

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA E VINCA 14 dicembre 2022, n. 438

[ID VIA 805] D.lgs. n. 152/20016 e s.m.i. - Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto denominato "D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. Raddoppio della tratta Andria - Barletta".

IL DIRIGENTE ad interim del SERVIZIO VIA-VInCA

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

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

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 *"Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*.

VISTO l'art.18 del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *"Codice in materia di protezione dei dati personali"* ed il Reg. 2016/679/UE.

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

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

VISTA 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*".

VISTA la D.G.R. n. 1041 del 25.07.2022 avente ad oggetto i "*Servizi Digitali per l'Ambiente ed il territorio: Sportello Ambientale. Adozione del Portale unico dei Procedimenti Amministrativi di carattere Ambientale*".

VISTI:

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

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 s.m.i.

PREMESSO CHE:

- **Ferrotramviaria S.p.A.** ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ex art. 19 del D. Lgs.152/2006 s.m.i., rif. prot n. 10409/22/P del 30.09.2022, sia a mezzo pec, in data 30.09.2022, acquisita al prot. n. 13147 del 20.10.2022, che tramite lo Sportello Ambientale della Regione Puglia, in data 26.10.2022, acquisita al prot. n. 13414 dello stesso giorno, per il progetto denominato *“D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. Raddoppio della tratta Andria - Barletta “con la relativa documentazione progettuale;*
- in data 07.11.2022 **l’istante** ha poi inoltrato, a mezzo mail, acquisita al prot. n. 13847 del 08.11.2022, il link dal quale scaricare tutta la documentazione a corredo, in formato elettronico, *“caricata sullo Sportello Ambiente in relazione alla pratica in oggetto, comprensiva della quietanza di pagamento dei relativi oneri calcolati ai sensi della L.R. 17/2007”* comunicando che la detta documentazione *“di cui al link sopra richiamato sostituisce integralmente l’istanza inviata in precedenza per pec dalla Scrivente prot. 10409/22/P del 30/9/2022”;*
- il **Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia**, con nota prot. n. AOO_089_13884 del 09.11.2022, richiamate le disposizioni di cui agli artt. 7 e 8 della L. n. 241/1990 s.m.i. e di cui all’art.19, comma 3, del D.Lgs 152/2006 s.m.i., ha comunicato a tutte le Amministrazioni e agli Enti interessati, per via telematica l’avvio del procedimento amministrativo, nonché, l’avvenuta pubblicazione, sul Portale Ambientale della Regione Puglia, all’indirizzo: <http://sit.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, della documentazione a corredo dell’istanza di verifica di assoggettabilità a VIA. Nella stessa nota prot. n. AOO_089_13884 del 09.11.2022, il Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia ha invitato, contestualmente, ai sensi dell’art. 19 c.4 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., *“chiunque abbia interesse”*, previa presa visione dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo dell’istanza, pubblicata sullo Sportello Ambientale della Regione Puglia, a presentare le proprie osservazioni, nonché, tutte le Amministrazioni ed Enti interessati, coinvolti nel procedimento, a trasmettere i propri pareri/contributi istruttori, nel termine perentorio di 30 giorni dalla pubblicazione della stessa;
- in data 17.11.2022 la succitata nota prot. n. AOO_089_13884 del 09.11.2022 è stata pubblicata, altresì, sul nuovo Sportello Ambientale;
- il **Comando Provinciale VVF Barletta-Andria-Trani**, in data 09.12.2022, ha trasmesso, a mezzo pec, nota rif. prot. 7371 del 09.12.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_15454 del 12.12.2022, con la quale ha comunicato che: *“.....In merito alla soppressione dei passaggi a livello e la costruzione di eventuali sottopassi/soprapassi, per essi deve essere garantita l’accessibilità dei mezzi antincendio, ovvero le aree devono avere i seguenti requisiti minimi:*
 - larghezza: 3,50 m;
 - altezza libera: 4,00 m;
 - raggio di volta: 13,00 m;
 - pendenza: non superiore al 10%;
 - resistenza al carico: almeno 20 tonnellate (8 sull’asse anteriore e 12 sull’asse posteriore; passo 4 m).

Si precisa, ad ogni buon conto, che per eventuali attività ricadenti in Categorie B e/o C dell’allegato I del D.P.R. 151/2011, eventualmente presenti nell’ambito dell’attività di che trattasi, il titolare dell’attività è tenuto ad adempiere agli obblighi previsti nello stesso D.P.R. (...) al fine di consentire la formulazione del parere di competenza di questo Comando..”;

- il **Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare del Comune di Andria**, in data 09.12.2022, ha trasmesso nota rif. prot. n.0106560/2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_15462 del 12.12.2022, con la quale ha comunicato che: *“Dall’analisi della documentazione in atti del procedimento in oggetto è stato rilevato che non è stato effettuato alcun confronto, né verifica, dei parametri inerenti l’inquinamento acustico, conseguente alla realizzazione delle opere in progetto, con quanto riportato nel Piano di Zonizzazione Acustico del Comune di Andria, approvato con deliberazione consiliare n. 57 del 26/10/2010.”.*

RILEVATO CHE:

- nella seduta del 13.12.2022, il Comitato VIA regionale, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R.R. n. 7/2018, valutata la documentazione prodotta dal proponente, ha espresso parere definitivo di competenza, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022, "allegato 1" alla presente quale parte integrante, ritenendo *"..che il progetto in epigrafe sia da assoggettare al procedimento di VIA"*;

DATO ATTO CHE:

- non risultano pervenute osservazioni da parte del pubblico;

ACQUISITI agli atti del procedimento:

- la nota, rif. prot. n. 7371 del 09.12.2022, del **Comando Provinciale VVF Barletta-Andria-Trani**, trasmessa, a mezzo pec, in data 09.12.2022 e acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_15454 del 12.12.2022, con la quale ha comunicato che: *"....In merito alla soppressione dei passaggi a livello e la costruzione di eventuali sottopassi/soprapassi, per essi deve essere garantita l'accessibilità dei mezzi antincendio, ovvero le aree devono avere i seguenti requisiti minimi:*
 - larghezza: 3,50 m;
 - altezza libera: 4,00 m;
 - raggio di volta: 13,00 m;
 - pendenza: non superiore al 10%;
 - resistenza al carico: almeno 20 tonnellate (8 sull'asse anteriore e 12 sull'asse posteriore; passo 4 m).*Si precisa, ad ogni buon conto, che per eventuali attività ricadenti in Categorie B e/o C dell'allegato I del D.P.R. 151/2011, eventualmente presenti nell'ambito dell'attività di che trattasi, il titolare dell'attività è tenuto ad adempiere agli obblighi previsti nello stesso D.P.R. (...) al fine di consentire la formulazione del parere di competenza di questo Comando.."*;
- la nota, rif. prot. n.0106560/2022, del **Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare del Comune di Andria**, trasmessa in data 09.12.2022 e acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_15462 del 12.12.2022, con la quale ha comunicato che: *"Dall'analisi della documentazione in atti del procedimento in oggetto è stato rilevato che non è stato effettuato alcun confronto, né verifica, dei parametri inerenti l'inquinamento acustico, conseguente alla realizzazione delle opere in progetto, con quanto riportato nel Piano di Zonizzazione Acustico del Comune di Andria, approvato con deliberazione consiliare n. 57 del 26/10/2010."*
- il parere del **Comitato VIA regionale**, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022, "allegato 1" alla presente quale parte integrante, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R.R. n. 7/2018, espresso nella seduta del 13.12.2022, di **Assoggettabilità a VIA dell'intervento di che trattasi**. In particolare: *"(...)Esaminata la documentazione disponibile, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del D.Lgs.n.152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del R.R. n.07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché il Proponente non ha sviluppato né illustrato in dettaglio le caratteristiche del progetto(ai sensi dell'Allegato V, punto 1, lettere da a) a g) del D.Lgs. n.152/2006), tenuto anche conto della sensibilità ambientale del territorio in cui sono previste le opere (ai sensi dell'Allegato V punto 2, lettere a), b) e c8) del D.Lgs. n.152/2006) e gli effetti dell'intervento sulle matrici ambientali, in maniera adeguata e tale da poter escludere potenziali impatti ambientali significativi e negativi (anche ai sensi dell'Allegato V, punto 3, lettera h) del D.Lgs. n.152/2006); pertanto, si richiede che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA."*

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

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

RICHIAMATE le disposizioni di cui:

- all'art.5 co.1 lett. m) del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.: *"verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto: la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto"*;
- all'art.19 co.5 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.: *"L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili ulteriori impatti ambientali significativi."*;
- all'art.28 co.1 della L.R. 11/2001 e s.m.i.: *"Presso il Dipartimento regionale Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, Sezione Autorizzazioni Ambientali, è istituito il Comitato tecnico regionale per la valutazione di impatto ambientale, nel seguito "Comitato", quale organo tecnico-consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale di piani, programmi e progetti."*;
- all'art.28 co.1 bis lett. a) della L.R. 11/2001 e s.m.i.: *"Al Comitato sono assegnate le seguenti funzioni: a) svolge attività di supporto tecnico e giuridico, inclusi gli approfondimenti tecnici e i pareri istruttori intermedi, nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale nelle forme previste dal d.lgs. 152/2006 e dalla presente legge;"*;
- all'art.3 del R.R. 07/2018: *"Il Comitato svolge le funzioni di cui all'art. 28, comma 1-bis della legge regionale n. 11/2001 e ss. mm. ii. e, qualora ritenuto necessario dal Presidente, ovvero per questioni di particolare necessità, si esprime in merito ai progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA e sulla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali apposte nei provvedimenti."*;
- all'art.4 co.1 del R.R. 07/2018: *"I compiti del Comitato sono quelli necessari ad assolvere alla funzioni di cui all'art. 3 e, in modo esemplificativo, comprendono: l'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo pubblicata sul portale ambientale regionale; (...)"*.

CONSIDERATO CHE:

- l'art. 19 co. 8 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. stabilisce: *"Qualora l'autorità competente stabilisca che il progetto debba essere assoggettato al procedimento di VIA, specifica i motivi principali alla base della richiesta di VIA in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V alla parte seconda."*;
- le motivazioni alla base dell'assoggettamento del progetto alla procedura di Valutazione d'impatto Ambientale, in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V alla parte seconda, sono enunciate nel parere del Comitato VIA regionale, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022, *"allegato 1"* al presente provvedimento per farne parte integrante, al quale è attribuita la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art. 4 del R.R. del 22 giugno 2018 n. 7.

TENUTO DEBITAMENTE CONTO:

- dello studio preliminare ambientale acquisito agli atti del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di che trattasi;
- dei pareri dei soggetti con competenza ambientale acquisiti agli atti del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 s.m.i.;
- del parere definitivo di **Assoggettabilità a VIA** dell'intervento in oggetto, espresso dal Comitato regionale per la VIA nella seduta del 13.12.2022, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022.

RICHIAMATE le disposizioni di cui:

- all'art. 2 della L.241/1990 e s.m.i. *“Ove il procedimento consegua obbligatoriamente ad un’istanza, ovvero debba essere iniziato d’ufficio, le pubbliche amministrazioni hanno il dovere di concluderlo mediante l’adozione di un provvedimento espresso”*;
- all'art.5 co.1 lett. n) del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.: *“provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA: il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante dell’autorità competente che conclude il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA”*.

RITENUTO che, per quanto sopra considerato, sussistano i presupposti per la conclusione del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., inerente alla proposta progettuale, identificata dal codice ID VIA 805, denominata *“D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. Raddoppio della tratta Andria - Barletta”*, presentata dalla **Ferrotramviaria S.p.A.**

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. e dell'art. 2 co.1 della L.241/1990 e s.m.i, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta dal Comitato Regionale per la V.I.A. (R.R. 22 giugno 2018, n. 7 art.1, art. 3, art. 4), di tutti i contributi espressi dagli Enti ed Amministrazioni a vario titolo coinvolti nel procedimento e dell'istruttoria amministrativa espletata dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia,

DETERMINA

- **di dare atto** che le considerazioni, prescrizioni e valutazioni, espresse in narrativa, si intendono tutte integralmente riportate e trascritte e formano parte integrante del presente provvedimento;
- **di assoggettare alla procedura di VIA** il progetto denominato: **“D.M. 363/2021. Fondo Complementare**

al PNRR. Raddoppio della tratta Andria - Barletta “, proposto dalla **Ferrotramviaria S.p.A.**, sulla scorta e per le motivazioni, in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V alla parte seconda, indicate nel parere del Comitato regionale per la VIA, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022, "allegato 1" 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 che trattasi, anch'essi allegati alla presente Determinazione;

- **di stabilire** che i seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente provvedimento:
 - Allegato n.1: Parere del **Comitato VIA** regionale, prot. n. AOO_089/15549 del 13.12.2022;
 - Allegato n.2:
 - Parere **Comando Provinciale VVF Barletta-Andria-Trani** rif. prot. n. 7371 del 09.12.2022;
 - Parere **Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare del Comune di Andria** rif. prot. n.0106560/2022 del 09.12.2022;
- **di dichiarare** il presente provvedimento immediatamente esecutivo;
- **di notificare** il presente provvedimento, a cura del Servizio VIA e VInCA, all'istante: **Ferrotramviaria S.p.A.**;
- **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 s.m.i., emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e s.m.i., 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. 9 pagine, compresa la presente, dall'Allegato n. 1 composto da 29 pagine, dall'Allegato n. 2 composto da 2 pagine, per un totale di 40 (quaranta) pagine.

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

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

Arch. Vincenzo Lasorella

La sottoscritta attesta che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione da parte del dirigente *ad interim* del Servizio V.I.A. e V.Inc.A. della Sezione Autorizzazioni Ambientali, è conforme alle risultanze istruttorie e alla normativa vigente.

Il Responsabile del Procedimento VIA

Arch. Tiziana Romano

Prot. r. puglia/AOO_089-13/12/2022/15549



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 13/12/2022

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

Procedimento:	ID VIA 805:Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e ss.mm.ii.
	VInCA: <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI
	Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SI
Oggetto:	Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. per il progetto D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. "Raddoppio della tratta Andria – Barletta"
Tipologia:	D.Lgs.n.152/2006 e ss.mm.ii. - Parte II - All.IV lettera7.i "Progetti di infrastrutture - linee ferroviarie a carattere regionale o locale"
Autorità Comp.	Regione Puglia, ex L.R. n.11/2001e ss.mm.ii., Elenco B.1, lettera B.1.d) "linee ferroviarie a carattere regionale"
Proponente:	Ferrotramviaria S.p.A. – Piazza Giovanni Winckelmann 12 - 00162 Roma

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

1. Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, costituenti il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" <http://www.sit.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 09/11/2022, contenuta nel file compresso "IDVIA_805_Ferrotramviaria.rar" ed articolata come di seguito riportato:

- prot_13884_2022-11-09.pdf
- cartella "Progetto" contenente i seguenti files e sottocartelle:
 - FTE01EG_EE01E.pdf (*Elenco elaborati*)
 - FTE05AMB_RTS01A.pdf (*Relazione di verifica di assoggettabilità a VIA*)
 - sottocartella "Attestazioni":



- Attestazione veridicità SIA Completa.pdf
- Atti VIA impianto in oggetto Att 8 Completa.pdf
- sotto cartella “Elaborati PDF”:
 - sottocartella “01_ELAVORATI GENERALI”:
 - FTE01EG_COR01B.pdf
 - FTE01EG_COR02B.pdf
 - FTE01EG_COR03B.pdf
 - FTE01EG_EE01E.pdf
 - FTE01EG_RTG01B.pdf
 - sottocartella “05_AMBIENTE”:
 - cartella “01_Archeologia”:
 - FTE05AMB_AHRTS01B.pdf
 - cartella “02_Impatto ambientale”:
 - FTE05AMB_IARTS01B.pdf
 - FTE05AMB_IARTS02B.pdf
 - FTE05AMB_IARTS03B.pdf
 - FTE05AMB_IARTS04B.pdf
 - cartella “03_Impatto paesaggistico”:
 - FTE05AMB_IPRTS01B.pdf
 - sottocartella “06_VARIANTE AL PRG”:
 - FTE 06 PRG AN PLA 01 A.pdf
 - FTE 06 PRG BT PLA 01 A.pdf
 - sottocartella “09_OPERE CIVILI”:
 - FTE09OC_LLPLA01B.pdf
 - FTE09OC_LLPLA02B.pdf
 - FTE09OC_LLPLA03B.pdf
 - FTE09OC_LLPLA04B.pdf
 - FTE09OC_LLPLA05B.pdf
 - cartella “formazione_sede”:
 - FTE09OC_LLFSSSEZ01A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ02A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ03A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ04A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ05A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ06A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ07A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ08A.pdf
 - FTE09OC_LLFSSSEZ09A.pdf
 - cartella “ponteA14”:
 - FTE09OC_PON03C.pdf
 - FTE09OC_PON05B.pdf
 - cartella “STRADE”:
 - FTE09OC_STANPLA04B.pdf
 - FTE09OC_STANPLA05B.pdf
 - FTE09OC_STANPLA06B.pdf
 - FTE09OC_STBTPLA06B.pdf
 - FTE09OC_STBTPLA07B.pdf



- FTE09OC_STBTPLA08B.pdf
- FTE09OC_STBTPLA09B.pdf
- FTE09OC_STBTPLA10B.pdf
- cartella “tombini”:
 - FTE 09 OC TOM - PLA 38 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 22 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 23 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 24 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 25 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 26 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 27 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 28 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 29 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 30 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 31 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 32 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 33 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 34 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 35 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 36 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 37 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 38 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 39 B.pdf
 - FTE 09 OC TOM- PLA 40 B.pdf
- sotto cartella “Shape raddoppio AN_BT”:
 - Shape raddoppio AN_BT.cpg
 - Shape raddoppio AN_BT.dbf
 - Shape raddoppio AN_BT.prj
 - Shape raddoppioAN_BT.qmd
 - Shape raddoppioAN_BT.shp
 - Shape raddoppioAN_BT.shx

In data 12/12/2022 sono anche pervenuti i seguenti pareri:

- Comando Vigili del Fuoco Barletta Andria Trani, prot. n. U.0007371.09-12-2022 del 09/12/2022:
 - COM-BT.REGISTRO UFFICIALE.2022.0007371.pdf
- Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare della Città di Andria, datato 07/12/2022, prot. n.106560/2022:
 - Contributo istruttorio-1 ver assvas raddoppio andria barletta.pdf.pdf

2. Descrizione dell'intervento

L'intervento rientra in un più ampio programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, finanziato con D.M. n.363/2021, relativo alle risorse del Fondo Complementare al P.N.R.R.

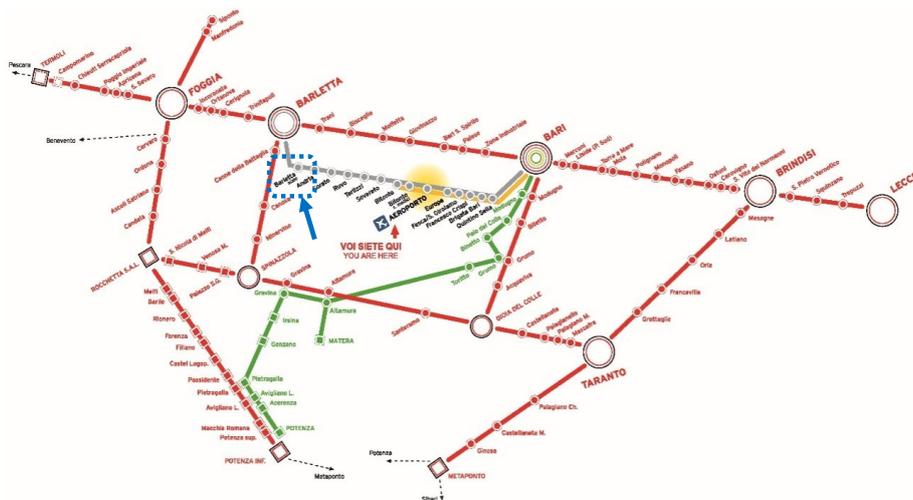
Consiste nell'ampliamento dell'attuale sede ferroviaria della linea elettrificata a binario unico Andria-Barletta di Ferrotramviaria al duplice fine, secondo le intenzioni del Proponente, di poter collocare il



nuovo binario di raddoppio in adiacenza al binario esistente e, al contempo, modificare la sede del binario esistente, adeguandolo alle STI (specifiche tecniche europee di interoperabilità per il trasporto ferroviario).



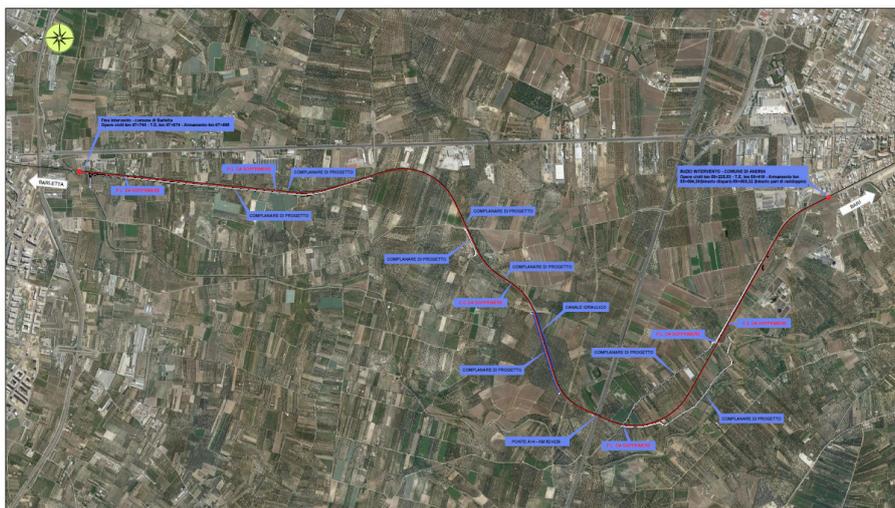
*Inquadramento dell'intervento sulla linea ferroviaria Andria-Barletta di Ferrotramviaria S.p.A.
(elaborato FTE05AMB_RTS01A, pag. 6)*



Inquadramento dell'intervento nelle reti ferroviarie statali e regionali/locali



*gravitanti nelle province di Bari e BAT (escluso rete Ferrovie del Sud Est)
(rielaborazione immagine dal sito Ferrotramviaria)*



*Planimetria dell'intervento su base fotografica satellitare
(elaborato FTE01EG_COR03B)*

Il progetto preliminare di fattibilità tecnico-economica presentato per la valutazione prevede la realizzazione di circa 8,7km di binario di raddoppio in affiancamento all'esistente, mantenendo circa le stesse caratteristiche plano-altimetriche e con l'intento di ridurre, per quanto possibile, le interferenze con il territorio.

Nello specifico, il binario di raddoppio parte dalla progressiva chilometrica Km 59+009,32 (dopo la fermata di Andria nord) della linea Andria-Barletta e si dispone alla sinistra del binario esistente, con interasse di 3,8m, fino alla progressiva chilometrica Km 67+695 (in prossimità della stazione Barletta scalo), prevedendo anche altre tipologie di opere così localizzate:

- opere di armamento ferroviario: inizio intervento al Km 59+004,39 (giunto scambio su binario dispari) / Km 59+009,32 (binario pari di raddoppio) – fine intervento al Km 67+695;
- trazione elettrica: inizio intervento al Km 59+410 (POE Andria) – fine intervento al Km 67+874 (POE Barletta Scalo);
- opere civili: inizio intervento al Km 59+225,53 – fine intervento al Km 67+695. In tale tipologia rientrano la demolizione e adeguamento dei tombini idraulici presenti sulla tratta interessata; la demolizione e realizzazione del nuovo ponte ferroviario sulla A14; la soppressione di 4 passaggi a livello ai Km 67+325,23, Km 66+009,77, Km 61+796,38, Km 60+627,84; la realizzazione di sei complanari necessarie a garantire l'accessibilità ai fondi, con adeguamento di viabilità in parte già esistenti; la demolizione delle case cantoniere n.21 e 22.

Le opere di progetto ricadono nel territorio fra Andria e Barletta, nella provincia BAT.

3. Inquadramento vincolistico (PPTR)

3.1. Verifica della conformità rispetto agli obiettivi di qualità della sezione C2 della scheda d'ambito "La Puglia Centrale" del PPTR

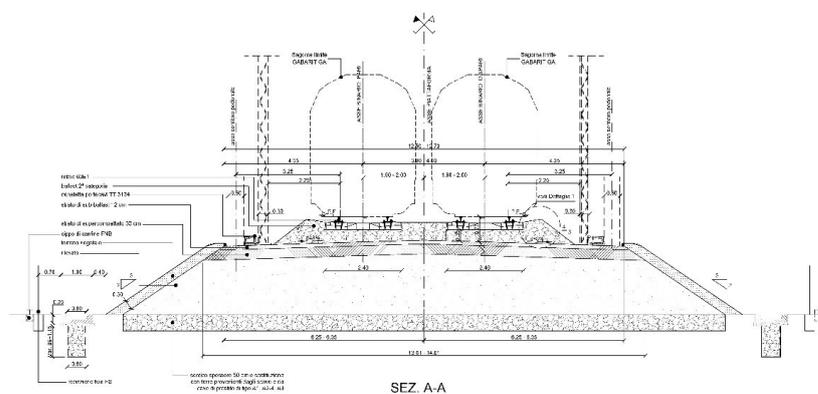
Nella "Relazione Paesaggistica" (elaborato FTE05AMB_IPRTS01B), il Proponente illustra le condizioni di compatibilità dell'intervento rispetto agli obiettivi di qualità della sezione C2 della scheda d'ambito.



L'analisi è svolta con riferimento ai soli obiettivi, senza approfondimenti a livello degli indirizzi e delle direttive, ovvero della *normativa d'uso* del Piano e, comunque, senza il ricorso alla struttura sinottica adottata dalla scheda d'ambito.

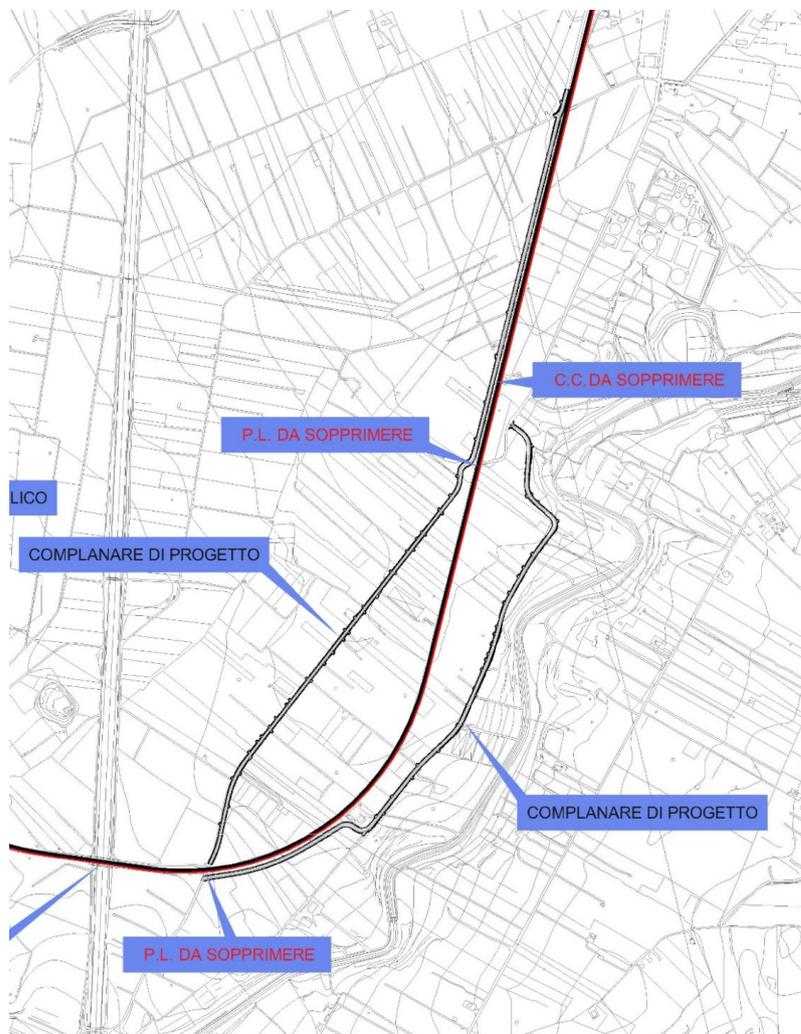
Nel merito, si evidenziano i seguenti punti di criticità:

- **Rispetto all'obiettivo 2.2 "Aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale"**, il Proponente non evidenzia nulla. Il progetto prevede il raddoppio dell'infrastruttura ferroviaria e il generale ispessimento della dorsale infrastrutturale: per quanto non siano presenti interferenze con le aree protette, questa attraversa vasti territori rurali con un tasso di naturalità non nullo, per cui su questo aspetto è necessaria una valutazione più dettagliata, anche al fine di consentire, in ogni caso, un minimo livello di permeabilità faunistica, in particolare in presenza di rilevati.
- **Rispetto all'obiettivo 2.4 "Elevare il gradiente ecologico degli agro ecosistemi"**, il Proponente afferma che *«La progettazione è stata rivolta verso un totale rispetto del paesaggio agrario esistente. Il paesaggio agrario in oggetto non sembra aver mantenuto le connessioni ecologiche e botanico vegetazionali tra la costa e l'entroterra, tuttavia l'allestimento o il ripascimento di queste aree prevedrà che siano ripiantate, all'interno della stessa area o in aree limitrofe tutti gli esemplari di ulivo interferenti con le opere.»* È necessario evidenziare che l'obiettivo non esprime tanto l'esigenza di ripristino delle alberature rimosse, ma piuttosto di considerare l'intervento in una logica sistemica ed ecologica con le aree coltivate e, pertanto, di aumentare l'integrazione dell'infrastruttura nel contesto rurale. In questo senso, il riposizionamento/sostituzione degli ulivi è una strategia utile e necessaria, ma il tema non sembra potersi esaurire a questo, soprattutto laddove sono previsti tratti in rilevato e, pertanto, significativamente evidenti, oltre che di sezione più ampia (circa 30m).



Sezione tipo in rilevato

- **Rispetto al punto 2.7- "Contrastare il consumo dei suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi"**, il Proponente evidenzia che *«Il consumo dei suoli è limitato alla strettissima necessità di occupazione degli stessi per la realizzazione dell'opera stessa.»* Il progetto prevede, tuttavia, lo sviluppo di una serie di tratti di viabilità complanare, anche non strettamente adiacenti la sede ferroviaria. Questa nuova viabilità è destinata a consentire una ricucitura dei collegamenti stradali trasversali a seguito della soppressione di alcuni passaggi a livello. Ad esempio, si veda lo stralcio dell'elaborato planimetrico FTE01EG_COR01B, di seguito riportato.



Stralcio Corografia su CTR (elaborato FTE01EG_COR01B)

- Rispetto al punto 5. “Valorizzare il patrimonio identitario-culturale insediativo” e 5.2 “Promuovere il recupero delle masserie, dell’edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco.”, il Proponente afferma che «Non sono presenti nell’area emergenze architettoniche (ville, casali, ecc..) da conservare. Tutti muretti a secco interessati dalle opere saranno tutelati integralmente da fenomeni di trasformazione e alterazione.». Tuttavia, il progetto prevede la demolizione, senza recupero o ricostruzione, di due case cantoniere (nn. 21 e 22) che si sovrappongono alla realizzazione del binario di raddoppio, senza uno studio relativo ad eventuali varianti di tracciato e senza la valutazione di eventuali opere compensative.



La casa cantoniera n. 21 destinata alla demolizione





La casa cantoniera n. 22 destinata alla demolizione

- **Rispetto all'obiettivo "5.6 Riquilificare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)"**, il Proponente asserisce che «*Nell'area non sono presenti infrastrutture storiche da poter riquilificare*», tuttavia questa interpretazione appare non esaustiva. Gli indirizzi esplicitano, infatti, che l'obiettivo intende «*salvaguardare, riquilificare e valorizzare i percorsi, le strade e le ferrovie dai quali è possibile percepire visuali significative dell'ambito. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda.*» Premesso che la sezione A.3.6 non è presente nella scheda, si deve evidenziare che in termini generali, l'obiettivo è quello di introdurre un livello di controllo generale degli esiti di tipo paesaggistico, anche a carico del sistema stradale e di mobilità interferito e che la presenza della ferrovia esistente ha, comunque, modificato. Tuttavia, nella documentazione progettuale non sono presenti gli elementi conoscitivi e rappresentativi sufficienti a valutare tali effetti, così come eventuali azioni di mitigazione e compensazione.
- **Rispetto all'obiettivo "7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesaggistico-ambientale"**, il Proponente evidenzia che «*Saranno salvaguardate le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesaggistico-ambientale e saranno rispettati i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) che non impatteranno sui quadri paesaggistici. La componente culturale insediativa presente non subirà alcuna variazione visto che le opere non andranno ad alterare lo stato dei luoghi delle stesse.*». L'intervento di raddoppio prevede la realizzazione di un set di opere complessivo, quali allargamento e ridefinizione geometrica del rilevato, opere di raccolta e canalizzazione delle acque meteoriche, pali e catenaria per la trazione elettrica, recinzione esterna in pietra a secco o in rete metallica tipo FS, il tutto su una nuova sezione pari a circa 30 metri. Pertanto, è evidente che si produrrà, in ogni caso, un'alterazione dello stato dei luoghi. Valgono le stesse considerazioni del punto precedente.
- **Rispetto al Punto "6 Riquilificare i paesaggi degradati dalle urbanizzazioni contemporanee"**, secondo il Proponente «*La progettazione, vista nella sua interezza, in tutti gli interventi che la compongono, migliorerà le relazioni funzionali tra città e campagna, garantendo all'utente una più completa interazione tra le reti ferroviarie del territorio e un sicuro attraversamento della linea ferroviaria stessa grazie all'eliminazione dei passaggi a livello*». Per quanto l'eliminazione dei PL rappresenti certamente un elemento di



miglioramento della sicurezza nel rapporto tra infrastruttura e territorio, non è possibile misurare con chiarezza in quale modo l'intervento contribuisca efficacemente all'obiettivo, con particolare riferimento alle aree periferiche dei due centri urbani interessati.

In conclusione, si ritiene che l'intervento produca, inevitabilmente, una serie di impatti sul paesaggio la cui entità va misurata tramite gli strumenti propri di una relazione paesaggistica di maggior dettaglio come previsto dal D.P.C.M. 12/12/2005 con particolare riferimento a quanto previsto:

dall'art. 3.2. "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica":

1. simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto resa mediante foto modellazione realistica (rendering computerizzato o manuale), comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico. Nel caso di interventi di architettura contemporanea (sostituzioni, nuove costruzioni, ampliamenti), la documentazione dovrà mostrare, attraverso elaborazioni fotografiche commentate, gli effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento e l'adeguatezza delle soluzioni, basandosi su criteri di congruità paesaggistica (forme, rapporti volumetrici, colori, materiali).

2. previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime, con particolare riguardo per gli interventi da sottoporre a procedure di V.I.A. nei casi previsti dalla legge.

3. Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, dovranno essere indicate le opere di mitigazione (7) sia visive che ambientali previste, nonché evidenziati gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati (8) e potranno essere proposte le eventuali misure di compensazione (9) (sempre necessarie quando si tratti di interventi a grande scala o di grande incidenza).

e dall'art. 4.2. "Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete":

- opere ed infrastrutture stradali, ferroviarie
- reti infrastrutturali;
- torri, tralicci e ripetitori per la telecomunicazione;
- impianti di risalita;
- interventi di sistemazione idrogeologica;
- sistemi di irrigazione agricola
- interventi di urbanizzazione primaria.

Questi interventi (17) e/o opere caratterizzano e modificano vaste parti del territorio. Pertanto, gli elaborati dovranno curare, in particolare, le analisi relative al contesto paesaggistico in cui si collocano e che modificano e mostrare coerenza delle soluzioni rispetto ad esso.

Relativamente alle opere ed infrastrutture stradali, ferroviarie, alle reti infrastrutturali ed alle opere quali tralicci e ripetitori per la telecomunicazione, la documentazione di progetto dovrà prevedere anche le attività di ripristino e o dismissione ove necessario a fine esercizio, che saranno a carico del proponente.

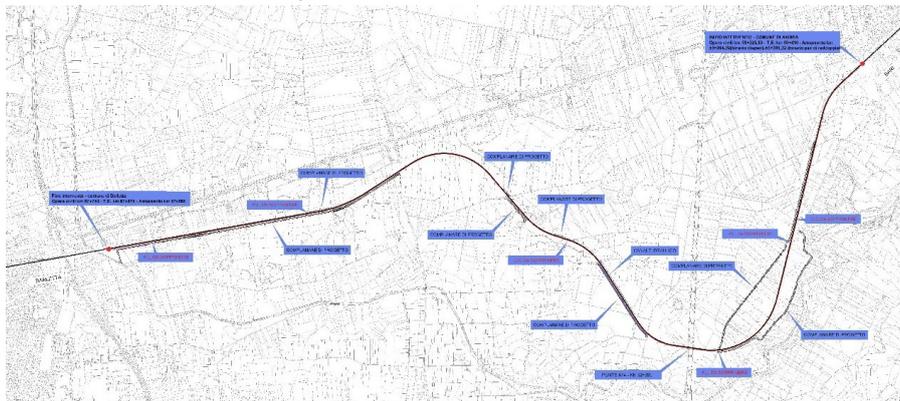
In particolare per gli interventi infrastrutturali lineari in rilevato, che formino barriera artificiale su territorio aperto, agricolo, montano, ecc. e su territorio periurbano, andranno rilevate e controllate



progettualmente le condizioni di intervisibilità, in quanto tali opere vanno a costruire nuovo margine paesaggistico.

3.2. Dimostrazione dell'inesistenza di alternative localizzative e/o progettuali dell'intervento

In ordine al tema della valutazione delle alternative progettuali, il Proponente afferma che «Per quanto attiene alla idoneità localizzativa, ovvero delle caratteristiche della soluzione progettuale adottata, si può sicuramente affermare che l'intervento in progetto, persegue, in virtù della sua localizzazione e soprattutto in base alla soluzione progettuale adottata, la piena tutela delle componenti ambientali interessate. Poiché il raddoppio sarà realizzato in completo affiancamento alla linea ferroviaria esistente non possono essere considerate valide alternative localizzative progettuali.». Ulteriormente, non è presente una valutazione più circostanziata, né dell'alternativa zero (non realizzazione dell'intervento), né di eventuali alternative tecniche in grado di garantire lo stesso livello di prestazioni generali (ad esempio, con raddoppi parziali disposti a distanze definite ai fini dell'incrocio, con utilizzo delle tecnologie di segnalamento e controllo necessarie). Ancora, non sono presenti valutazioni in merito alla risoluzione delle singole interferenze, che riguardano non solo le due case cantoniere n.21 e n.22 ma anche una serie di PP.LL. di cui viene indicata la chiusura definitiva, con la relativa interruzione dei tracciati stradali (alcuni dei quali neanche segnalati, come quello sulla S.P. 189). Questi, a loro volta, comportano la deviazione su percorsi alternativi, complanari, con evidenti effetti sia di tipo funzionale e sia di tipo ambientale e paesaggistico e per i quali potrebbe essere necessario valutare soluzioni di tipo differente.



Corografia di progetto (FTE01EG_COR01B)



Intersezione con S.P. 189 (stato dei luoghi e progetto)

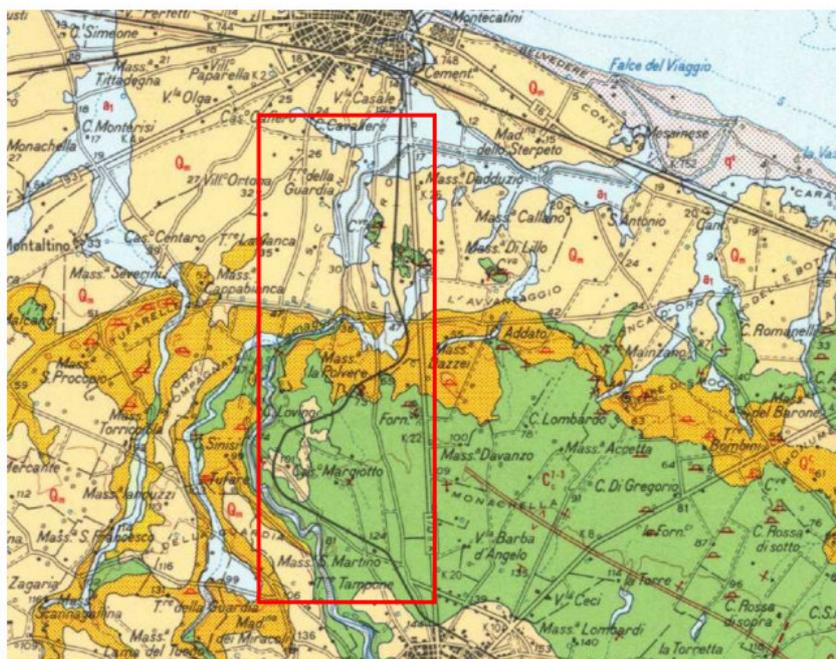
Come evidenziato nel paragrafo precedente, la soppressione dei PP.LL. ha portato il Proponente alla elaborazione di una serie di interventi collaterali relativi alla viabilità complementare ed alla ricucitura



dei rapporti trasversali tramite lo sviluppo di lunghe viabilità complanari, e comunque in assenza della valutazione di soluzioni alternative quali sovrappassi o sottopassi.

3.3. Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico – PTA – PAI

Il quadro geologico stratigrafico dell'area è rinvenibile nella Carta Geologica d'Italia Foglio 176 "Barletta"



Dall'esame della carta geologica si evince che le principali formazioni geologiche affioranti nella porzione del territorio comunale in cui ricadono le opere in progetto sono rappresentate da:

- a) Depositi Marini Terrazzati (Pleistocene Medio e Superiore): fanno riferimento ad una formazione sabbioso argillosa, rinvenibile in corrispondenza del centro abitato di Barletta e nelle zone immediatamente a sud e sud-ovest dello stesso. I depositi marini terrazzati poggiano in trasgressione sui Conglomerati di Irsina. La stratigrafia di detti depositi, per l'area in esame, si riassume in sabbie bianco-giallastre quarzose e sabbie calcarifere, sovrapposte ad argille sabbiose grigio-verdastre. Le sabbie, a stratificazione incrociata e granulometria variabile, appaiono eteropiche con livelli calcarenitici centimetrici piuttosto tenaci. La frazione superiore dei depositi è interessata, generalmente, da concrezioni carbonatiche più competenti. Nella parte inferiore della formazione, invece, si rinvengono argille sabbiose di colore grigio-verde, mediamente consistenti. Lo spessore dei termini della sequenza non risulta costante; analogamente, anche lo spessore complessivo della formazione appare variabile da zona a zona, variando da pochi metri sino a poche decine di metri.
- b) Depositi Alluvionali (Pleistocene sup.–Olocene): sono osservabili sul fondo e sui fianchi di solchi erosivi e sono costituiti da ciottolame calcareo e da materiale terroso derivante da disgregazione e dilavamento dei Calcari di Bari e dei Tufi delle Murge. I depositi alluvionali affiorano a sud del centro abitato di Barletta, in corrispondenza dell'alveo del Canale Camaggi.



c) Sabbie delle spiagge attuali: fanno riferimento ai depositi di spiagge attuali, costituite, in gran parte, da elementi quarzosi e, subordinatamente, pirossenico-magnetitici. Queste sabbie presentano spessori che variano da pochi metri sino ad oltre dieci metri in corrispondenza dei cordoni di dune. Le sabbie delle spiagge attuali affiorano a nord del centro abitato di Barletta.

Dal punto di vista morfologico, l'area oggetto di studio possiede le caratteristiche morfologico-strutturali che identificano la zona di transizione Murge–Fossa Bradanica. Tale zona è caratterizzata dalla presenza della copertura plio-pleistocenica (Depositi alluvionali) che maschera, in gran parte, la tettonica ed i piegamenti associati alle diverse fasi di sollevamento dell'avampaese apulo. Risultano, altresì, obliterate dalla presenza dei depositi marini terrazzati tutte le forme carsiche che caratterizzano così ampiamente gli ammassi rocciosi dello stesso avampaese. Tali territori, però, sono caratterizzati da una successione di superfici pianeggianti variamente estese, digradanti verso mare tramite piccoli gradini a quote topografiche diverse, con andamento uniforme e sub parallelo alla linea di costa. Tutto ciò risulta, comunque, poco visibile nelle zone oggetto di studio, a causa della fortissima urbanizzazione dell'area. Ciò viene, altresì, confermato dall'analisi di foto aeree e da prospezione geomorfologica di superficie, in cui risulta estremamente difficoltoso riconoscere tali orli di scarpate. Per quanto riguarda le caratteristiche idrogeologiche dell'area in esame, per le caratteristiche dei terreni affioranti è possibile la presenza di falde idriche superficiali di varia natura anche stratificate. Al di sotto di tali falde superficiali, si rinviene in profondità l'acquifero profondo localizzato nei Calcari delle Murge, tipici dell'Avampaese Apulo.

Poco diffusi sono, inoltre, le importanti linee di impluvio note come "lame", che si riconoscono solo nella parte meridionale del territorio comunale. Quindi, in riferimento all'area oggetto di studio, è possibile specificare che l'abitato di Barletta, risulta possedere i caratteri geomorfologici tipici di un sistema litorale. Risultano poco diffusi, invece, quei solchi erosivi localmente noti come lame, presenti solamente nelle aree immediatamente a sud dello stesso centro abitato.

Il Proponente afferma che per la definizione delle caratteristiche geotecniche e geolitologiche e la classificazione della Categoria del suolo, in base alle NCT2018, si fa riferimento ad indagini eseguite nel 2014 e 2018; si rileva che dette indagini non risultano, però, allegati al progetto.

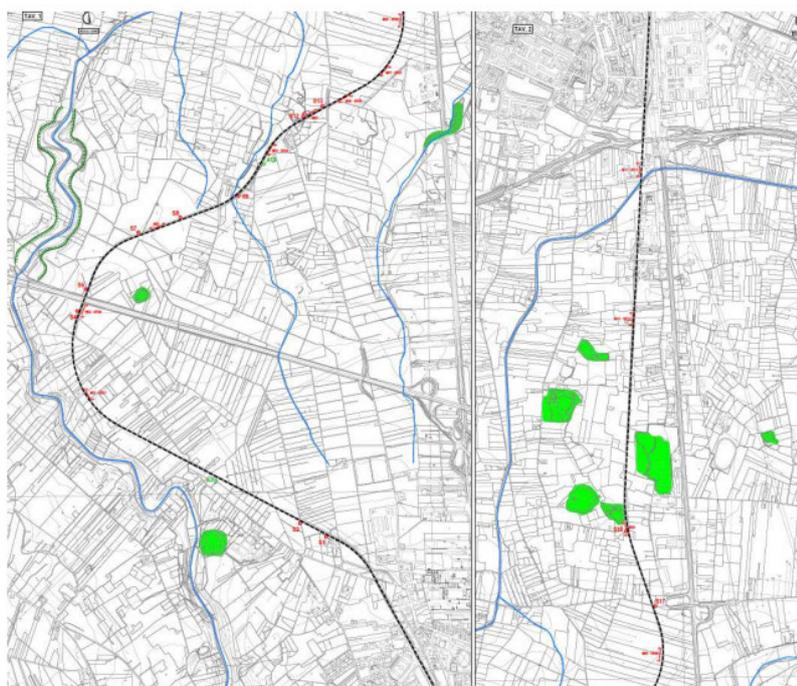
Dal punto di vista idrogeologico, l'analisi delle isopieze denota che nel territorio di Barletta la quota piezometrica oscilla tra i 3 e i 5m. s.l.m., quindi la profondità di rinvenimento della falda si colloca a circa 10m dal piano campagna.



Stralcio carta "Distribuzione media dei carichi piezometrici degli acquiferi della Murgia" contenuta negli allegati del Piano di Tutela delle Acque – Regione Puglia.



Il Proponente, analizzando le interferenze delle opere di progetto con la falda acquifera¹, afferma che «la falda acquifera è sempre ben al di sotto del piano campagna attuale e non interferisce con le opere esistenti e con quelle a farsi». Si osserva che l'analisi suddetta è stata effettuata dal Proponente solo per alcuni "punti singolari", non per tutte le nuove opere stradali ed idrauliche (tombini). Dall'esame delle sezioni ferroviarie tipologiche presentate (per le quali il Proponente avrebbe potuto evidenziare in maniera differente il binario nuovo da quello esistente) appare che la profondità di scavo per i blocchi dei pali T.E. è inferiore a 6m rispetto al piano campagna (base palo poco superiore a 5m), pertanto parrebbe non interferire con la falda. Analoga conclusione per i tombini idraulici ferroviari, le cui opere giungono a profondità massima di circa 6m al di sotto del piano di campagna, come da specifici elaborati progettuali (codici da FTE 09 OC TOM- PLA 22 B a FTE 09 OC TOM- PLA 38 B, contenuti nella sottocartella "tombini" delle opere civili).

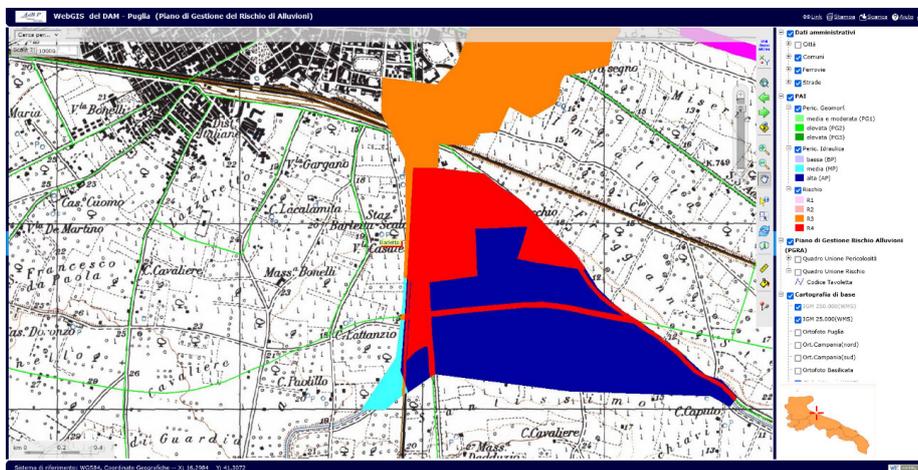


Carta idro-geomorfologica

L'intervento in esame ricade all'interno della perimetrazione delle aree vulnerabili alla contaminazione salina degli acquiferi carsici del Gargano, della Murgia e del Salento, ma non rientra in nessuna perimetrazione di zone di protezione speciale idrogeologica del P.T.A.

Si evidenzia che l'area di intervento risulta perimetrata nell'ambito delle perimetrazioni P.A.I. a pericolosità e rischio idraulico medio ed elevato in prossimità del centro abitato di Barletta, come da cartografia riportata di seguito.

¹ Si veda l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagine 27 e 28.



L'intervento, come evidenziato dal Proponente nelle pagine su indicate, ricade nelle previsioni e disposizioni dell'art.7, comma 1, lettera d) delle N.T.A. del PAI, riportato dal Proponente stesso alle pagine 66-67 dell'elaborato FTE05AMB_RTS01A, e si ritiene che trovino applicazione anche gli artt. 4 (disposizioni generali), 5 (mitigazione della pericolosità idraulica), ed 8 (aree a media pericolosità idraulica); pertanto, per l'intervento in esame occorre ottenere il parere vincolante dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, competente per il territorio.

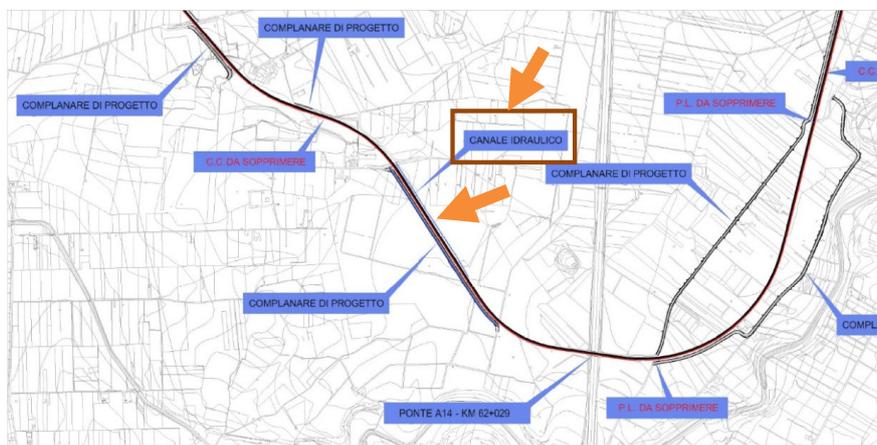
Si rileva, in proposito, che la documentazione progettuale non contiene documenti in cui siano esposte le misure di mitigazione citate al suddetto art.7, comma 1, lettera d): "Il progetto preliminare di nuovi interventi infrastrutturali, che deve contenere tutti gli elementi atti a dimostrare il possesso delle caratteristiche sopra indicate anche nelle diverse soluzioni presentate, è sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino".

Riguardo le opere idrauliche, poi, si osserva che nella "Relazione Tecnica Generale" il Proponente afferma che «Nella relazione tecnica specialistica (PD 09 OC RSA LL - RTS 01) sono riportate tutte le verifiche dei diversi elementi idraulici, quali le trincee drenanti e il canale di scolo»², ma tale elaborato non è presente tra quelli disponibili per la valutazione.

Si rappresenta anche che nella documentazione progettuale in valutazione non sono presenti elaborati relativi al canale idraulico indicato nella planimetria degli interventi (elaborati FTE01EG_COR02B e FTE01EG_COR03B).

Si riporta di seguito un estratto della planimetria dell'intervento su base cartografica, in cui è evidenziato il canale idraulico, come indicato dal Proponente.

² Elaborato FTE01EG_RTG01B, pagina 37.



Estratto della planimetria dell'intervento su base cartografica
(elaborato FTE01EG_COR02B)

4. Valutazione degli Impatti Ambientali

Si premette che:

- nel documento "Attestazione veridicità SIA Completa.pdf" il Proponente precisa che il «SIA del Grande Progetto prevedeva le opere di raddoppio della tratta Andria-Barletta con uno sviluppo inferiore rispetto all'attuale assetto progettuale, così come identificato negli elaborati trasmessi dalla Scrivente con nota FT prot. 12059 del 04/10/2016, al fine di ottenere la proroga della D.D. n.57 del 14/03/2011, ottenuta con Atto Dirigenziale n. 190 del 17/11/2016.»;
- l'iter procedurale di VIA del progetto in esame è illustrato dal Proponente nel documento "Atti VIA impianto in oggetto Att 8 Completa.pdf".

Al fine della valutazione degli impatti ambientali delle opere di progetto il Proponente ha presentato, in particolare, l'elaborato "Relazione di verifica di assoggettabilità a VIA" (elaborato FTE05AMB_RTS01A), in cui espone i propri studi, analisi e valutazioni, che lo hanno portato a concludere che «Dalle analisi effettuate è emerso che per la fase di cantiere per alcuni comparti ambientali sono degli impatti di breve durata la cui lieve entità sarà ulteriormente moderata dall'implementazione di misure di mitigazione. Mentre per la fase di esercizio vi saranno effetti fortemente positivi e permanenti per l'atmosfera e il clima (C1) e gli aspetti socio-economici (C10). Alla luce di quanto detto si può affermare che per le opere a progetto non vi è la necessità di affrontare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.» (cfr. pag. 129 dell'elaborato citato).

Ciò premesso, si espone nel seguito la disamina effettuata degli elaborati progettuali disponibili per la valutazione dell'intervento in questione.

4.1. Componente atmosfera e clima

Si ritiene condivisibile l'analisi effettuata dal Proponente per la componente in esame:

- in fase di cantiere gli impatti attesi sono dovuti principalmente ad emissioni in atmosfera di polveri ed inquinanti dovute a traffico veicolare di cantiere. Per la natura temporanea della fase stessa, gli effetti sono reversibili; per quanto riguarda la loro entità, con l'applicazione delle misure di mitigazione previste³ l'entità degli impatti attesi è da ritenersi bassa.

³ Si veda elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagina 91 per le emissioni di sostanze inquinanti, pagina 92 per le polveri.



- in fase di esercizio, tenuto conto che l'intervento ha l'obiettivo di migliorare l'offerta di trasporto ferroviario, se vengono confermate le previsioni dell'analisi trasportistica alla base dell'intervento⁴, il progetto può generare un trasferimento dal trasporto su gomma a quello su rotaia ed una conseguente diminuzione del traffico veicolare, ovvero di emissioni di inquinanti e polveri sottili in atmosfera, con impatti generati complessivamente positivi.

4.2. Componente acque

Per quanto attiene l'interazione e gli impatti attesi dal progetto con le acque sotterranee, si rimanda alle considerazioni espone nel precedente paragrafo "3.3. Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico – PTA – PAI": le opere non paiono interessare le acque sotterranee.

Anche per quanto riguarda le acque superficiali si rimanda al suddetto paragrafo, in particolare rilevando che il parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale è vincolante e che non sono disponibili in valutazione elaborati relativi alle opere e calcoli idraulici.

In fase di cantiere non sono compiutamente sviluppate le valutazioni relative all'utilizzo di acqua per il lavaggio dei mezzi, per la bagnatura dei piazzali e delle terre oggetto di movimentazione, oltre che per il funzionamento di idonei cannoni nebulizzatori per l'abbattimento delle polveri e per le demolizioni delle case cantoniere; in particolare, non è specificato come verranno allontanate e trattate le acque derivanti dal lavaggio dei mezzi e dalla bagnatura dei piazzali, in quanto potrebbero essere potenzialmente inquinate⁵, né sono previste opportune misure di prevenzione e mitigazione da impiegare sia per tale caso, sia in caso di sversamento accidentale di liquidi inquinanti da mezzi di cantiere (es. olii, combustibile). La reversibilità degli impatti è legata alla natura temporanea del cantiere, ma occorre che siano previste misure di prevenzione e di mitigazione per evitare l'inquinamento del suolo e sottosuolo derivante dalle acque di lavaggio e bagnatura e dagli sversamenti accidentali di liquidi inquinanti.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, gli impatti sono irreversibili e conseguenti alle scelte progettuali ed alle opere realizzate in fase di cantiere. L'interferenza evidenziata a pagina 96 dell'elaborato FTE05AMB_RTS01A, non meglio identificata, permane ed il progetto deve dimostrare che le opere previste per la realizzazione del nuovo binario e la modifica di quello esistente generino un impatto nullo, come asserito dal Proponente alla stessa pagina 96. Inoltre, nella "Relazione Tecnica Generale" il Proponente afferma che «Nella progettazione si rispetteranno gli indirizzi di tutela previsti dalle NTA del PTA, ed in particolare si prevederà l'accrescimento artificiale dei corpi idrici sotterranei attraverso l'utilizzo di acque meteoriche rivenienti dalla viabilità del sottopasso e quelle annesse allo stesso, allo scopo recuperate da canalette ad embrice con recapito in trincea drenante o con caditoie a griglia con tubazione immerse sempre in trincea drenante.»⁶: si rappresenta che le acque meteoriche convogliate non possono essere immerse tal quali nel sottosuolo (si veda il R.R. n.26/2013, art.4 comma 10, art. 6) e che nella documentazione progettuale non sono presenti elaborati relativi alle citate trincee drenanti e caditoie a griglia.

4.3. Componente suolo e sottosuolo

Per quanto attiene la fase di cantiere, si richiamano le considerazioni già espone nel paragrafo "3.3. Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico – PTA – PAI" (in particolare, l'indisponibilità delle indagini in situ che consentono al Proponente di classificare in "Categoria C" il sottosuolo) e nel precedente paragrafo "Componente acque" relativamente alle misure atte a prevenire e mitigare

⁴ Si vedano l'elaborato FTE01EG_RTG01B, pagina 6, e l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagine 29-35.

⁵ Non sono presenti per la valutazione documenti da cui risulti che i terreni interessati dalle opere non siano inquinati.

⁶ Si veda l'elaborato FTE01EG_RTG01B, pagina 31.



eventuali inquinamenti da acque di lavaggio mezzi di cantiere, da sversamenti accidentali di liquidi e da demolizione dei fabbricati. Inoltre, non sono esplicitate le «opportune misure volte alla razionalizzazione ed al contenimento della superficie dei cantieri, con particolare attenzione alla viabilità di servizio ed alle aree da adibire allo stoccaggio dei materiali»⁷ che il Proponente cita al fine di minimizzare gli impatti derivanti dall'occupazione temporanea di suolo.

Con riferimento alla fase di esercizio, il Proponente dichiara che «L'esecuzione delle opere in esame non comporta ulteriore consumo di suolo.»⁸, ma ciò è possibile solo se l'intervento di raddoppio del binario ricada interamente nel sedime ferroviario esistente; tuttavia nella "Relazione Tecnica Generale" si parla di «raddoppio della sede ferroviaria»⁹ e che «si tratta di un semplice ampliamento dell'attuale sede ferroviaria al fine di poter collocare il nuovo binario di raddoppio e nel contempo rifare la sede di quello esistente adeguandolo alle STI.»¹⁰. Inoltre, nello stesso documento è presente il paragrafo "13. Espropri" (pagina 60) che inizia con l'affermazione «L'opera pubblica in oggetto dovrà essere necessariamente localizzata anche in aree in proprietà privata, da acquisire, pertanto, a mezzo di procedimento di espropriazione per Pubblica Utilità.» (non è presente nella documentazione in valutazione l'elaborato "Piano particellare" citato nel paragrafo).

In conclusione, per la fase di cantiere si può ritenere l'impatto sulle componenti suolo e sottosuolo basso solo se sono dettagliate ed attuate le misure di prevenzione e mitigazione previste oltre a quelle aggiuntive indicate; per la fase di cantiere, si può ritenere l'impatto assente solo se effettivamente l'intervento ricade interamente nella sede ferroviaria esistente.

4.4. Componente flora, fauna ed ecosistemi

Si premette che:

- le aree di progetto non ricadono in perimetrazioni di aree protette (SIC, ZPS, IBA);
- come risulta dall'uso del suolo¹¹, l'area interessata dall'intervento in esame, che comprende anche la fascia di territorio contigua alla linea ferroviaria esistente, appare per la maggior parte non fortemente antropizzata, in quanto ricade in aree agricole e poco urbanizzate¹² e distanti dal centro abitato dei Comuni interessati (Barletta ed Andria), ad eccezione dei punti più prossimi all'inizio e fine intervento.

Il progetto segue il tracciato della linea ferroviaria attuale, che costituisce un'alterazione artificiale già esistente ed evidente sulla naturalità del territorio.

La fauna presente convive da tempo con la circolazione ferroviaria, adattandosi ad essa. La fase di cantiere, in tal senso, comporterà una modifica temporanea e reversibile delle abitudini della fauna stessa, che potrà ritornare (per quanto possibile) alle abitudini ex ante al termine dei lavori e nella fase di esercizio.

Analogamente, la fase di cantiere può costituire il momento di maggiore impatto sulla componente flora, principalmente per il transito dei mezzi di cantiere e delle alterazioni temporanee del territorio dovute alle aree di cantiere ed alle immissioni in atmosfera (polveri, sostanze inquinanti).

⁷ Si veda l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagina 104, paragrafo 7.5.1.1.

⁸ Si veda l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagina 104, paragrafo 7.5.1.2.

⁹ Si veda l'elaborato FTE01EG_RTG01B, pagina 8.

¹⁰ Si veda l'elaborato FTE01EG_RTG01B, pagina 9.

¹¹ Si veda l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagine 102 e 103 (in quest'ultima è riportata una cartografia di uso del suolo).

¹² Come dichiarato dal Proponente a pagina 105 dell'elaborato FTE05AMB_RTS01A, sebbene poi a pagina 108 dichiara il contrario.



Rimandando all'analisi, seppur non dettagliata, sviluppata dal Proponente riguardo fauna e flora del territorio interessato dall'intervento¹³, si può ritenere che gli impatti sulla componente in esame siano bassi e reversibili per la fase di cantiere, trascurabili per la fase di esercizio.

4.5. Componente paesaggio

Assetto generale

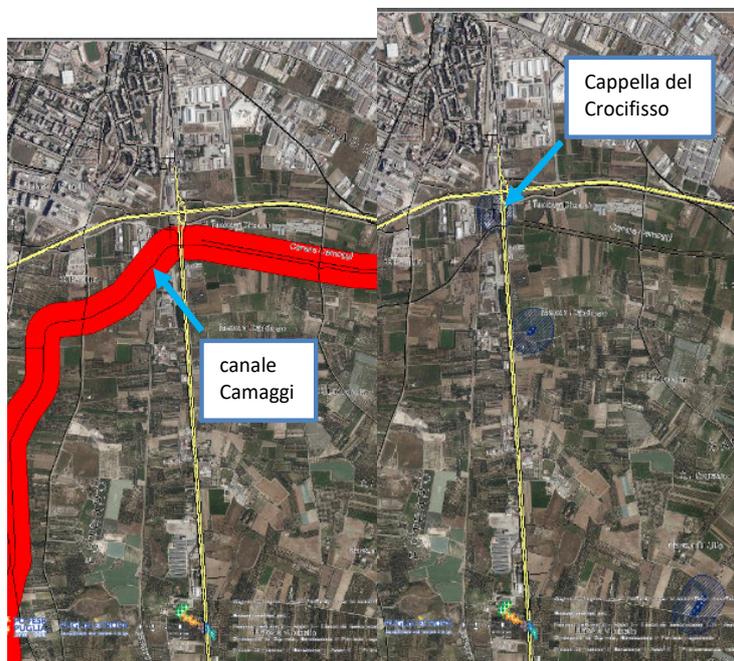
Si premette che il tracciato ferroviario interessato dalle opere è già esistente, costituendo un segno caratteristico del territorio.

L'intervento è esterno ad aree protette e relative aree di rispetto. Nel tratto prossimo all'abitato di Barletta (fine intervento) il tracciato ferroviario interessa, attraversandolo, il Canale Camaggi (UCP "Reticolo di connessione alla R.E.R."), restando esterno all'UCP "Area di rispetto - siti storico culturali" relativo alla Cappella del Crocifisso (UCP "Testimonianze della Stratificazione Insediativa: a-siti interessati da beni storico culturali"), la quale risulta sul PPTR con una segnalazione architettonica, come mostrato nelle immagini seguenti.



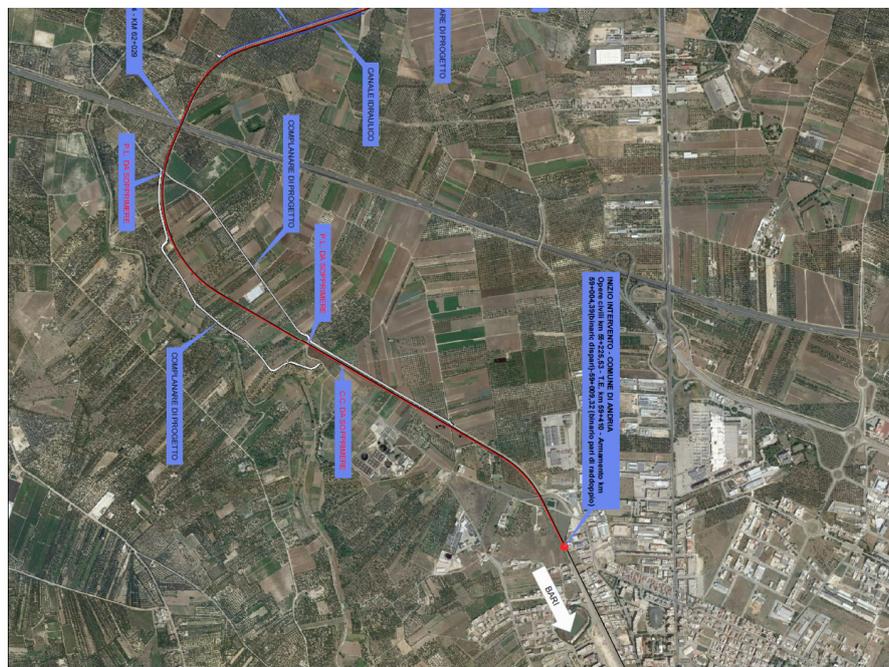
Estratto della planimetria dell'intervento su ortofoto (elaborato FTE01EG_COR03B) ed estratti del PPTR

¹³ Si veda l'elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagine da 105 a 108.

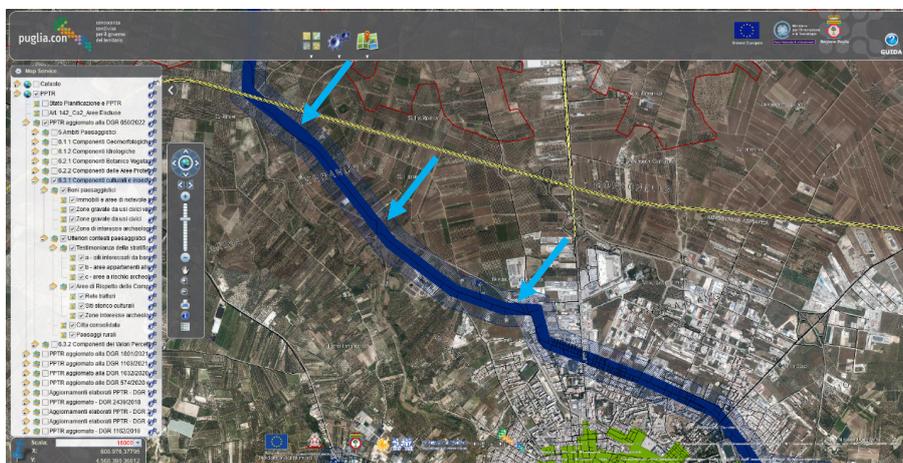


Nel tratto compreso tra l'autostrada A14 e l'abitato di Andria (inizio intervento) il tracciato ferroviario interessa, attraversandoli in tre punti¹⁴ il "Regio Tratturo Barletta-Grumo" (UCP "Testimonianze della Stratificazione Insediativa: b-aree appartenenti alla rete dei tratturi" e rispettive aree di rispetto), mentre resta esterno al Canale Camaggi (UCP "Reticolo di connessione alla R.E.R."), come da immagini seguenti.

¹⁴ Procedendo dalla A14 verso Andria: contrada Terranuova, contrada San Martino, contrada Monticelli (masseria San Martino).



Estratto della planimetria dell'intervento su ortofoto (elaborato FTE01EG_COR03B) ed estratto del PPTR



Al riguardo, si evidenzia quanto dichiarato dal Proponente: «è stato avviato l'iter di inoltro dell'accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR»¹⁵ e «In merito ai suddetti vincoli riscontrati si precisa che sono già stati opportunamente valutati in sede di compatibilità paesaggistica»¹⁶. Alla data di redazione del presente parere non risulta pervenuta documentazione in merito da parte dell'Autorità competente.

¹⁵ Documento "Atti VIA impianto in oggetto Att 8 Completa", pagina 1.

¹⁶ Elaborato FTE05AMB_RTS01A, pagina 111.



Si rileva, inoltre, un'incongruenza in quanto dichiarato dal Proponente nella "Relazione di verifica di assoggettabilità a VIA" (elaborato FTE05AMB_RTS01A) a pagina 112: con riferimento ai vincoli paesaggistici su richiamati, prima afferma che «Per ciascuno di essi in sede progettuale sono stati inseriti elementi tecnici che hanno lo scopo sia di mitigare gli impatti e migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto in cui si collocano che di valorizzare i beni paesaggistici presenti.», ma al capoverso successivo (par. 7.7.1 "Gli impatti ambientali") sostiene che «In maniera molto sintetica, si può affermare che non si registra alcun tipo di interferenza sul paesaggio in quanto si tratta di lavori di rinnovo di un'opera già esistente.». Ad ogni modo, al riguardo si rimanda a quanto emergerà dall'accertamento di compatibilità paesaggistica.

Per quanto attiene l'impatto visivo, rappresentando che la documentazione progettuale non contiene rappresentazioni visive, cartografiche, fotografiche atte ad illustrare e far comprendere gli effetti e gli impatti visivi del progetto, si può ritenere che, sia per la fase di cantiere, sia per quella di esercizio le opere strettamente relative al raddoppio del binario non producano ulteriori modifiche percettibili del paesaggio; invece, le opere civili (stradali, idrauliche, soppressione di passaggi a livello – con chiusura della sede ferroviaria, demolizione delle case cantoniere) costituiscono modifiche permanenti del paesaggio e dell'aspetto del territorio in cui sono previste.

In particolare, negli elaborati grafici progettuali delle opere relative ai tombini idraulici (elaborati da FTE 09 OC TOM- PLA 22 B a FTE 09 OC TOM- PLA 40 B) ed al ponte ferroviario sull'autostrada A14 (elaborati FTE09OC_PON03C e FTE09OC_PON05B) non paiono presenti opere di mitigazione visiva, né viene illustrato l'inserimento architettonico degli stessi nel contesto territoriale circostante. Nella "Relazione Tecnica Generale" (elaborato FTE01EG_RTG01B) alle pagine 39 e 40 sono riportate alcune fotografie parzialmente rappresentative dello stato dei luoghi, senza descrizione dettagliata degli interventi previsti, a differenza di quanto presente nelle pagine successive per il ponte sulla A14.

Per quanto riguarda le case cantoniere n.21 e n.22¹⁷, il progetto prevede la demolizione per ricavare gli spazi occorrenti per la realizzazione del binario di raddoppio. Comprendendo la necessità tecnica di ottenimento degli spazi per il raddoppio senza modifica del tracciato esistente e la conseguente impraticabilità del recupero degli edifici (eventualmente per il contenimento di apparecchiature), si rappresenta che, a seguito della demolizione, il panorama visivo delle aree risulterà mutato indelebilmente, perdendo due elementi di caratterizzazione storica ed identitaria della ferrovia. Si rileva che il Proponente non ha sviluppato con sufficiente dettaglio gli aspetti ambientali (rifiuti, suolo e sottosuolo, acque, ecc.) legati alle demolizioni delle case cantoniere su menzionate ed alle opere stradali di progetto.

4.6. Componente rumore e vibrazioni

Il Proponente ha presentato studi previsionali per gli impatti acustici e vibrazionali, sia per la fase di cantiere (rispettivamente, elaborati FTE05AMB_IARTS01B e FTE05AMB_IARTS02B), sia per la fase di esercizio/post operam (rispettivamente, elaborati FTE05AMB_IARTS03B e FTE05AMB_IARTS04B), a firma di tecnico competente in acustica ambientale ed iscritto negli appositi elenchi nazionale e regionale.

4.6.1. Componente rumore

Si dà atto che nello studio previsionale acustico per la fase di cantiere è stata effettuata una misurazione dell'ambiente acustico ex ante (rumore di fondo, periodo fine luglio 2022), sono stati individuati come iricettori acustici ifabbricati che si affacciano in prossimità dell'area oggetto di intervento (in corrispondenza della sezione al Km 59+580 nel territorio di Comune di Andria) ed effettuata una valutazione di emissione sonora considerando una macchina escavatrice con un valore di

¹⁷ Le pagine nn.50 e 51 della "Relazione Tecnica Generale" mostrano fotografie degli edifici e dei luoghi in cui insistono.



potenza sonora pari a 105,0dB¹⁸ posta a 12m dai ricettori, in quanto, secondo progetto, nelle lavorazioni tale macchina «si troverà a circa 12 m di distanza da strutture esistenti». I risultati dello studio hanno mostrato superamenti dei limiti previsti dal quadro normativo-legislativo¹⁹ considerato dal Proponente, per cui lo stesso ha individuato alcune misure di mitigazione²⁰; al riguardo, si suggerisce al Proponente di considerare anche l'installazione di barriere fonoassorbenti mobili e di organizzare il cantiere in maniera da ridurre, per quanto possibile, il periodo di impiego della macchina in questione nel tratto prospiciente i ricettori acustici.

Riguardo lo studio previsionale acustico per la fase di esercizio (post operam) si rileva che:

- oltre ai ricettori considerati nella fase di cantiere, sono stati considerati altri ricettori (in corrispondenza delle sezioni al Km 61+445 ed al Km 67+246);
- per la valutazione del rumore di fondo sono state considerate le misurazioni impiegate per la fase di cantiere, che fanno riferimento solo ai ricettori della sezione al Km 59+580 e non agli altri individuati alle sezioni Km 61+445 e Km 67+246;
- la modellizzazione acustica previsionale, è stata sviluppata per due ricettori sensibili (sezioni Km 59+580 e Km 61+445), ritenendo quello alla sezione Km 67+246 rappresentato già dal ricettore alla sezione Km 59+580;
- nella documentazione progettuale non risultano rinvenibili elaborati riguardola presenza di barriere acustiche.

Lo studio conclude che il progetto in esame «consente il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa in corrispondenza dei ricettori considerati e lungo lo sviluppo della linea nell'area oggetto di analisi».

Tuttavia, si rileva che la stima è stata condotta dal Proponente applicando i limiti di cui all'art.6, comma 1, del D.P.C.M. 01/03/1991, validi però laddove il Comune non abbia provveduto agli adempimenti previsti dall'art.6, comma 1, lett. a) della L. n.447/95, come previsto dall'art. 8 del D.P.C.M. 14/11/1997. Considerato che con nota rif. prot. n.106560/2022 il Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare della Città di Andria ha comunicato, tra l'altro, che con deliberazione consiliare n. 57 del 26/10/2010 è stato approvato il Piano di Zonizzazione Acustico del Comune di Andria, occorre che la valutazione acustica sia condotta applicando i limiti previsti dalla citata pianificazione comunale, sia per la fase ante operam che post operam.

Gli studi devono anche compiutamente identificare tutti i ricettori sensibili su cui effettuare le valutazioni previsionali (in entrambe le fasi, cantiere ed esercizio) ed il successivo monitoraggio in fase di esercizio, ove necessario.

4.6.2. **Componente vibrazioni**

Analogamente alla componente rumore, anche per la componente vibrazioni il Proponente ha effettuato uno studio previsionale per la fase di realizzazione delle opere (cantiere) ed uno per la fase di esercizio (post operam).

Con riferimento alla fase di cantiere, lo studio ha individuato come ricettori sensibili i fabbricati in corrispondenza della sezione al Km 59+580 e previsto che l'impatto maggiore sia dovuto all'impiego delle macchine per movimento terra(e relative attrezzature – escludendo l'utilizzo contemporaneo di

¹⁸ L'art. 17, comma 4 della L.R. n.3/2002 prevede che «le emissioni sonore di cui al comma 3 [Le emissioni sonore, provenienti da cantieri edili, sono consentite negli intervalli orari 7.00 - 12.00 e 15.00 - 19.00, fatta salva la conformità dei macchinari utilizzati a quanto previsto dalla normativa della Unione europea e il ricorso a tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo, salvo deroghe autorizzate dal Comune], in termini di livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato (A) [Leq(A)] misurato in facciata dell'edificio più esposto, non possono inoltre superare i 70 dB (A) negli intervalli orari».

¹⁹ Si veda l'elaborato FTE05AMB_IARTS01B, pagina 4.

²⁰ Si veda l'elaborato FTE05AMB_IARTS01B, pagina 34.



altre macchine e/o attrezzature, per motivi di sicurezza) con distanza di 3m dal limite dell'area di cantiere. La modellazione ha trascurato gli effetti dovuti al traffico dei mezzi gommati in cantiere e previsto l'impiego in cantiere di una macchina (escavatore) «ritenuta simile a quella che verrà impiegata in cantiere».

Lo studio previsionale conclude che «I risultati del calcolo previsionale evidenziano criticità per distanza delle aree di lavoro di 10 m»²¹ e che «dall'analisi delle valutazioni effettuate per il disturbo alle persone (UNI 9614), si evince che la distanza di influenza tutto attorno al macchinario di cantiere impiegato per le attività maggiormente impattanti ed entro cui si risentono degli effetti delle vibrazioni indotte dalle lavorazioni stesse risulta essere pari a circa 20 metri», pertanto sono state previste misure di mitigazione e di monitoraggio²²; non è però presente negli elaborati progettuali alcun piano di monitoraggio.

Riguardo la fase di esercizio, anche per essa i ricettori sensibili sono quelli individuati per la fase di cantiere – affermando anche che «Eventuali altri recettori si trovano a distanze superiori lungo la tratta, e si tratta prevalentemente di fabbricati non destinati a civili abitazioni.», mentre la sorgente di vibrazioni sono i treni circolanti sulla linea, considerati nel modello previsionale sulla base di un “treno medio”²³. Lo studio conclude che «I risultati della simulazione risultano compatibili con i valori limite richiamati nell'allegato B della ISO 9916 ed in particolare dalla DIN 4150/3 e dal Building Research Establishment Digest n. 278 dell'ottobre 1983 nonché dal prospetto IV riportato nella stessa ISO 9916, nel caso più restrittivo.» e che «Non essendo allo stato dell'arte possibile valutare in modo attendibile il fenomeno esprimendolo come accelerazione, non è possibile quantificare il fenomeno in termini di disturbo per i soggetti esposti.».

Si possono ritenere, per quanto sopra esposto e rilevato, condivisibili le conclusioni cui perviene il Proponente riguardo l'impatto moderatamente negativo dell'intervento, da mitigare con l'attuazione delle specifiche misure di mitigazione di progetto e con quelle conseguenti alla «necessaria comparazione con indagini su campo a lavori ultimati», prevista dal Proponente al fine di valutare la rispondenza del modello previsionale alle condizioni reali.

Si rappresenta che, così come per la componente rumore, gli studi devono identificare compiutamente tutti i ricettori sensibili ed effettuare su di essi le valutazioni, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio.

4.7. Componente storico-culturale ed archeologica

Il Proponente ha presentato il documento “Documento di valutazione del rischio archeologico” (elaborato FTE05AMB_AHRTS01B) in cui viene illustrato lo studio storico-archeologico del territorio di Andria e di Barletta e l'analisi del rischio archeologico associato alla realizzazione delle opere in progetto (cfr. in particolare pagg. 31, 37 e segg.), anche alla luce dell'interferenza tra il tracciato 18 “Barletta–Grumo” ed il tracciato ferroviario in esame, che lo intercetta a nord di Andria (cfr. pagine 24 e 36).

Il documento conclude che «a tutte le aree interessate dal progetto si attribuisce un fattore di Rischio Archeologico Basso, tranne l'estremo S-O della complanare ferrovia prevista da progetto in direzione Barletta, al quale si è attribuito un fattore di Rischio Archeologico Alto, in quanto ricade, anche se in un'area già intercettata dal vecchio tracciato ferroviario, nel sito denominato ‘Villaggio del Fanciullo’

²¹ Si rileva che non sono, però, presentati i fogli di calcolo citati (FTE05AMB_IARTS02B, pag. 29) ed indicati in allegato, che dovrebbero illustrare i risultati del calcolo previsionale.

²² Si veda l'elaborato FTE05AMB_IARTS02B, pagine 29 e 30.

²³ Si veda l'elaborato FTE05AMB_IARTS02B, pag. 12, in cui è erroneamente indicato “sorgente sonora” piuttosto che “sorgente di vibrazioni”, probabilmente trattasi di semplice refuso.



[...] Lo stesso indicatore di Rischio Archeologico Alto, viene attribuito al tracciato stradale previsto nel progetto presso Andria nel tratto che ripercorre il tracciato del Tratturo n18 Barletta-Grumo.»²⁴.

In particolare, nell'area del sito "Villaggio del Fanciullo" «il raddoppio ferroviario andrà comunque ad intercettare la sezione e l'estradosso derivante dal precedente scavo del tracciato ferroviario che di fatto taglia l'area di interesse archeologico». Negli elaborati progettuali il Proponente non ha sviluppato considerazioni né riguardo la protezione delle componenti storico-culturali ed archeologiche, né di mitigazione degli effetti delle opere su di essi.

Alla luce di quanto sopra, considerato che il progetto prevede sia la realizzazione di un nuovo binario in contiguità al tracciato esistente, sia opere sul tracciato esistente, in interferenza con le componenti in questione e su esposte, si ritiene che l'intervento in esame debba essere sottoposto alla valutazione del MiBACT e della Sovrintendenza competente e che, prudenzialmente, i lavori nelle aree a rischio archeologico medio ed alto debbano svolgersi in regime di sorveglianza archeologica in corso d'opera (come previsto da D.Lgs. n.42/2004 e D.P.C.M. del 14 febbraio 2022).

4.8. Componente rifiuti

Premesso che non risultano disponibili per l'esame documenti relativi alla gestione dei rifiuti e valutazioni preliminari sulle terre e rocce da scavo, si conviene che nella fase di esercizio non saranno normalmente prodotti rifiuti, salvo quelli derivanti dalle operazioni di manutenzione, che dovranno essere gestiti come da procedure, regolamenti e leggi vigenti.

Per quanto attiene, invece, la fase di cantiere il Proponente ha effettuato una prima distinzione tra terre e rocce da scavo e traverse ferroviarie rimosse: i primi «saranno riutilizzati per quanto possibile nell'ambito dei cantieri connessi agli interventi di progetto e altrimenti avviati al ripristino di cave dismesse», mentre le seconde «dovranno essere trattate come rifiuti pericolosi, si predisporrà un piano per la loro corretta gestione, inviate a società autorizzate per la bonifica e/o smaltite presso discarica autorizzata»²⁵. Dando atto che il Proponente ha individuato anche altre tipologie di rifiuti speciali che potranno essere prodotti in ambito di cantiere, si osserva, tuttavia, che non è presente alcuna stima delle quantità prodotte e delle quantità da riutilizzare, né indicazioni sui siti di riciclo ovvero smaltimento dove destinare i rifiuti prodotti, né sono stati indicati i materiali provenienti dalle demolizioni delle due case cantoniere n.21 e n.22 e soppressione di passaggi a livello previste in progetto.

In assenza di documentazione specifica, non potendo valutare l'entità dei rifiuti che il progetto prevede di generare, si rappresenta che, ad ogni modo, tutti i materiali tolti d'opera, i materiali da riutilizzare, i rifiuti e le terre e rocce da scavo dovranno essere gestiti secondo le leggi e regolamenti vigenti in materia; si suggerisce, al contempo, l'individuazione di siti di smaltimento e/o recupero il più vicini possibili alle aree di cantiere e di produzione dei rifiuti stessi, al fine di ridurre gli spostamenti degli stessi su sede stradale e gli ulteriori impatti ambientali da essi derivanti.

4.9. Componente radiazioni

Si conviene con il Proponente che, per la fattispecie di intervento, la componente ambientale è assente sia per la fase di cantiere, sia per quella di esercizio.

4.10. Componente socio-economica

I Comuni di Barletta ed Andria hanno una popolazione complessiva di circa 190.000 abitanti e distano tra di loro circa 10Km in linea d'aria e 12Km tramite la S.S. 170, principale direttrice stradale di collegamento.

²⁴ Si veda l'elaborato FTE05AMB_AHRTS01B, pagina 46.

²⁵ Si veda l'elaborato FTE05AMB_IARTS02B, pagine 120 e 121.



La linea ferroviaria di Ferrotramviaria consente non solo il collegamento tra i due Comuni, ma anche con la rete ferroviaria di Ferrovie dello Stato tramite i nodi ferroviari capolinea di Barletta (lato nord) e di Bari (lato sud), con quest'ultimo che dal 2013 consente di raggiungere l'aeroporto di Bari Palese tramite collegamento ferroviario, come visibile nell'immagine seguente, tratta dal sito di Ferrotramviaria.



Secondo l'attuale orario di servizio²⁶, il tempo di percorrenza Andria-Barletta (tramite la stazione Ferrotramviaria di Barletta Scalo) è di circa 20 minuti, tramite servizio sostitutivo con autobus. Il progetto prevede di realizzare le opere in regime di interruzione dell'esercizio ferroviario, per cui in fase di cantiere il servizio sarebbe presumibilmente effettuato con corse sostitutive tramite autobus: rispetto all'attuale situazione non si avrebbero, pertanto, modifiche sensibili alla qualità del servizio ed al comfort di viaggio degli utenti. Eventuali disagi, comunque, sarebbero temporanei, fino all'immissione in servizio della linea ferroviaria modificata come da progetto.

In fase di esercizio, il doppio binario consentirebbe di potenziare l'offerta di trasporto, con effetti positivi attesi derivanti dallo spostamento della mobilità da gomma a ferro, con veicoli a trazione elettrica: riduzione del traffico stradale e delle emissioni in atmosfera e sonore ad esso associate, possibile riduzione dell'incidentalità stradale in conseguenza della riduzione dei veicoli circolanti su strada.

Si ritengono condivisibili, pertanto, le conclusioni del Proponente riguardo gli impatti attesi per la componente in questione.

4.11. Componente salute umana e sicurezza

Richiamando quanto esposto nel paragrafo "3.3. Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico – PTA – PAI", si rappresenta che per la parte di intervento ricadente in aree perimetrate a rischio e pericolosità idraulica media ed alta dal P.A.I.-P.G.R.A., il progetto presentato dal Proponente non approfondisce la tematica ad essa relativa, né contiene le necessarie misure progettuali previste per la conformità alle N.T.A. del P.A.I.

4.12. Misure di mitigazione e compensazione

A pagina 128 della "Relazione di verifica di assoggettabilità a VIA" (elaborato FTE05AMB_RTS01A) il Proponente riporta sinteticamente in forma tabellare le misure di mitigazione e compensazione previste in progetto e descritte nella relazione stessa per il quadro di riferimento ambientale.

Oltre quanto esposto al riguardo nei paragrafi precedenti del presente parere (in particolare, acque, suolo e sottosuolo, rumore e vibrazioni), in cui si sono sviluppate considerazioni, osservazioni e suggerimenti riguardo le misure di mitigazione previste ed a cui si rimanda, in merito alle misure di compensazione, si rileva che queste non sono indicate, né tantomeno descritte, né nella suddetta tabella, né negli elaborati progettuali.

²⁶<https://www.ferrovienordbarese.it/download/?type=upload&id=1626>



5. Pareri pervenuti

Il 12/12/2022 sono pervenuti a codesto Comitato i pareri di seguito riportati.

5.1. Parere del Comando Vigili del Fuoco Barletta Andria Trani, prot. n. U.0007371.09-12-2022 del 09/12/2022

Rimandando al documento in questione per il dettaglio, si prende atto che contiene indicazioni progettuali per il Proponente riguardo l'accessibilità di sovrappassi/sottopassi ferroviari ai mezzi antincendio ed indicazioni ai fini dell'applicazione del D.P.R. n.151/2011, per eventuali attività ricadenti in Categorie B e/o C dell'allegato I al citato D.P.R.

5.2. Città di Andria - Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio, Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare, prot. n.106560/2022

Si prende atto del contributo in questione, condividendone il contenuto, richiamando quanto già esposto al precedente paragrafo "4.6.1. Componente rumore".

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

Valutazione di compatibilità ambientale

Esaminata la documentazione disponibile, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del D.Lgs.n.152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del R.R. n.07/2018 ritenendo che **il progetto in epigrafe sia da assoggettare al procedimento di VIA, poiché il Proponente non ha sviluppato né illustrato in dettaglio le caratteristiche del progetto (ai sensi dell'Allegato V, punto 1, lettere da a) a g) del D.Lgs. n.152/2006), tenuto anche conto della sensibilità ambientale del territorio in cui sono previste le opere (ai sensi dell'Allegato V punto 2, lettere a), b) e c) del D.Lgs. n.152/2006) e gli effetti dell'intervento sulle matrici ambientali, in maniera adeguata e tale da poter escludere potenziali impatti ambientali significativi e negativi (anche ai sensi dell'Allegato V, punto 3, lettera h) del D.Lgs. n.152/2006); pertanto, si richiede che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.**



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	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici	Assente
3	Difesa del suolo Dott. Fabrizio Panariello	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	Assente
6	Urbanistica	Assente
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vitantonio Renna	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche Ing. Angelo Michele Cecere	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**REGIONE
PUGLIA**

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



dipvvf.COM-BT.REGISTRO
UFFICIALE.U.0007371.09-12-2022.h.11:31

Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
COMANDO VIGILI DEL FUOCO BARLETTA ANDRIA TRANI

Alla Regione Puglia
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
Sezione autorizzazioni ambientali
Servizio VIA e Vinca
Servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

E.p.c. Alla Ferrotramviaria S.p.a
rupferrotramviaria@legamail.it

Oggetto: ID_VIA 805 Conferenza di Servizi progetto “D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. Raddoppio della tratta ferroviaria Andria – Barletta”.

Si fa riferimento alla Conferenza di Servizi, inerente l’oggetto, convocata da Ferrotramviaria S.p.a. con nota acquisita in atti al prot. 6643 del 09.11.2022.

In merito alla soppressione dei passaggi a livello e la costruzione di eventuali sottopassi/soprapassi, per essi deve essere garantita l’accessibilità dei mezzi antincendio, ovvero le aree devono avere i seguenti requisiti minimi:

- larghezza: 3,50 m;
- altezza libera: 4,00 m;
- raggio di volta: 13,00 m;
- pendenza: non superiore al 10%;
- resistenza al carico: almeno 20 tonnellate (8 sull’asse anteriore e 12 sull’asse posteriore; passo 4 m).

Si precisa, ad ogni buon conto, che per eventuali attività ricadenti in Categorie B e/o C dell’allegato I del D.P.R. 151/2011, eventualmente presenti nell’ambito dell’attività di che trattasi, il titolare dell’attività è tenuto ad adempiere agli obblighi previsti nello stesso D.P.R., in tempo utile e comunque prima della data della Conferenza di Servizi, al fine di consentire la formulazione del parere di competenza di questo Comando nell’ambito della stessa.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(V.D. Dott. Ing. Raffaele Giglio)

IL COMANDANTE
(Dott.Ing.RobertoFASANO)
documento firmato digitalmente





AREA
CITTA', TERRITORIO E AMBIENTE
*Settore Ambiente Igiene Urbana, Paesaggio,
Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare*

Andria, 07 dicembre 2022

Regione Puglia
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere
Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Servizio VIA e VIncA
Alla c.a. del responsabile del procedimento
Arch. Tiziana Romano
via Gentile n.52 – BARI
pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO: ID_VIA: 805 Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. per il Progetto "D.M. 363/2021. Fondo Complementare al PNRR. Raddoppio della tratta Andria-Barletta". - Proponente: Ferrotramviaria S.p.A. Contributo istruttorio del Comune di Andria.

Dall'analisi della documentazione in atti del procedimento in oggetto è stato rilevato che non è stato effettuato alcun confronto, né verifica, dei parametri inerenti l'inquinamento acustico, conseguente alla realizzazione delle opere in progetto, con quanto riportato nel Piano di Zonizzazione Acustico del Comune di Andria, approvato con deliberazione consiliare n. 57 del 26/10/2010.

Distinti saluti.

**Il Dirigente del Settore Ambiente Igiene
Urbana, Paesaggio,
Mobilità e Viabilità, Decoro Urbano, Gare**
Arch. Rosario Sarcinelli

documento firmato digitalmente

**il funzionario tecnico
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**
Dott.ssa Agr. Eleonora Monaco
documento firmato digitalmente