENZIATO CHE:

il Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi dell’art. 23 della L.R. 18/2012 e della Determinazione Dirigenziale del 28.05.2020, n. 176, è Autorità Competente all’adozione del Provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, ex art. 19 del d.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii.

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. (FAL 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.
- con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R. R. n. 7/2018, assoggettava l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.

CONSIDERATO CHE:

- Il Servizio VIA e VInca con nota prot.n. AOO_089_8845 del 08.06.2021 aveva richiesto alla società FAL S.r.l. integrazioni documentali ai fini della conclusione del procedimento,
- la società FAL S.r.l riscontrava la richiesta del Servizio VIA e VInCA in data 02.07.2021 (prot. n. AOO_089_10148 del 02.07.2021), data successiva alla seduta del Comitato VIA del 16.06.2021 e che, pertanto, le valutazioni di quest'ultimo non hanno tenuto conto della documentazione mancante e trasmessa dalla società FAL soltanto in data 02.07.2021.
- il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, per le motivazioni di cui al punto precedente, viste le disposizioni di cui all'art. 21-octies e 21-nonies della L. n. 241/1990 e ss. mm. ii., comunicava alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021

RILEVATO CHE:

- agli atti del procedimento erano sati acquisti 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).

CONSIDERATO CHE:

- venivano acquisiti agli atti del procedimento di riesame la seguente documentazione:
 - o **FAL S.r.l.:** documentazione trasmessa con sei pec il 04.03.2022, acquisite al prot. n. AOO_089_2766/2767/2768/2769/2790/2791 del 04.03.2022;
 - o **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale:** nota proprio prot. n. 6640 del 08.03.2022, acquisita al prot. n. AOO_089_3148 del 10.03.2022, con la quale l'AdB confermava la compatibilità al PAI già espressa con nota del 16.02.2022 prot. n. 4294, acquisita al prot. n. AOO_089_1928 del 16.02.2022;
 - o **ARPA Puglia – DAP di Bari**, nota proprio prot. n. 25819 del 12.04.2022, acquisita al prot. n. AOO_089_4796 del 12.04.2022, con la quale comunicava che progetto in epigrafe non sia da assoggettare a VIA alle condizioni ivi riportate.

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, nella seduta del 03.05.2022, valutata la documentazione prodotta dalla società FAL S.r.l. trasmessa con nota del 02.07.2021 e del 04.03.2022, esprimeva il proprio parere di competenza ritenendo che [...] *il progetto in epigrafe non sia da assoggettare al procedimento di VIA, alle condizioni ambientali di seguito elencate, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi:*
 - o *siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate negli elaborati progettuali.* (Cfr., parere prot. n. 5814 del 03.05.2022).

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..

ACQUISTO il parere definitivo espresso dal comitato regionale per la VIA, acquisito al prot. della sezione autorizzazioni ambientali n. aoo_089_5814 del 03.05.2022.

RITENUTO che, per quanto su considerato, sussistano i presupposti per procedere all'annullamento in autotutela della determinazione dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 e all'adozione di un nuovo provvedimento espresso ex art. 2 comma 1 della l.241/1990 e s.m.i., conclusivo del procedimento di verifica di assoggettabilità a via ricompreso nel procedimento id via 629 ex art. 19 del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. inerente alla proposta progettuale oggetto di valutazione ambientale, presentata dalla società ferrovie appulo lucane s.r.l.

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 smi e e dell'art. 2 co.1 della l.241/1990 e smi, 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 annullare** in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;
- **di non 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 regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), 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 riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;
- che i seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente provvedimento:
 - Allegato n.1: Parere del Comitato VIA regionale prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2021;
 - Allegato n. 2: Parere ARPA Puglia prot. n. 25819 del 12.04.2022;
 - Allegato n.3: parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale prot. n. 6640 del 08.03.2022;
 - Allegato n. 4: Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari, prot. 2718 del 23.03.2021.
- **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 online del sito della Regione Puglia ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
- 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 5 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. 8 pagine, compresa la presente, dall'Allegato n. 1 composto da 16 pagine, dall'Allegato n. 2 composto da 2 pagine, dall'Allegato n. 3 composto da 1 pagina e dall'Allegato n. 4 composto da 6 pagine, per un totale di 17 (diciassette) pagine.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e smi, 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.

Il Dirigente *a.i.* del Servizio VIA e VInCA

Arch. Vincenzo Lasorella



**REGIONE
PUGLIA**

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

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 03/05/2022

Riesame del Parere 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.

Oltre agli elaborati esaminati nella seduta del 16/06/2021 ed elencati nel relativo Parere sono state esaminate le "Integrazioni documentali del 22.07.2021 e 04.03.2022" pubblicate sul portale regionale in data 23/03/2022.

OSSERVAZIONE 1 (aspetti geologici e geolitologici)

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.



**REGIONE
PUGLIA**

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

Risposta 1

File trasmessi in data-22.07.2021

Ritenuti esaustivi da AdB il 16.02.2022

VERIFICA 1 – riscontro positivo

DAR_3DG001a - Carta_Geologica - DAR_3DG004a - Carta_Sez_Geol

La Relazione Geologica evidenzia le formazioni interessate direttamente dal progetto riconoscibili nella successione stratigrafica formata da: Calcarea di Bari (Cretaceo)- Calcareniti di Gravina (Pleistocene inferiore)- Sintema di Costa San Giovanni (Pleistocene superiore)- Depositi alluvionali recenti ed attuali (Pleistocene superiore-Olocene). I rapporti stratigrafici fra le formazioni sono evidenziati nell'elaborato DAR_3DG004a - Carta_Sez_Geol

La Carta Geomorfologica (DAR_3DG002a - Carta_Geomorf) evidenzia interferenze con

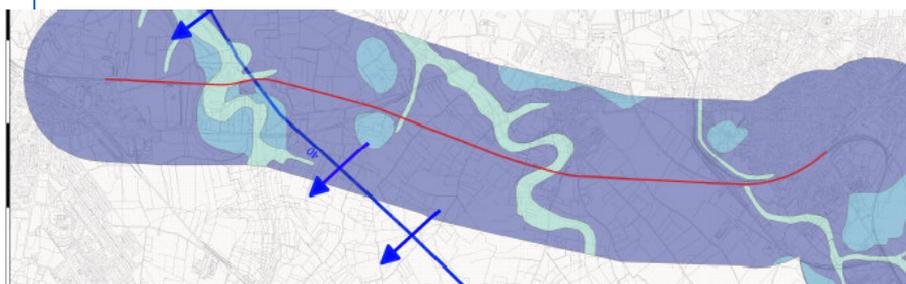
2 faglie presunte

2 corsi d'acqua episodico

1 corso d'acqua oblitterato

1 episodico fittizio >0.2ha

Nell'ambito della Carta Idrogeologica (DAR_3DG003a - Carta_Idrogeo) sono riportati di valori di permeabilità dei terreni interessati dalla progettazione



permeabilità

- alta, per fratturazione e carsismo
- media, per porosità
- medio-bassa, per porosità
- isopieze falda profonda (m slm)

DAR_3RG001a - Relaz_Geologica

Caratteristiche geomorfologiche e litologiche



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

L'elaborato prodotto dettaglia le formazioni affioranti nell'area e le condizioni geomorfologiche che risultano prive di instabilità e di vincolo geomorfologici da parte del PAI

Indagini

sono state eseguite dalla ditta Geoprove S.R.L. di Ruffano (LE). Nello specifico sono state eseguite:

- indagini geognostiche dirette (sondaggi a carotaggio continuo) con prelievo di campioni e prove di laboratorio;
- sismica a rifrazione e masw;
- indagini geoelettriche;
- indagini ambientali.

Caratteri idrogeologici

Nel territorio oggetto dell'intervento la falda si rinviene ad una profondità superiori ai 120 metri dal piano campagna, variabile in funzione dell'andamento topografico, tale da non interferire con le opere in progetto.

Rischio idraulico

La zona dell'intervento progettuale è interessata da perimetrazioni di tipo MP (MP aree a moderata probabilità di inondazione) e AP (aree ad alta probabilità di inondazione) nelle porzioni settentrionali e meridionali del tracciato ferroviario.

Rischio geomorfologico

non ricade in aree a pericolosità geomorfologica.

DAR_3RG002a - Relaz_Indagini

Si riportano le indagini svolte finalizzate alla definizione

- dei lineamenti geomorfologici e strutturali della successione stratigrafica locale
- dello schema di circolazione idrica sotterranea
- della determinazione delle caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione

DAR_3RG003a - Relaz_Gest_Terre; DAR_3RG004a - Relaz_Caratterizzaz_Amb

Si sono effettuati n.ro 10 pozzetti geognostici, col prelievo di 30 campioni dei quali 20 di terra (suolo e sottosuolo) e 10 di terreno di riporto.

Le analisi hanno evidenziato valori inferiori ai limiti consentiti del Decreto Legislativo 152/2006 Allegato 5 tabella 1 colonna A e B; ed i campioni sono risultati conformi a quanto previsto dal DPR 13 giugno 2017, n.120.

I materiali soddisfano i requisiti di qualità ambientale previsti al fine di qualificare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti.

Il materiale da scavo, insieme al materiale proveniente da rimozioni e demolizioni, sarà conferito al **centro di recupero materiali inerti**: INERTI SUD srl – SS96 km.113 Palo del Colle.

Bilancio delle materie



**REGIONE
PUGLIA**

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

	Codice computo	Descrizione		Quantità
PRODUZIONE	BA.DE.A.5 03A	Demolizione andante di conglomerato cementizio armato in elevazione	mc	740.49
	BA.DE.A.5 04A	Demolizione di conglomerato cementizio armato in fondazione	mc	29.10
	BA.DE.A.5 49A	Demolizione d'opera di recinzione con cancellata in conglomerato cementizio armato....	m	198.00
	BA.MT.A.30 03.A	Scavo a sezione obbligata e/o ristretta in terreni di qualsiasi natura...	mc	17'186.11
	BA.MT.A.30 03.E	Scavo a sezione obbligata e/o ristretta in terreni litoidi...	mc	44'158.34
	E.001.002	Scavo di sbancamento...eseguito con l'uso di mezzi meccanici in terreni sciolti di qualsiasi natura...	mc	40.00
	E.002.001	Demolizione totale di fabbricati con struttura portante in cemento armato e solai del tipo latero-cementizio...	mc	10.63
	E.002.002	Demolizione totale di fabbricati con struttura portante in tufo, pietrame in genere, mattoni pieni e solai di qualsiasi natura...	mc	171.00
	E.002.004.a	Demolizione totale o parziale di conglomerati cementizi di qualunque tipo, effettuata con mezzi meccanici, martelli demolitori, etc...	mc	432.76
	E.002.005.a	Demolizione di muratura di tufo, pietrame di qualsiasi natura, di mattoni o mista, di qualsiasi forma e spessore...	mc	322.40
	E.002.027.b	Demolizione di vespaio in pietrame, compreso gli oneri delle demolizioni e	mc	42.30



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

		l'avvicinamento al luogo di deposito provvisorio dei materiali di risulta...		
	E.002.036	Demolizione di pavimento in conglomerato con leganti e inerti locali, battuto... compreso l'avvicinamento al luogo di deposito provvisorio dei materiali di risulta	mq	620
	Inf.001.029	Demolizione di pavimentazione in conglomerato bituminoso, pietrischetto bitumato, asfalto compresso o colato...	mq	524.00
REIMPIEGO	BA.MT.A.3 19.B	Rilevato per il corpo stradale ferroviario con terre idonee...provenienti dagli scavi	mc	28'189.94
	BA.MT.A.3 20.B	Rivestimento di scarpate di rilevati ferroviari o stradali mediante uno strato di terreno vegetale...	mc	6'066.66(mq)* 0.20 (m) = 1'213.33
	BA.MT.A.3 22.B	Rilevati stradali...realizzati con terre idonee provenienti dagli scavi	mc	10'520.14
	E.001.007	Fornitura e posa in opera di terreno vegetale idoneo per formazione di strato superficiale dei rinteri...	mc	40.91
	E.001.020.2	Riempimento dei drenaggi con materiale proveniente dagli scavi per qualsiasi profondità di scavo...	mc	1'600.50
SMALTIMENTO	BA.DE.C.01 04A	Compenso per il conferimento dei rifiuti in discariche per rifiuti non pericolosi	t	1'625.00
	E.001.033.b	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...macerie edili con impurità fino al 10%	q.li	1'676.00
	E.001.033.f	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...calcestruzzo cementizio armato	q.li	12'714.93
	E.001.033.n	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...materiale proveniente dagli scavi , privo di impurità smaltito in centri di recupero	mc	18'371.44
	E.001.033.o	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...smaltimento degli asfalti	q.li	967.30

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

I parametri analizzati non superano in nessun caso le CSC , pertanto il sito non necessita di alcunacaratterizzazione successiva.

I risultati analitici restituiscono un modello concettuale del sito che permette di escluderecontaminazioni in atto o storiche dello stesso.

Le caratteristiche chimiche e chimico-fisiche dei campioni analizzati confermano che l'impiego delmateriale di scavo nel sito prescelto non determina rischi per la salute e per la qualità delle matriciambientali interessate ed avviene nel rispetto delle norme di tutela delle acque superficiali sotterranee, della flora, della fauna, degli habitat e delle aree naturali protette.

OSSERVAZIONE 2 (interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale)

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



**REGIONE
PUGLIA**

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

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.

Risposta 2

Il progetto è in linea con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato con DGR 814 del 23.03.2010, attuato dai Piani attuativi; l'ultimo è 2015/2019 approvato con DGR 598 del 26.04.2016:

codice f2015: Raddoppio tra Palo del Colle ed Altamura – Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020.

Interrelazione con la vicina e parallela linea ferroviaria RFI Bari Taranto non vi è interrelazione con la linea Bari Taranto

VERIFICA 2 riscontro positivo, ma le precisazioni sono poco argomentate

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA, capitolo 4.2. *Compatibilità con le politiche di trasporto comunitarie, nazionali e locali* e suoi sottocapitoli

L'intervento è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei trasporti che identifica la tratta Palo del Colle - Grumo Appula della Linea Bari – Matera delle Ferrovie Appulo Lucane, con codice f2015 con previsione di "Raddoppio Selettivo tra Palo del Colle ed Altamura- Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020".

È da includere tra le Azioni prioritarie del PTCF poiché "vanno favorite tutte le iniziative utili all'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico e alla dissuasione di quello privato".

All.2_DAR_3RZ009a - Nota Integrativa - All.6_DAR_3DV053a-Plan_mob_dolce

Ad integrazione del progetto del potenziamento della Tratta Palo del Colle – Grumo Appula, nelle vicinanze del tracciato ferroviario è stato individuato un possibile itinerario per la mobilità dolce a valenza paesaggistica che consente una ricucitura del territorio attraversato anche in conseguenza delle previste complanari di progetto. Si rimanda infine ad una fase successiva la progettazione degli elementi a corredo del percorso.

OSSERVAZIONE 3 (studio delle alternative)

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.

Risposta 3

un andamento plano-altimetrico differente rispetto al binario esistente comporta problematiche sotto l'aspetto

- ambientale
- vincolistico
- orografico
- economico
- tecnico

la modifica del tracciato planimetrico e del profilo altimetrico l'intervento non è delocalizzabile: il potenziamento e ammodernamento di una linea ferroviaria esistente consolidata nell'ambito territoriale, permette di richiederne l'autorizzazione paesaggistica in deroga

VERIFICA 3: riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

Sul piano della compatibilità idraulica, il posizionamento planimetrico sia del nuovo binario che dei nuovi manufatti, sono chiaramente derivati dall'assetto idraulico che vincola l'andamento del tracciato generale del raddoppio della linea: questo dovrà essere realizzato interamente in sinistra secondo la direzione Bari-Matera, quindi a valle degli attuali attraversamenti, dove l'inevitabile allargamento del sedime non presenta particolari criticità e il sedime risulta già sostanzialmente compromesso.

Le nuove opere di attraversamento non incidono sull'alveo e sulle sponde del Fiume e garantiscono in normale deflusso delle acque.

L'intervento non interferisce con percorsi ciclopeditoni e tratturi.

Resta non risolto il merito del problema sollevato, ovvero la mancanza di uno studio analitico delle varianti planoaltimetriche di tracciato, anche parziali, al fine di ridurre o mitigare le interferenze con il contesto urbano e territoriale, pur salvaguardando la funzionalità e capacità di esercizio dell'infrastruttura. Il proponente si limita ad enunciare, discorsivamente, le ragioni tecniche, economiche ed ambientali che rendono a suo dire inutile qualunque altra soluzione. Questo appare un approccio non condivisibile e comunque in contrasto con gli indirizzi e la normativa di settore, a maggior ragione per un'opera di questa importanza.

Per ogni opera d'arte, tuttavia, in accordo con le indicazioni fornite dalla Soprintendenza, sono indicate le nuove opere di mitigazione e/o compensazione degli impatti sul territorio.

OSSERVAZIONE 4 (sottoalternative e soluzioni tecniche)

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:

- Valutazione tra opzione zero/uno
- Scelta relativa alla posizione del binario di raddoppio
- Scelte tecniche e morfotopologiche con particolare riferimento alle opere d'arte
- 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 miglioramento 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 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 cavalcaferrovia, 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,



**REGIONE
PUGLIA**

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

relativamente a quello, molto importante, posizionato su Via Roma nel Comune di Grumo al km 21+514 ne prevede il mantenimento.

Risposta 4

1° e 2° livello vedi risposta 3

3° livello sottovia Favaro tecnicamente non perseguibile per rischio di possibili allagamenti.

Soppressione del PL Grumo Appula non pertinente: la soppressione rientra nel progetto di raddoppio della tratta FAL tra Grumo Appula e Toritto.

VERIFICA 4: parzialmente positivo

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

Capitolo 11 Analisi delle alternative di progetto

Alternativa zero, lasciare inalterate le criticità presenti avrebbe conseguenze negative economiche-funzionali

Soluzione prescelta:

- (funzionale) tutte le simulazioni condotte con il modello idrologico-idraulico dimostrano che il raddoppio in scorcio corrispondente al lato "valle" da un punto di vista idraulico, è preferibile in quanto impatta meno sul deflusso delle acque.
- (economica) allargamento del sedime in sx della linea ferroviaria non presenta particolari criticità rispetto alle opere di scavalco già esistenti della ferrovia.

Soluzioni alternative opere d'arte:

- Ponte Lamasinata: sono state proposte 3 soluzioni alternative (oltre ad una soluzione iniziale ma immediatamente scartata in funzione dei vincoli di tipo idraulico) di cui due nuove.
- Ponte H 2,00: sono state proposte 2 soluzioni alternative
- Sottovia Binetto alla progr. 19+896: inizialmente si prevedeva l'adeguamento del P.L., si è preferito la realizzazione di un sottovia
- Variante complanare sottopasso Sp44 Binetto - Palo del Colle: sono state proposte 2 soluzioni alternative

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 13 Analisi soluzioni alternative in riferimento alla qualità dell'inserimento paesaggistico perseguito

Alternativa zero, lasciare inalterate le criticità presenti avrebbe conseguenze negative sul comparto ambientale

Soluzioni alternative: vedi VERIFICA 3

All.4_DAR_3DZ009a-Fot_soluz_alternative

Riporta, per il nuovo Ponte Lama, una possibile soluzione a travatura reticolare a via inferiore.

All.5_DAR_3DZ008a-Fot_ponte_arco

Riporta, per il nuovo Ponte Lama, una possibile soluzione a luce unica con impalcato a via inferiore e struttura a arco
DAR_3DI002a Impianto di segnalamento adeguamento - P.L. via Roma – Grumo Appula

Con riferimento alla soluzione per il nuovo ponte sul Lamasinata, le soluzioni prospettate appaiono inadeguate rispetto alla questione sollevata, peraltro oggetto di osservazioni anche da parte della Soprintendenza. Scartata la soluzione iniziale a più campate, e scartata anche quella a trave unica ribassata a via superiore per evidenti ragioni idrauliche, architettoniche e paesaggistiche, le due restanti sono una, quella ad arco a spinta impedita, già proposta, e l'altra, a traliccio estradossato a via inferiore, a sua volta improponibile come quella a trave unica, per l'incongrua e invasiva configurazione morfologica. A valle di questo processo di selezione, si conferma quindi la soluzione già proposta, della quale individuare il solo colore di finitura. Si ritiene questo percorso tecnicamente insufficiente e palesemente orientato a confermare la soluzione di partenza.

OSSERVAZIONE 5 (Analisi delle opere d'arte esistenti)

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 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



**REGIONE
PUGLIA**

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

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).

Risposta 5

lo scopo dell'intervento è il raddoppio del binario esistente e la soppressione dei PL interferenti
cavalcavia SP 44 e ponte a 5 luci sulla Lama Lamasinata sono oggetto del disposto e periodico monitoraggio della FAL

VERIFICA 5: negativa

In generale, l'argomento che "lo scopo dell'intervento è il raddoppio del binario esistente e la soppressione dei PL interferenti", non appare coerente con la dimensione e il significato dell'opera in rapporto al contesto.

Nello specifico:

Non vi è trattazione che comporti una valutazione costi-benefici tra le soluzioni.

Non si comprende come sia possibile non considerare gli effetti relativi alla realizzazione della nuova opera d'arte per lo scavalco dell'alveo della Lama Lamasinata senza verificare le complessive condizioni di conservazione del ponte a 5 luci esistente.

Non sono presenti valutazioni e previsioni di intervento sulle interferenze urbane.

OSSERVAZIONE 6 (compatibilità con il reticolo idrografico)

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.

Risposta 6

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 6 – Riscontro positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

Premesso il distinguo in merito alla mancanza di un vero e proprio studio delle alternative di cui alle osservazioni n. 3, 4 e 5, i chiarimenti e le integrazioni fornite consentono di concludere che l'intervento soddisfa i criteri di qualità paesaggistica di cui alla Scheda d'ambito

OSSERVAZIONE 7 (misure di salvaguardia di Lame e gravine)

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

Risposta 7

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 7 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

Premesso il distinguo in merito alla mancanza di un vero e proprio studio delle alternative di cui alle osservazioni n. 3, 4 e 5, i chiarimenti e le integrazioni fornite consentono di concludere che l'intervento soddisfa parzialmente i requisiti di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR e i criteri di qualità paesaggistica di cui alla Scheda d'ambito. Le



**REGIONE
PUGLIA**

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

OSSERVAZIONE 8 (Aree ed immobili di notevole interesse pubblico e integrazione e sviluppo delle reti di mobilità lenta)

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

Risposta 8

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 8 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZO10a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

In ordine al tema delle aree ed immobili di notevole interesse pubblico, con particolare riferimento al tema delle lame quale bene paesaggistico, si può unificare la valutazione di questo punto con quella precedente.

In ordine al tema della coerenza del progetto con lo sviluppo di forme di mobilità lenta e l'integrazione di queste nel sistema delle reti esistenti e delle progettualità in corso, a configurare quindi un approccio integrato e multimodale di trasporto e mobilità, si registra la previsione di interventi incentrati sulla valorizzazione delle strade perimetrali all'infrastruttura, opportunamente orientati in questa direzione. Gli stessi, richiedono tuttavia un maggiore grado di approfondimento e di dettaglio progettuale, al fine della costruzione di un sistema coerente e intellegibile di percorsi e di opportunità di fruizione.

OSSERVAZIONE 9 (opere di mitigazione/compensazione)

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) 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).

Risposta 9

Realizzazione di un'unica tipologia di recinzione costituita da muretti a secco, in linea con le tecniche dell'elaborato 4.4.4 del PPTR.

Recupero e reimpianto delle specie arboree presenti sul muretto a secco da smontare.

Estirpo e reimpianto dei 460 alberi non monumentali interferenti con il tracciato, in aree individuate e concordate in fase progettazione esecutiva.

Rivestimento con pietra locale dei paramenti delle opere in c.a.

VERIFICA 9: riscontro parzialmente positivo (le opere restano in ogni caso confinate nel perimetro di minimo intervento)

All.3_DAR_3RZO10a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

Muretti a secco: il progetto prevede l'arretramento dei muretti a secco interferenti, da realizzare mediante il recupero del materiale riveniente dalle rimozioni degli stessi, che in analogia a quelli presenti in zona. In ottemperanza alle linee guida dell'elaborato 4.4.4 del PPTR della Regione Puglia, la costruzione avverrà a seccando a mano i conci di pietra e disponendoli per il lato lungo perstrato, senza l'utilizzo di fondazione in c.a.

Alberi: si prevede il reimpianto di tutti gli alberi di ulivo (circa 460 non inseriti nell'elenco degli alberi monumentali); durante le operazioni di espianamento saranno adottati tutti gli opportuni accorgimenti e attenzioni atte ad impedire la sofferenza della pianta, per cause di traumi e di stress; si valuterà lo stato di salute per impedire il trapianto di eventuali alberi malati.

Suolo agrario: la viabilità complanare si svilupperà, per quanto possibile, in affianco alla linea ferroviaria esistente; si prevede l'impiego di una pavimentazione in misto granulare stabilizzato. Le aree occupate in fase di cantiere e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente per la realizzazione dell'intervento saranno riportate, a fine lavori, allo stato ante operam.

Inserimento paesaggistico: utilizzo di pietre locali per il rivestimento dei paramenti in c.a.

All.7_DAR_3DV052a-Plan_alberi_manuf_

Planimetria con individuazione di alberi e manufatti interferenti con il progetto.

Si sottolinea che il progetto rinvia il necessario dettagliamento delle strategie di intervento attraverso le opere a verde, sia quelle di espianamento/reimpianto e sia di quelle di nuovo impianto alla fase esecutiva, limitandosi in questa fase alla enunciazione dei soli obiettivi e criteri generali, peraltro condivisibili.

In ordine al tema, rilevante, della capacità di incidere sui contesti urbani degradati e interferiti, sui quali il richiamo degli obiettivi di qualità delle schede d'ambito è nitido (A3 struttura e componenti antropiche e storico - culturali / 3.2 Componenti dei paesaggi urbani / > 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee), il progetto è sostanzialmente influente, ovvero evidentemente non coerente con questo obiettivo generale e con i sottoelencati obiettivi specifici:

6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione;

6.4 Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo;

6.5 Promuovere la riqualificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente;

6.6 Promuovere la riqualificazione delle urbanizzazioni periferiche;

6.7 Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi;

6.8 Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane;

6.11 Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale

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.

Risposta 10

Si prevede lo smontaggio e il rimontaggio del muretto a secco in posizione sufficientemente arretrata rispetto al nuovo binario.

Se in fase di progettazione esecutiva vi sarà la necessità di lievi scostamenti del nuovo binario, tale da determinare interferenze con la lamia, il manufatto sarà smontato e rimontato in posizione arretrata con il medesimo materiale. Saranno prodotti il rilievo e la documentazione fotografica dello stato di fatto e richiesta apposita autorizzazione all'art. 21 Dlgs 42/2004.

VERIFICA 10: Riscontro positivo

2022_03_04_UI_1077 riscontro al parere espresso con nota Prot. r_Puglia /A000_089-23/02/2022/2288

OSSERVAZIONE 11 (smaltimento acque di piattaforma)

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



**REGIONE
PUGLIA**

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

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.

Risposta 11

Le acque di dilavamento delle sedi ferrovie non sono sottoposte al RR 26/2013. Le sedi stradali del progetto non prevedono collettamento delle acque di piattaforma.

I fossi di guardia in progetto sono a tutela della sede ferrovia rispetto alle acque provenienti dai terreni circostanti.

VERIFICA 11: Riscontro positivo

2022_03_04_UI_1077 riscontro al parere espresso con nota Prot. r_Puglia /A000_089-23/02/2022/2288

OSSERVAZIONE 12 (reti di mobilità lenta)

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.

Risposta 12

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR.

Nell'intervento è prevista l'integrazione delle strade di servizio alla sede ferroviaria con la viabilità rurale e le piste ciclabili esistenti.

VERIFICA 12 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

L'osservazione si lega alla precedente n. 8. Il proponente ha identificato e proposto la realizzazione di una serie di interventi e di percorsi a carattere ciclistico, integrati in una complessiva previsione di sviluppo di una rete ciclabile locale/territoriale, il tutto come rappresentato nell'elaborato:

All.6_DAR_3DV053a-Plan_mob_dolce

Lo stesso elaborato, peraltro di non immediata lettura, rappresenta tuttavia un documento di tipo generale che richiede gli opportuni approfondimenti e dettagliamenti senza i quali non è possibile cogliere appieno il valore, l'efficacia e la qualità generale della proposta.

OSSERVAZIONE 13 (cantierizzazione)

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 escavato 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.

Risposta 13

Il cantiere e il deposito sono posti all'interno del piazzale delle stazioni. Il trasporto del materiale avviene su "ferro".

Per i versamenti inquinanti, sono previsti gli accorgimenti e le predisposizioni di norma. Non si prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti.



**REGIONE
PUGLIA**

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

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

VERIFICA 13: riscontro positivo

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

capitolo 9 CANTIERIZZAZIONE e relativi sottocapitoli

In considerazione dello sviluppo di circa 5 Km di raddoppio del binario, si prevede l'installazione di più aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria.

tipologie aree di cantiere:

- cantiere fisso di base e cantiere operativo dislocato nella stazione di Bitetto, tenuto conto della centralità dell'area rispetto allo sviluppo della linea oggetto di raddoppio;
- cantieri operativi di armamento ubicati in corrispondenza dei piazzali officina deposito delle stazioni interessate;
- aree tecniche di appoggio;
- area di stoccaggio per il deposito temporaneo dei materiali da costruzione e materiali di risulta qualificati come sottoprodotto;
- area di Deposito temporaneo, per lo stoccaggio temporaneo delle terre in esubero.

Le aree individuate per lo stoccaggio e di deposito temporaneo saranno collegate alla rete stradale alle aree di cantiere attraverso eventuali piste poste sul sedime ferroviario.

A fine dei lavori le aree di cantiere, di stoccaggio e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente saranno riportate allo stato ante operam:

- sgombero delle aree dismesse di cantiere e rimozione di eventuali materiali di risulta,
- scotico dello strato superficiale del terreno,
- riporto del terreno vegetale precedentemente rimosso avente caratteristiche agronomiche simili a quelle dei terreni limitrofi.

capitolo 12 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, sottocapitoli relativi alla cantierizzazione

Si rimanda al progetto esecutivo la definizione della modalità di lavorazione e gli accessi alle aree d'intervento, e la valutazione circa l'opportunità di effettuare il trasporto del materiale su "ferro" della linea FAL esistente.

Si esaminano gli impatti potenziali della cantierizzazione per le componenti Aria, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Ecosistemi, Rumore, Vibrazioni, Campi magnetici, Ambiente antropico. Si propongono le opportune misure di mitigazione.

Gli impatti riconducibili alla sola fase di cantiere sono da ritenere assolutamente reversibili e circoscritti alle sole fasi di realizzazione dell'intervento di progetto.

OSSERVAZIONE 14 (Piano di utilizzazione di terre e rocce da scavo)

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.

Risposta 14

File trasmessi in data 18.06.2021

VERIFICA 14: riscontro positivo

Tabella di sintesi

Nella seguente tabella si sintetizza il risultato dell'analisi svolta sulle risposte ed integrazioni fornite alle osservazioni di cui al Parere in oggetto



**REGIONE
PUGLIA**

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

Osservazione	Oggetto (osservazioni)	Riscontro alle integrazioni
1	Aspetti di carattere geologico e geolitologico	POSITIVO
2	Verifica sugli aspetti di interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale	PARZIALMENTE POSITIVO
3	Analisi delle alternative	PARZIALMENTE POSITIVO
4	Sottoalternative e soluzioni tecniche	PARZIALMENTE POSITIVO
5	Analisi delle opere d'arte esistenti	NEGATIVO
6	Compatibilità con il reticolo idrografico	PARZIALMENTE POSITIVO
7	Salvaguardia di Lama e gravine	PARZIALMENTE POSITIVO
8	Aree ed immobili di notevole interesse pubblico e integrazione e sviluppo delle reti di mobilità lenta	PARZIALMENTE POSITIVO
9	Opere di mitigazione	PARZIALMENTE POSITIVO
10	Interferenza con lamia esistente	POSITIVO
11	Smaltimento acque di piattaforma	PARZIALMENTE POSITIVO
12	Integrazione delle strade di servizio con un sistema di mobilità lenta	PARZIALMENTE POSITIVO
13	Cantierizzazione	POSITIVO
14	Piano di utilizzo terre e rocce da scavo	POSITIVO

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:

- non sia da assoggettare al procedimento di VIA, alle condizioni ambientali di seguito elencate, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi:
 - o siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate negli elaborati progettuali;



**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	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vincenzo Moretti	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**REGIONE
PUGLIA**

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

8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	ASSET Ing. Filomena Carbone	X 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	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	Assente
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	Assente
	Esperto in Infrastrutture Ing. Antonio Caruso	
	Esperto in Scienze Geologiche Dott.ssa Giovanna Amedei	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Urbanistica Arch. Michele Cirillo	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



Al **DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA,
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

Via Gentile, 52
70126 **BARI**

PEC : servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: [ID_VIA_629] Proponente Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. – 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” (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.). **Trasmissione parere di competenza.**

Con riferimento al procedimento di cui in oggetto, facendo seguito alla nota prot. n. 4487 del 05/04/2022 del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali, di convocazione del Comitato regionale di V.I.A. per il giorno 12/04/2022, si trasmette il parere di competenza elaborato dal Servizio Territoriale di questo Dipartimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.

(Dott.ssa Maddalena SCHIRONE)

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO F.F.

(Dott.ssa Francesca FERRIERI)



AI DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARI

SEDE

Oggetto: [ID_VIA_629] Proponente **Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.** – 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” (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.). **Parere di competenza.**

In riscontro alla nota prot. n. 4487 del 05/04/2022 del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali, di convocazione del Comitato regionale di V.I.A. per il giorno 12/04/2022, si espone quanto segue.

Con riferimento alla componente Atmosfera, in assenza di una valutazione previsionale di dispersione del materiale polverulento correlata alle attività produzione e movimentazione inerti in fase di cantiere, la scrivente Agenzia raccomanda l'applicazione delle seguenti prescrizioni.

- Presso le aree di cantiere correlate ad una maggiore produzione di polveri, si preveda l'esecuzione di un monitoraggio delle polveri inalabili totali PM10 in corso d'opera, tale da consentire una valutazione dello stato di qualità dell'aria e l'eventuale adozione di misure di mitigazione aggiuntive rispetto a quelle previste dal proponente. I risultati del predetto monitoraggio siano custoditi e messi a disposizione degli Enti competenti in caso di eventuali controlli.
- Le aree adibite al deposito inerti e rifiuti siano dotate degli opportuni sistemi di protezione dagli agenti atmosferici, di impermeabilizzazione superficiale, di collettamento e stoccaggio delle acque meteoriche di dilavamento.
- Siano garantiti, in fase di esercizio, la pulizia ruote dei mezzi in transito presso le aree di cantiere e l'eventuale impiego di pannellature delimitanti le aree di lavoro.

Per quanto rappresentato, allo stato degli atti e per quanto di competenza, la scrivente Agenzia ritiene che il progetto in epigrafe **non sia da assoggettare a VIA** alle condizioni sopra esposte.

Distinti saluti.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE

Ing. Salvatore OSTUNI

IL DIRIGENTE AMBIENTALE

Ing. Ersilia D'AMBROSIO

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.

(Dott.ssa Maddalena SCHIRONE)

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente

Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI

Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150

www.arpa.puglia.it

C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari

Servizi Territoriali BARI-BAT

Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis Edificio "L"

S.P. per Casamassima km 3 - 70010 Valenzano (BA)

Tel. 080.9724300

E-mail : dap.ba@arpa.puglia.it

PEC : dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

FERROVIE APPULO LUCANE

C.A. DEL RUP

PEC: investimenti@fal.postecert.it

P.C.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OO. PP., ECOLOGIA E PAESAGGIO

PEC:

dipartimento.mobilitaqualurboppubppaesaggio@pec.rupar.puglia.it

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO | “ID VIA629 – Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo al ‘progetto di raddoppio della linea ferroviaria FAL Bari Matera tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula’. Riscontro VS nota”.

[RB031-22]

Rif. nota FAL prot. n. UI/1075 del 04/03/2022 | prot. AdB n. 6218 del 04/03/2022

In riferimento alla nota di codeste Ferrovie Appulo Lucane in oggetto indicata, questa Autorità di Bacino Distrettuale prende atto dei chiarimenti tecnici e formali con la stessa forniti, riguardanti il tratto di intervento all’intersezione n.3 (21+146.92), fra asse ferroviario e canale di regimazione idraulica e conferma il parere di compatibilità al PAI di cui alla precedente nota prot. n. 4294 del 16/02/2022 in tutti i suoi contenuti. Si precisa che la condizione di ripristinare lo sviluppo longitudinale del canale di regimazione idraulica, secondo il progetto di messa in sicurezza idraulica dell’abitato di Grumo Appula, finanziato con fondi PO-FESR 2007-2013 – Asse II – Linea di intervento 2.3, sul quale questa Autorità si era espressa con nota prot. n. 6996 del 06/06/2012 è di competenza del soggetto all’uopo competente e non influenza il parere favorevole in merito alla compatibilità del progetto in oggetto, cui iter autorizzativo è realizzativo può procedere indipendentemente.

Al riguardo, in riferimento alle criticità rilevate sulla realizzazione del progetto di messa in sicurezza idraulica dell’abitato di Grumo Appula di cui sopra, che allo stato attuale non consentono un’revisione degli scenari di pericolosità idraulica del PAI vigente e non assicurano condizioni adeguate di sicurezza idraulica in alcune aree del centro abitato di Grumo Appula, questa Autorità auspica che l’Amministrazione Regionale, che legge per conoscenza, possa porre in essere tutte le azioni necessarie al fine di risolvere le suddette criticità.

Il Dirigente Tecnico

dott. geol. *Gennaro Capasso*

Referente:
Ing. *Rocco Bonelli*

Il Segretario Generale

dott.ssa geol. *Vera Corbelli*



Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Al Dirigente
Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio VIA VIInC
Regione Puglia
70126 BARI
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

*Risposta al Foglio del 03.03.2021
Div. ... Sez. ... N°2948*

Class 34.43.04/48.01

E p. c. Al Dirigente
Dipartimento Mobilità,
Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica
Della Regione Puglia
Via Gentile, 52
70126 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Alla Commissione Reg.le
Patrimonio Culturale
C/o Segretariato Reg.le MiBAC Puglia
70122 BARI
Pec: mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: PALO DEL COLLE, BINETTO, GRUMO APPULA (BA) - [ID VIA 629]

D.lgs. n. 152/2016 e s.m.i. – 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. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.
Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 – Asse tematico B, Interventi nel settore ferroviario, Potenziamento della linea Bari – Altamura – Matera, giusta Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016.
Proponente: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

In riscontro alla nota trasmessa dalla S.V., e alla documentazione ivi allegata, acquisita dalla Scrivente in data 03.03.2021 - prot. n. 1981, inerente i lavori di cui all'oggetto, questa Soprintendenza rappresenta quanto segue.
L'intervento in esame, volto al raddoppio della linea ferroviaria di proprietà delle Ferrovie Appulo Lucane, operante tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula, interessa una porzione di territorio regionale di rilevante valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla presenza del reticolo delle lame e dei corsi d'acqua che vi si concentrano.

Il progetto coinvolge i territori comunali di Palo del Colle, Binetto e Grumo Appula e rientra all'ambito territoriale “Puglia Centrale”, interessando i territori delle figure territoriali della “conca di Bari e il sistema radiale delle Lame” e della “piana olivata del nord barese”, di cui all'elaborato 5.5 del PPTR.

Nell'area di progetto sono presenti i seguenti Beni e Ulteriori Contesti Paesaggistici, in particolare:

a) Beni Paesaggistici:

- Aree di Notevole Interesse Pubblico, di cui al D.M. 01.08.1985, recante “Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari”, istituito ai sensi della L. 1497 Supp. G. U. n. 34 del 06.02.1986 e soggetto alle disposizioni della Scheda PAE 0115 e dell'art. 79 delle NTA del vigente PPTR;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, tutelati ai sensi della lett. c), del co. 1 dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 3 dell'art. 41 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle prescrizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR;

a) Ulteriori Contesti Paesaggistici:

- Reticolo idrografico di connessione alle RER, tutelati ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 42 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 47 delle NTA del PPTR;

- Lame e Gravine, tutelate ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 2 dell'art. 50 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 51, alle direttive dell'art. 52 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 54 delle NTA del PPTR;

- Città Consolidata, tutelata ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 76 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 77, alle direttive dell'art. 78.

Il progetto, così come descritto negli elaborati allegati all'istanza che si riscontra, prevede:

- il raddoppio della linea ferroviaria esistente, con posa in opera di traverse in cls, installazione di cunicoli per gli impianti di sicurezza e segnalamento e di recinzioni, nonché e la realizzazione di opere di regimentazione delle acque, con condotta in c.a., e la riconfigurazione del rilevato con gradonatura.

- la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata (Km 17+634.34 - Km 17+694.34), prossimo a quello pre-esistente a 5 archi con paramento murario, la cui costruzione, in acciaio e cls, comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di spalle e muri di sostegno in cls, nonché la posa in opera di paratie provvisorie di protezione per il binario esistente;

- demolizione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto al (Km 18+700);

- realizzazione, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, di una nuova viabilità (rettilinea, in rilevato e su muri di contenimento) e del cavalcaferrovia Binetto (km19+328.23), di 15 m di luce, progettato in cls e acciaio. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di muri andatori di sostegno del rilevato, in materiale cementizio, e la realizzazione di nuovo sedime viario in materiale impermeabile bituminoso;

- demolizione e rifacimento del ponticello di h 2 m (km19+648.37) in cls;

- ampliamento del ponte ad arco (km19+810.43), con scatolare chiuso in c.a. e muri d'ala rivestiti in materiale lapideo. L'intervento prevede opere di scavo e fondazione;

- realizzazione, a spinta, del nuovo sottovia (km19+896.06). L'intervento comporta la realizzazione della nuova viabilità in trincea con muri di sostegno e manto impermeabile bituminoso, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, opere di scavo e fondazione, la posa in opera di trave reggispinta e muri di sostegno, nonché l'illuminazione del sottovia;

- rifacimento sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), con realizzazione tombino scatolare, muri di sostegno e rampe pedonali. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la realizzazione di muri andatori di sostegno;

- adeguamento di n. 5 tombini, con demolizioni e ampliamento della sezione o incremento della lunghezza delle strutture esistenti;

- realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche da realizzarsi tanto per i nuovi binari che per quelli esistenti dove mancanti;

- realizzazione di nuove strade complanari di raccordo;

- modifiche nelle banchine e nei fabbricati viaggiatori delle stazioni;

- nuove recinzioni in rete metallica elettrosaldata su sostegni in cls, in muratura a secco e in cls vibrato;

L'esecuzione del progetto comporta, in generale, per il suo intero sviluppo, operazioni di scavo, la demolizione di diverse strutture anche in muratura a secco delimitanti i fondi privati, con perdita della vegetazione spontanea ivi ospitata che svolge anche un importante ruolo per la salvaguardia dell'habitat e lo spostamento delle specie, nonché l'espianto di uliveti, vigneti e vegetazione arbustiva spontanea.

Le opere previste da progetto, così come descritte, risultano, dunque, in contrasto con:

1) le disposizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare:



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

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

a5) 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;

a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione".

Si fa presente, altresì, che il punto b4) indica tra gli interventi ammissibili esclusivamente la "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" e che l'intervento in esame non ricade nella fattispecie di che trattasi;

2) le disposizioni dell'art. 47 delle NTA del PPTR, in quanto il punto b1) prevede, infatti, che sia attuabile una "trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che 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". Anche in questo caso, l'intervento non ricade nella fattispecie di che trattasi così come enunciata nelle norme;

3) le disposizioni dell'art. 54 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare:

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;

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

Si fa presente, altresì, che il punto b2) indica tra gli interventi ammissibili esclusivamente "adeguamento di tracciati viari e ferroviari esistenti che non comportino alterazioni dell'idrologia e non compromettano i caratteri morfologici, ecosistemici e paesaggistici" e l'intervento non ricade nella fattispecie di che trattasi così come enunciata nelle norme;

4) con le disposizioni della scheda PAE 0115, che reitera le richiamate prescrizioni.

Si evidenzia che i contrasti riportati non permettono il rilascio dei titoli paesaggistici sui quali questo Ufficio esprime parere endo-procedimentale di competenza.

In riferimento ad una eventuale procedura di deroga, si richiama il contenuto del co. 1 dell'art. 95 delle NTA del PPTR, il quale dispone che:

"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".

Al fine di permettere all'Amministrazione competente al rilascio del titolo paesaggistico e a questo Ufficio di svolgere le valutazioni di propria competenza, rispetto a quanto già esaminato nella Relazione Paesaggistica presentata, la stessa dovrà essere integrata analizzando in maniera puntuale la compatibilità del progetto rispetto a tutti gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37, nonché 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.

Tra gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui alla Scheda d'ambito della Puglia Centrale, riprese altresì nella scheda PAE 0115, e si richiama in particolare l'attenzione sulla necessità di evidenziare la compatibilità delle opere a farsi con gli obiettivi di:

- "Realizzare l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici", che secondo le direttive si attua anche prevedendo "misure per favorire la rilocalizzazione di opere ed infrastrutture insediate nelle aree di pertinenza fluviale" e riducendo "l'artificializzazione dei corsi d'acqua";



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

-*"salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica"*, che secondo le direttive si attua anche evitando *"trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica per la Biodiversità, in particolare relativamente alle lame, ai pascoli, ai boschi residui ed al sistema dei muretti a secco"*.

Si evidenzia, inoltre, già in questa sede, 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.

Si riportano di seguito alcune prescrizioni e indicazioni progettuali volte a migliorare l'inserimento paesaggistico/ambientale delle opere previste, qualora le stesse risultino realizzabili in deroga al PPTR:

- tutte le murature a secco, oggetto di demolizione, dovranno essere ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo andamento del tracciato ferroviario. Durante lo smontaggio si dovrà cercare di preservare la vegetazione spontanea esistente nelle murature e dovranno essere recuperati tutti i materiali lapidei attualmente in opera. Gli stessi dovranno essere ri-posati in opera secondo la tecnica tradizionale, escludendo del tutto il ricorso a malte di qualunque tipo, nonché a fondazioni in cls armato. La costipazione di terreni eventualmente cedevoli dovrà essere realizzata con materiali permeabili, escludendo del tutto il ricorso al calcestruzzo previsto da progetto (cfr. Tav. DAR_3DV011a). Per gli interventi sui muretti a secco si rimanda, altresì, ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia" e si ricorda che gli stessi hanno carattere prescrittivo nelle aree di Notevole Interesse Pubblico;

- analogamente, anche le murature in tufo, oggetto di demolizione nel progetto, dovranno essere oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti (cfr. Tav. DAR_3DV013a, DAR_3DV015a);

- il cd. "Edificio in pietra 2" (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno;

- in generale, sulla base della documentazione fotografica fornita nelle tavv. DAR_3DV010a, DAR_3DV011a, DAR_3DV012a, DAR_3DV013a, DAR_3DV014 e DAR_3DV015a non è possibile riconoscere eventuali valori morfo-tipologici di tutte le strutture oggetto di demolizione.

Si ricorda che, sulla base del disposto combinato tra il co. 1 dell'art. 10 e il co. 1 dell'art. 12 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, risultano sottoposti *ope legis* alle disposizioni di tutela dello stesso Decreto, tutte *"le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico"*, *"di autore non vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre settanta anni"*. Per tanto, qualora tali strutture ed edifici, nonché le stazioni coinvolte nel presente progetto rientrino nella richiamata fattispecie, la realizzazione di opere, di qualunque genere, sulle stesse dovrà essere sottoposta alla preventiva autorizzazione da parte del Soprintendente, ai sensi dell'art. 21 dello stesso D. Lgs. n. 42/2004, previa presentazione di specifica istanza;

- coerentemente a quanto espresso al punto precedente non potranno essere demoliti i tombini n. 1, 2, 3, 4. Potranno, invece, essere realizzati nuovi tombini, in prossimità di quelli esistenti, che presentino caratteristiche morfo-tipologiche analoghe a quelle degli elementi con strutture in pietra conservarsi, piuttosto che le morfologie indicate alle tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a;

- in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ove possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica;

- la morfologia prescelta per il nuovo ponte Lamasinata, permette di realizzare per una luce di circa 60 m una campata unica, con fondazioni in opera nelle sponde dell'alveo. Tuttavia, la tipologia ad arco con via inferiore, prevista da progetto, risulta di difficile mitigazione nel contesto paesaggistico in cui si inserisce. La struttura si affianca al ponte a cinque campate arcuate e con paramento in muratura, presentando, tuttavia, un ben più accentuato sviluppo altimetrico rispetto alla pre-esistenza. Ne consegue che il nuovo ponte, oltre ad obliterare quasi completamente un lato della pre-esistenza, ne comprometterebbe la percezione anche sul lato opposto rimasto libero, compromettendo anche da tale visuale l'immagine ormai consolidata del paesaggio del ponte a cinque arcate



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

M

e non indagata nelle simulazioni tridimensionali di progetto. La cromia chiara prescelta per la struttura ad arco non ne migliora l'inserimento paesaggistico, accentuandone, di fatto, la presenza. Anche la scelta di materiali trasparenti per i parapetti di sicurezza non rappresenta un'opera di mitigazione, ma al contrario risulta in tale contesto non opportuna, non solo per l'inserimento di un ulteriore materiale estraneo alla tradizione costruttiva dei luoghi, ma anche perché lo stesso, costituisce un ulteriore ostacolo alla fruizione dei luoghi da parte dei volatili. I parapetti dovrebbero quindi essere realizzati in metallo, in cromie congrue al contesto rurale (per es. in cor-ten) reiterando la stessa quota e lo stesso sviluppo altimetrico dei parapetti esistenti. Anche le modalità di realizzazione delle sponde e delle strutture di contenimento in cls, risultano di notevole impatto. Il rivestimento in pietra naturale sui muri in tensiter (cfr. tav. DAR_3DS021a), così come riscontrabile anche nelle simulazioni tridimensionali realizzate (cfr. tav. DAR_3DZ007a), per altro non costituisce una efficace opera di mitigazione delle strutture, accentuandone al contrario il carattere di artificializzazione. Si dovrà, per tanto, fare riferimento piuttosto alle tecniche dell'ingegneria naturalistica, creando sponde e contenimenti dal profilo naturalistico e rinverdite;

- al fine di assicurare un migliore inserimento delle opere a farsi, per il Cavalcaferrovia Binetto (km19+328.23), analogamente a quanto indicato per il ponte Lamasinata, dovrà essere realizzato con tecniche di ingegneria naturalistica, evitando altresì il ricorso al misto cementato. Non si dovranno prevedere rivestimenti con pannelli in pietra locale, ma paramenti in pietra allettati con malta (cfr. tav. DAR_3DS019a). La veletta in cls prevista da progetto, dovrà essere sostituita da un elemento in metallo di cromia coerente al contesto paesaggistico. Le barriere di protezione bordoponte dovranno essere realizzate con elementi in metallo (o eventualmente lignei) e con cromie non dissonanti rispetto al contesto rurale circostante. Anche le barriere di protezione a rete previste da progetto dovranno integrarsi cromaticamente al contesto e magari essere rinverdate;
- anche il Ponticello (km 19+648.37), dovrà prevedere elementi di protezione analoghi a quelli indicati al punto precedente, cromaticamente compatibili al contesto. I muri d'ala dovranno presentare paramenti in pietra locale, posati in opera con sottili giunti in malta a base calce;
- il Ponte ad Arco (km19+810.43), dovrà prevedere elementi di protezione analoghi a quelli indicati ai punti precedenti per morfologia e cromaticamente compatibili al contesto di inserimento. Il nuovo prospetto dovrà replicare in tutto quello già in opera, realizzando un paramento lapideo analogo a quello pre-esistente, allettato con malta a base calce, invece, che fare il ricorso ai pannelli di rivestimento previsti da progetto (cfr. tav. DAR_3DS011a);
- nel nuovo sottovia Binetto (km19+896.06), come indicato nei casi precedenti non dovrà essere posato in opera il rivestimento con pannelli in pietra locale, mitigando piuttosto la presenza dei muri di contenimento con elementi naturalistici;
- nel rifacimento del sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), piuttosto che reiterare le strutture in cls attualmente esistenti, si potrebbe prevedere la realizzazione di rampe e scale in elementi metallici e rivestimenti murari, similari alle strutture contigue esistenti, per gli elementi di contenimento. Coerentemente allo sviluppo dell'intero progetto, le reti di protezione possono più opportunamente essere sostituite da barriere in metallo similari a quelle descritte ai punti precedenti;
- nella realizzazione delle nuove recinzioni deve prediligersi l'impiego di materiali afferenti alla tradizione costruttiva dei luoghi. In particolare, le recinzioni di tipo A, con rete metallica elettrosaldata (o rete metallica plastificata elettrosaldata), montata su sostegni di conglomerato cementizio armato prefabbricato e precompresso dovranno essere sostituite con recinzioni in muratura di pietra. Per tanto, recinzioni con murature a secco dovranno essere realizzate sia dal lato del nuovo binario che di quello pre-esistente, secondo le indicazioni già richiamate in apertura e in adesione ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";
- allo scopo di favorire un migliore inserimento cromatico delle opere a farsi, gli elementi lapidei costitutivi delle nuove strutture a secco (e non), nonché la pietra locale impiegata per i rivestimenti, dovranno presentare caratteristiche similari agli elementi lapidei già presenti *in situ* nelle murature a secco esistenti;
- in via generale si dovrà favorire l'impiego di materiali naturali, eco-compatibili e drenanti. Tutti i nuovi marciapiedi, nonché i sentieri pedonali di servizio dovranno essere realizzati con pavimentazione in elementi drenanti e di cromia idonea al contesto di inserimento;



Rh

- la nuova viabilità dovrà essere realizzata con barriere di protezione in elementi metallici (o eventualmente lignei) dalle cromie non dissonanti rispetto al contesto rurale circostante, come già evidenziato ai punti precedenti. Le nuove complanari dovranno essere realizzate con manto in materiali drenanti e con coloriture prossime a quelle dei percorsi interpoderali. In via generale per la nuova viabilità si rimanda ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.5, recante "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture";

- tra le opere di mitigazione del nuovo sistema infrastrutturale deve essere previsto anche un percorso per la mobilità dolce, realizzato in materiali drenanti e con cromie nella gamma dei marroni, al fine di garantirne il miglior inserimento cromatico;

- fermo restando quanto richiamato in merito all'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. n. 42/04, evidenziando che nell'ambito del richiamato procedimento dovranno essere specificate tipologia e posizione dei corpi illuminanti previsti, nonché delle rampe, delle scale e del parapetto in acciaio e vetro previsto da progetto, le nuove banchine nella stazione di Binetto dovranno essere realizzate con pavimentazione in elementi drenanti, i cui dettagli andranno definiti nell'ambito della richiamata autorizzazione;

- Considerato che l'intervento proposto comporta l'espianto della ingente componente vegetazionale attualmente presente, si richiede, attraverso l'elaborazione di una relazione di dettaglio redatta da tecnico competente per materia, la puntuale analisi e mappatura dello stato dei luoghi, con particolare attenzione all'eventuale identificazione e geolocalizzazione di ulivi che presentino le caratteristiche del tipo monumentale. Le alberature oggetto di espianto dovranno essere tutte oggetto di successivore-impianto, sulla base di un puntuale progetto da redarsi. Come forma di mitigazione, dovranno essere previste, altresì, alberature suppletive di nuovo impianto, in particolare in prossimità delle nuove strutture a farsi.

- In relazione agli aspetti archeologici, si fa presente che nella documentazione allegata alla richiesta in epigrafe, risulta assente il "Documento di valutazione archeologica preventiva", pure presente con codice EG0032 - DAR_3RZ005a nell'Elenco elaborati EG001. In assenza della suddetta Relazione, il parere di competenza ai sensi dell'art. 25 del d.lgs 50/2016 non è procedibile.

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 47 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Il Soprintendente *ad interim*
arch. Maria Piccarreta

Responsabile del Procedimento
Funzionario Architetto
Arch. Federica Gotta

F.G.



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it