

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 ottobre 2023, n. 1414

**Progetto definitivo della Linea Taranto - Brindisi - Nuova Stazione di Taranto - Nasisi: rilascio assenso ex art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato - Regione.**

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Responsabile della P.O. "Affari Giuridici e supporto per le relazioni con le strutture organizzative della Giunta Regionale, gli organi di indirizzo politico e gli enti esterni", confermata dal Segretario Generale della Presidenza e dal Capo di Gabinetto, riferisce quanto segue:

**Visti:**

- la L. 233/2021 di conversione del D.L. 152/2021, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose";
- l'art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni dalla L. 108/2021, che prevede che le Conferenze di Servizi (CdS) dei progetti ferroviari siano svolte ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. dalla Stazione Appaltante;

**Premesso che:**

- con nota RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P del 22.8.2022, RFI ha convocato la Conferenza di Servizi (CdS) per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto in oggetto, in conformità a quanto stabilito dall'art. 53-bis, comma 1, ultimo periodo, del DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021 e s.m.i.;
- il progetto definitivo consiste nella realizzazione del nuovo impianto della stazione di Taranto-Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, fra le stazioni di Taranto e Monteiasi-Montemesola; il progetto prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione con tre binari con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro, funzionale all'incentivazione dell'uso di mezzi alternativi all'auto. L'opera consentirà nuova accessibilità al sistema ferroviario con la riattivazione della Località di Servizio ed il prolungamento sino a Nasisi dei servizi Bari – Taranto, con possibilità di interscambio modale tra il servizio ferroviario ed i servizi extra – urbani su gomma provenienti dalla Provincia di Taranto. Il progetto ha un Costo a Vita Intera di 34,1 mln già finanziati, di cui 15 mln con fondi FSC patti per il Sud e 19,1 mln con altre fonti di finanziamento, nel valore del CVI sono compresi anche 5,6 mln preassegnati dal Fondo Opere Indifferibili 2023 e condizionati alla pubblicazione del Bando di Gara entro Dicembre 2023.

**Considerato che:**

- nell'ambito dei lavori svolti nella Conferenza di Servizi e al fine di concludere l'iter autorizzativo per l'approvazione del progetto, RFI ha richiesto l'acquisizione della Delibera di Giunta regionale ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera.

**Rilevato che:**

- la Segreteria Generale della Presidenza ha quindi provveduto a richiedere ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Mobilità, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, di ricevere, all'esito di tutte le valutazioni tecniche, parere in merito al successivo rilascio da parte della Giunta regionale dell'intesa Stato/Regione.

**Tenuto altresì conto che:**

- il Comune di Taranto, relativamente al Progetto Definitivo di cui all'oggetto, ha espresso parere favorevole, giusta note dell'Ufficio Lavori Pubblici, dell'Ufficio Urbanistica – Demanio Marittimo – Grandi progetti e

dell'Ufficio Ambiente, che si allegano alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato 1);

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale, giusta Decreto n. 440 del 25.9.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato 2).

**Preso atto che:**

In riscontro alle richieste della Segreteria Generale,

- il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, con nota prot. n. AOO\_009/9322 del 6.10.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, sulla base dei pareri ivi citati e nel rispetto delle indicazioni ivi richiamate, stante anche il contenuto del Decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 440 del 25 settembre 2023 e della Delibera della Giunta della Regione Puglia n. 1365 del 05 ottobre 2023, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 3).
- il Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, con nota protocollata in ingresso al n. AOO\_175/5085 del 10.10.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato 4), sulla base dei pareri citati e nel rispetto delle indicazioni ivi richiamate ed in particolare evidenziando quanto segnalato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche nell'allegata nota prot. n. AOO\_075/011460 del 06.10.2023 e dal Dirigente della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica nell'allegata nota prot. n. AOO\_064/017051 del 04.10.2023, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa;
- il Direttore del Dipartimento Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale, con nota protocollata in ingresso al n. AOO175/5143 del 11.10.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, sulla base del parere favorevole con prescrizioni reso dal Servizio Territoriale di Taranto nella nota prot. n. AOO\_180/15922 del 15.3.2023, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 5);
- il Dipartimento Mobilità, con nota protocollata in ingresso al prot. n. AOO1175/5192 del 13.10.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, nel rispetto del contenuto delle indicazioni richiamate nella nota prot. n. AOO\_148/772 del 7.3.2023 della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 6);

Tanto premesso tenuto conto di quanto di illustrato nelle allegate note del Comune di Taranto, del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 440 del 25.9.2023, nonché nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dalle strutture dipartimentali regionali, si propone di autorizzare il rilascio dell'intesa, di cui all'art. 3 DPR n. 383/1994.

***Garanzie di riservatezza***

La pubblicazione del presente atto sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo telematico o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali e dal D.Lgs. 196/2003 s.m.i.

Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento (UE).

**COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.**

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.

Il Presidente relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, co. 4, lett. a) e k) della L.R. 7/1997, propone pertanto alla Giunta regionale:

1. di condividere quanto esposto in narrativa, che qui si intende integralmente riportato;
2. di esprimere, tenuto conto di quanto di illustrato nelle note del Comune di Taranto, del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 440 del 25.9.2023, nonché nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dai Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale e Mobilità – rispettivamente allegati ai numeri 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale - l'assenso regionale, ai sensi dell'art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato – Regione per l'approvazione del Progetto definitivo della Linea Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto – Nasisi;
3. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 18/2023;
4. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale;
5. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento a RFI;
6. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di pubblicare il presente provvedimento, nella Sezione "Amministrazione Trasparente", Sottosezione "Provvedimenti/Provvedimenti dell'organo di indirizzo politico", del Portale web istituzionale della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea e che la seguente proposta di deliberazione, dagli stessi predisposta ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

**La Responsabile della P.O.**

**"Affari Giuridici e supporto per le relazioni  
con le strutture organizzative della Giunta Regionale,  
gli organi di indirizzo politico e gli enti esterni"**

*avv. Stefania Volpicella*

**Il Segretario Generale della Presidenza**

*dott. Roberto Venneri*

**Il Capo di Gabinetto**

*prof. Giuseppe P.R. Catalano*

**Il Presidente della Giunta Regionale**

*dott. Michele Emiliano*

**LA GIUNTA**

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;  
Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;  
A voti unanimi espressi nei modi di legge

**DELIBERA**

1. di condividere quanto esposto in narrativa, che qui si intende integralmente riportato;
2. di esprimere, tenuto conto di quanto di illustrato nelle note del Comune di Taranto, del Decreto del

- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 440 del 25.9.2023, nonché nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dai Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale e Mobilità – rispettivamente allegati ai numeri 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale - l'assenso regionale, ai sensi dell'art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato – Regione per l'approvazione del Progetto definitivo della Linea Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto – Nasisi;
3. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 18/2023;
  4. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale;
  5. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento a RFI;
  6. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di pubblicare il presente provvedimento, nella Sezione "Amministrazione Trasparente", Sottosezione "Provvedimenti/Provvedimenti dell'organo di indirizzo politico", del Portale web istituzionale della Regione Puglia.

**Il Segretario Generale della Giunta**

ANNA LOBOSCO

**Il Presidente della Giunta**

MICHELE EMILIANO



## COMUNE DI TARANTO

### Lavori Pubblici



Roberto  
Venneri  
17.10.2023  
09:55:14  
GMT+01:00

Spett.le RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.a.  
Direzione Investimenti  
Direzione Investimenti Progetti Tecnologici  
Progetti SUD  
Alla c.a. del Referente del Progetto – R.U.P.  
Egr. Ing. Santo SANTACATERINA  
pec: [segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it);  
mail: [s.santacaterina@rfi.it](mailto:s.santacaterina@rfi.it)

Comune: Taranto

Località: Stazione Ferroviaria di Taranto Nasisi

Progetto: Progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi. Richiesta  
Parere Endoprocedimentale;

Richiedente: Italferr S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano

VISTA la convocazione alla Conferenza di Servizi ex art.214 - bis della L.241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del DL 77/202, convertito, con modificazioni, nella L.108/2021 e s.m.i., trasmessa da RFI S.p.A. "Rete Ferroviaria Italiana" ed acquisita dal Civico Ente con protocollo n. 156620/2022 del 30 agosto 2022, con la quale veniva chiesto alle amministrazioni riceventi di esprimere pareri o atti di assenso, per propria competenza, ai sensi del comma 2, lett.b), dell'art. 14 – bis della L.241/1990 e s.m.i.;

Esaminati gli elaborati scritto - grafici del Progetto Definitivo trasmessi da RFI S.p.a. "Rete Ferroviaria Italiana" redatti a cura da ITALFERR S.p.a.;

Preso atto che

- il progetto in argomento prevede la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della Linea Taranto – Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi – Montemesola. Esso è attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato e non vi si effettua servizio viaggiatori.
- il presente intervento prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro. L'obiettivo principale consiste, quindi, nel permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma – ferro, in modo da incentivare l'uso dei mezzi alternativi all'auto;

Considerato che il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi: *i)* realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 mt e uno avente lunghezza di almeno 650 mt, nonché di due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 mt con relative pensiline di lunghezza pari a 125 mt; *ii)*

#### Direzione Lavori Pubblici

Piazzale Dante 15/16 - 74121 Taranto

[segreteria@lpp.comune.taranto.it](mailto:segreteria@lpp.comune.taranto.it) - [dirigente.lavoripubblici@comune.taranto.it](mailto:dirigente.lavoripubblici@comune.taranto.it)

[lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)

[www.comune.taranto.it](http://www.comune.taranto.it)



fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa; *iii*) sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il primo e il secondo marciapiede; *iv*) area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extraurbani; *v*) integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori; *vi*) fabbricato tecnologico e nuovo ACCF (Apparato Centrale Computerizzato); *vii*) modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica.

Rilevato che le opere in esame sono localizzate nelle porzioni catastali dei fogli nn. 205, 180, 144 facenti parte del territorio del Comune di Taranto;

Vista la Legge n. 241/1990 e ss.mm. e ii;

Visto il D.lgs N. 267/2000 e ss.mm. e ii;

Visto l'art. 53 – bis, comma 1, ultimo periodo, del DL 77/2021 convertito con modificazioni nella L.108/2021 e s.m.i.;

Effettuate le opportune valutazioni da parte degli uffici tecnici della Direzione LL.PP, i quali non hanno riscontrato interferenze tra il progetto Definitivo trasmesso da RFI S.p.a. e le reti esistenti in capo al Civico Ente;

si esprime **PARERE FAVOREVOLE** al Progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi", per quanto relativo alle Interferenze con le opere e reti esistenti in capo al Civico Ente, fatti salvi eventuali ulteriori pareri di altri enti coinvolti;

Qualora ci fossero eventuali interventi relativi ad opere comportanti la Manomissione del Suolo Pubblico, che dovessero rendersi necessari in fase di realizzazione del progetto ricadenti in area di competenza del Comune di Taranto, occorrerà attenersi scrupolosamente alle prescrizioni contenute nel Regolamento Comunale per l'esecuzione di opere comportanti la Manomissione del Suolo Pubblico nel Territorio del Comune di Taranto, approvato con Delibera di Consiglio Comunale 106 del 9 ottobre 2014, con particolare richiamo agli artt. 7 e 8 e alle "Prescrizioni tecniche per l'esecuzione dei lavori" di cui all' "Allegato A".

Per quanto attinente alla procedura espropriativa, codesto Ente, si esprimerà a seguito del relativo avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 11 e 16 del DPR 327/2001.

Il Gruppo di Lavoro  
Geom. Vincenzo Piccolo  
Geom. Martino Lacatena  
Ing. Alessandra Vizzarro  
Ing. Vitantonio Tucci  
Arch. Elena Campocci  
Ing. Cosimo Nasole

Il Dirigente  
Ing. Simona SASSO

Firmato digitalmente da  
**SIMONA SASSO**

CN = SASSO SIMONA  
T = INGEGNERE  
C = IT

Direzione Lavori Pubblici  
[segreteria.llpp@comune.taranto.it](mailto:segreteria.llpp@comune.taranto.it) - [dirigente.lavoripubblici@comune.taranto.it](mailto:dirigente.lavoripubblici@comune.taranto.it)  
[lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)

[www.comune.taranto.it](http://www.comune.taranto.it)



COMUNE DI TARANTO Protocollo Generale	U
Protocollo N.0089938/2023 del 22/03/2023	



## COMUNE DI TARANTO

AMBIENTE

**OGGETTO:** Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”  
CUP J44C2000000001 – Conferenza di Servizi ex art. 14-bis della L. 241/1990 e ss.mm.ii. di cui  
all’art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L.108/2021 e ss.mm.ii.  
Parere ai sensi dell’art. 27 comma 2 – Capo II – Legge Regionale n. 30/2020 “Istituzione dei  
parchi naturali regionali ‘Costa Ripagnola’ e ‘Mar Piccolo’”

### IL DIRIGENTE

#### Premesso che:

- Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 del 22.08.2022, acquisita al prot. n. 156620 del 30.08.2022, con cui la Direzione di Rete Ferroviaria Italiana in indirizzo convocava la Conferenza di Servizi, ai sensi dell’art. 14-bis della L. 241/1990 e ss.mm.ii., finalizzata all’approvazione del progetto definitivo in oggetto;
- Con nota prot. n. 0165945/2022 del 13.09.2022, la direzione scrivente chiedeva “[...] di dettagliare gli interventi progettuali che ricadono all’interno della perimetrazione di cui all’art. 20 della legge istitutiva del PNR Mar Piccolo e di verificarne la compatibilità con le misure di salvaguardia e con il regime autorizzativo (artt. 25 e 26) della L.R. 30/2020”;
- Con nota trasmessa a mezzo pec del 20.10.2022, acquisita al prot. n. 0194863/2022 del 20.10.2022, il proponente riscontrava la nota precedente comunicando che “[...] si evidenzia una leggera sovrapposizione circa una porzione dell’area di lavoro e le piste di cantiere per quanto attiene la zona n. 2 di vostra competenza”;
- Dall’analisi della documentazione tecnica allegata, l’area di lavoro che interessa il PNR Mar Piccolo è l’area denominata AT01, la quale “[...] funge da base per la costruzione di un’opera d’arte puntuale. Tale area non contiene in genere impianti fissi di grandi dimensioni ma unicamente aree per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e per le lavorazioni in



*prossimità dell'opera. Parte dell'area A.T.01 sarà utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta";*

- La medesima documentazione indica le seguenti operazioni da eseguire: “[...] In particolare, in corrispondenza dell'area Tecnica AT01 e dell'area di Stoccaggio AS.01 si prevedono operazioni di scotico, compattazione del terreno e livellamento. [...]”;
- Con nota prot. n. 0217601/2022 del 22.11.2022, la Direzione Ambiente “[...] chiedeva di trasmettere uno studio di dettaglio Botanico-Vegetazionale, a firma di professionista accreditato, teso a individuare/escludere la presenza di habitat di specie di valore conservazionistico ai sensi delle normative attualmente vigenti specificatamente per le aree di lavoro/piste di cantiere che interessano l'area protetta PNR Mar Piccolo”;
- Con le note prot. RFI-NEMI.DIN.DPT.PS\A0011\P\2023\0000023 del 27.01.2023, acquisita al prot. n. 21006 del 30.01.2023, e prot. RFI-NEMI.DIN.DPT.PS\A0011\P\2023\0000097 del 16.03.2023, acquisita al prot. n. 86261 del 16.03.2023, il proponente riscontrava le richieste avanzate dalla Direzione scrivente, trasmettendo anche l'elaborato tecnico denominato “Studio di Impatto Ambientale - Studio Botanico Vegetazionale - 1A8E00D22RHSA0000001A”;

**Rilevato che:**

- l'area oggetto di intervento non ricade all'interno della perimetrazione dell'area naturale protetta istituita con L.R. n. 30/2020;
- il Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo” risulta interessato unicamente da una porzione dell'area di cantiere AT01, ricadente all'interno della Zona 2, e dalle piste di cantiere, coincidenti con strade sterrate esistenti e ricadenti all'interno della Zona 2 ed in piccola parte in Zona 1;
- gli stati informativi vettoriali della D.G.R. n. 2442/2018 evidenziano nell'area di interesse l'assenza di habitat di valore conservazionistico;



- lo studio botanico-vegetazionale di dettaglio, trasmesso con nota del 16.03.2023, in coerenza con quanto richiamato al punto precedente, esclude la presenza di Habitat di valore conservazionistico ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CE nell'area di cantiere AT01 presente in parte all'interno della Zona 2 del PNR Mar Piccolo, nonché lungo le piste di cantiere indicate nel progetto e ricadenti in Zona 2 e per una piccola parte in Zona 1 dell'area protetta;

**Visti:**

- La L.R. n. 30/2020, pubblicata sul B.U.R.P. n. 132 del 21.09.2020, che istituiva il Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo";
- La Legge 06.12.1991, n. 394 recante "Legge quadro sulle aree protette";
- La L.R. 24.07.1997, n. 19, "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella regione Puglia";
- Il D.M. 03.04.2000, le Direttive 92/43/CEE - 79/409/CEE e il D.P.R. n. 357/97;
- La L.R. n. 20/2001 e ss.mm.ii. "Norme generali di governo e uso del territorio";
- Il Regolamento Regionale n. 6 del 10.05.2016 recante "Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)";
- Il Regolamento Regionale n. 12 del 10.05.2017 recante "Modifiche e Integrazioni al Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n. 6 "Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)";
- Gli Obiettivi di conservazione per i siti della Rete Natura 2000 della Regione Puglia - Allegato 1 bis del Regolamento Regionale n. 12 del 10 maggio 2017;
- La D.G.R. n. 2442 del 21.12.2018, come aggiornata con D.G.R. n. 218 del 25.02.2020, inerente l'"Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione



*Puglia"*, nonché gli strati informativi vettoriali in formato .shp, allegati alla Deliberazione in parola;

- Le misure di salvaguardia di cui all'art. 25 ed il regime autorizzativo di cui all'art. 26 della L.R. n. 30/2020;
- La documentazione trasmessa dal proponente;

**Tenuto conto che l'intervento in parola:**

- risulta coerente con le finalità istitutive dell'area protetta di cui all'art. 18 della L.R. n. 30/2020 e ss.mm.ii.
- non risulta in contrasto con le misure di salvaguardia di cui all'art. 25 della L.R. n. 30/2020 e ss.mm.ii.;

**Visto altresì** l'art. 31 comma 1 della L.R. 30/2020, *"Sino alla costituzione dell'ente di gestione del parco nel termine di cui all'articolo 19, comma 3, la gestione, l'amministrazione e la legale rappresentanza dell'area protetta sono affidate in via provvisoria al Comune di Taranto"*;

**In virtù del Decreto Sindacale n. 37 del 28.10.2022** di attribuzione di incarico Dirigenziale della Direzione Ambiente, Salute e Qualità della Vita,

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

**Ai sensi dell'art. 27 co. 2 della L.R. n. 30/2020 e ss.mm.ii. per gli interventi di che trattasi, fatti salvi, quindi non comprendendo, gli ulteriori pareri, autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, nulla osta e assensi necessari per la realizzazione ed esercizio dell'intervento, alle seguenti condizioni:**



- Il transito con mezzi motorizzati non dovrà avvenire fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, private e vicinali gravate dai servizi di pubblico passaggio, e dovrà procedere a velocità ridotta al fine di evitare la dispersione di polveri;
- I cumuli di materiale derivanti da attività di cantiere, in attesa dell'avvio a recupero/smaltimento, dovranno essere coperti;
- L'illuminazione da cantiere nel periodo notturno, all'interno dell'area protetta, avverrà mediante torrette-faro amovibili con generatore incorporato su gomme in modo tale da non comportare la necessità di realizzare alcun tipo di impianto elettrico provvisorio. I proiettori saranno rivolti verso il basso al fine di impedire che venga arrecato danno alla fauna;
- I rifiuti prodotti nelle attività di cantiere saranno differenziati e gestiti secondo quanto previsto dal Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii.;
- Dovrà essere effettuata la bonifica tempestiva, nel caso in cui automezzi dovessero avere perdite di sostanze di qualunque genere (carburanti, lubrificanti o altro).

Inoltre

#### DISPONE

di notificare il presente parere a:

- Servizio Parchi e Tutela della Biodiversità della Regione Puglia;
- Servizio Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia;
- Dipartimento Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- Direzione Investimenti Tecnologici di Rete Ferroviaria Italiana.

Taranto, lì 21.03.2023

**L'istruttore direttivo tecnico**

Ing. Sabrina IMPERIO



**IL DIRIGENTE**

Avv. Alessandro DE ROMA

COMUNE DI TARANTO Protocollo Generale	<b>U</b>
Protocollo N.0160628/2022 del 05/09/2022	



## COMUNE DI TARANTO

### URBANISTICA – DEMANIO MARITTIMO – GRANDI PROGETTI



La presente comunicazione viene trasmessa via pec/e-mail. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 47 del D.Lgs. 07/03/2005 n.82 e s.m. e i., con esclusione della trasmissione via fax. Non si provvederà ad inviare la stessa a mezzo posta. A garanzia della riservatezza dei dati sensibili o giudiziari art. 4 co. 1 lett. d) ed e) D.Lgs. n. 193/2003 e s.m. e i.

**Spett.le RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

*Direzione Investimenti*

*Direzione Investimenti Progetti Tecnologici*

*Progetti SUD*

**Alla c.a. del Referente del Progetto – R.U.P.**

**Egr. Ing. Santo SANTACATERINA**

**p.e.c.:** [segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it);

**p.e.o.:** [s.santacaterina@rfi.it](mailto:s.santacaterina@rfi.it);

**Oggetto:** Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”

#### **-PARERE URBANISTICO ENDOPROCEDIMENTALE-**

**IL DIRIGENTE DELLA 10<sup>A</sup> DIREZIONE**

**“PIANIFICAZIONE URBANISTICA – DEMANIO MARITTIMO – GRANDI PROGETTI”**

**Vista** la convocazione alla Conferenza di Servizi ex art.14-*bis* della L.241/1990 e s.m.i. di cui all’art.53-*bis* del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L.108/2021 e s.m.i., trasmessa da RFI S.p.A. “Rete Ferroviaria Italiana” ed acquisita dal Civico Ente con protocollo n.156620/2022 del 30 agosto 2022, con la quale veniva chiesto alle amministrazioni riceventi di esprimere pareri o atti di assenso, per propria competenza, ai sensi del comma 2, lettera b), dell’art.14-*bis* della L.241/1990 e s.m.i.;

**Visto** il progetto relativo all’intervento di realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto, Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto – Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi – Montemesola, la cui realizzazione ricopre un grande valore strategico per la provincia jonica;

UFFICIO RISANAMENTO CITTÀ VECCHIA

Vico Carducci n. 15 – 74123 – Taranto - +39 0994581505

PEC: [urbanistica.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:urbanistica.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)

[demaniomarittimo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:demaniomarittimo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)

PEO: [ufficioprotocollourbanistica@comune.taranto.it](mailto:ufficioprotocollourbanistica@comune.taranto.it)

[www.comune.taranto.it](http://www.comune.taranto.it)





**Visti** gli elaborati scritto-grafici del progetto definitivo trasmessi da RFI S.p.A. “Rete Ferroviaria Italiana” redatti a cura da ITALFERR S.p.A.;

**Vista** l’istruttoria urbanistica redatta da questa Direzione in data 05 settembre 2022;

**Dato atto:**

- Il progetto in esame, relativo alla realizzazione della nuova stazione di Nasisi, lungo la linea ferroviaria Taranto – Brindisi, ricade nella Regione Puglia, nel comune di Taranto appartenente all’omonima provincia;
- l’intervento ricade nelle porzioni catastali dei fogli nn.205, 180, 144 del territorio di questo Comune;

**Vista** la documentazione che correda la vigente Variante Generale al Piano Regolatore Generale adottata dal Consiglio Comunale di Taranto con delibera n°324 del 09 settembre 1974, approvata con Decreto Regionale n°421 del 20 Marzo 1978, esecutivo dal 28 Aprile 1978 ai sensi dell’art. 10 della Legge 17 Agosto 1942, n° 1150;

**Vista** la Deliberazione della Giunta Regionale del 23 marzo 1989, n° 1185 di presa d’atto della verifica della conformità della Variante Generale del Piano Regolatore Generale ai contenuti della L.R. del 31 maggio 1980, n° 56;

**Viste** le Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.R.G.

**Vista** la scheda Urbanistica della zona territoriale omogenea “B3” – allegata alle Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.R.G.;

**Vista** la scheda Urbanistica “A2” – allegata alle Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.R.G.;

**Vista** la Legge n. 241/1990 e ss.mm. e ii;

**Visto** il D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm. e ii.;

**Visto** l’art.53-*bis*, comma 1, ultimo periodo, del DL 77/2021 convertito con modificazioni nella L.108/2021 e s.m.i.;

Pag. 2 di 3



In forza del Decreto Sindacale n. 09 del 30/06/2022 con il quale al sottoscritto è stato attribuito l'incarico Dirigenziale della 10<sup>a</sup> Direzione Pianificazione Urbanistica - Demanio Marittimo - Grandi Progetti;

**ESPRIME**

**PARERE FAVOREVOLE, sotto il profilo urbanistico, al progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasis", fatti salvi eventuali ulteriori pareri di altri enti coinvolti.**

Inoltre, le aree di interesse principali ricadono nella zona B3-F8, zona con destinazione d'uso ferroviaria, art.30 delle norme, e zona Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo, vincolata ai sensi dell'art.10, comma 3, lettera d) del D.Lgs n.42/2004. Mentre le aree di sviluppo futuro, interessate da espropriazioni per la nuova sede ferroviaria e sue dipendenze, ricadono nella zona B3-F8, zona con destinazione d'uso ferroviaria, art.30 delle norme, e zona A2-E3, zona con destinazione d'uso verde vincolato, art.14 delle norme.

Si segnala inoltre che, nell'ambito del P.P.T.R. (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale), approvato con deliberazione della Giunta Regionale del 16 febbraio 2015 n. 176, (B.U.R.P. n. 40 del 23 marzo 2015), le aree risultano assoggettate a regime vincolistico di tutela relativamente al vincolo idrogeologico e vincoli derivanti dalle aree di rispetto parchi.

*Taranto, 05 settembre 2022*

**IL DIRIGENTE**

Dott. Arch. Cosimo NETTI

m\_amte.MASE.VA REGISTRO DECRETI.R.0000440.25-09-2023



*Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica*

**DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**DI CONCERTO CON**

*Ministero della cultura*

**DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO**

**VISTO** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale”, e, in particolare, i Titoli I e III della Parte seconda;

**VISTO** il decreto ministeriale 13 dicembre 2017, n. 342, recante l’articolazione, l’organizzazione, le modalità di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, il quale prevede, per le valutazioni d’impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l’integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**VISTO** il decreto legge 1 marzo 2021, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, che ha disposto che il “Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo” venga ridenominato “Ministero della cultura”;

**VISTO** l’articolo 15 del decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri”, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

**CONSIDERATO** che il Ministero della transizione ecologica cambia la propria denominazione in Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell’articolo 4 del decreto legge sopra richiamato;

**CONSIDERATO** che la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Puglia, nominato con decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare;

**VISTO** l'art. 25 comma 2-quinquies del D.Lgs.152/2006, che dispone che il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica;

**VISTA** l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. con nota prot. 332 del 21 dicembre 2021, acquisita con prot. MASE-6769 del 20 gennaio 2022, per il progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", integrata con la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997;

**VISTA** la documentazione trasmessa dal proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale;

**CONSIDERATO** che l'intervento previsto appartiene alla tipologia di opere sottoposte alla procedura di valutazione di impatto ambientale in sede statale in quanto è compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II - Progetti di competenza statale alla Parte Seconda del decreto legislativo n.152/2006, al punto 10) "tronchi ferroviari di grande distanza";

**PRESO ATTO** che, ai sensi dell'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed il conseguente deposito del progetto, dello studio di impatto ambientale, della sintesi non tecnica e del Format di supporto screening della Valutazione di incidenza ambientale, nonché dell'avviso al pubblico è avvenuta sul sito web del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica in data 28 gennaio 2022;

**PRESO ATTO** che con nota prot. MASE-9840 del 27 gennaio 2022 è stata comunicata alle Amministrazioni e agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione;

**CONSIDERATO** che oggetto del presente decreto è la dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", integrato con la valutazione di incidenza ambientale;

**PRESO ATTO** che gli interventi sono localizzati nella Regione Puglia, nel territorio Comune di Taranto, in provincia di Taranto;

**CONSIDERATO** che gli interventi prevedono la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea ferroviaria Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola; attualmente l'impianto non effettua servizio viaggiatori da oltre un decennio, la circolazione ferroviaria avviene su un solo binario, quello di corretto tracciato, senza fermata;

**PRESO ATTO** che, in particolare, l'intervento prevede la trasformazione dell'intero impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari aventi anche la funzione di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro, affinché i viaggiatori possano usufruire di un servizio

funzionale di interscambio gomma-ferro, per incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi alle autovetture;

**CONSIDERATO** che l'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m, nonché di due marciapiedi di altezza pari a 55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
- realizzazione di un fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
- realizzazione di un sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;
- realizzazione di un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extraurbani;
- integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
- realizzazione di un fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato);
- modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica;

**CONSIDERATO** che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla legge 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di un'area tutelata ai sensi della Direttiva Habitat;

**CONSIDERATO** che il progetto è localizzato ad una distanza di circa 450 m dal sito ZSC IT9130004 "Mar Piccolo" e a circa 3 km dal sito ZSC IT9130002 "Masseria Torre Bianca"; in ragione delle potenziali interferenze con le citate aree, la Valutazione di Incidenza è stata integrata nella procedura di VIA, ai sensi dell'art.10 del D.Lgs. 152/2006 e il proponente ha presentato una Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) per verificare le possibili incidenze ambientali con i predetti siti della Rete Natura 2000;

**CONSIDERATO** che con riferimento al piano di gestione delle terre e dei materiali di risulta prodotti dalle lavorazioni previste nella realizzazione dell'opera in progetto, il progetto prevede che saranno gestiti in qualità di rifiuti secondo la Parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm.ii.;

**ACQUISITO** il parere della Regione Puglia di cui alla nota prot. 7157 del 2 maggio 2023, assunta con prot. MASE-72340 del 5 maggio 2023, espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, di esito positivo con condizioni;

**ACQUISITO** il parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023, assunto al prot. MASE- 74479 di pari data, di esito favorevole nel rispetto di condizioni ambientali;

**CONSIDERATO** che il predetto parere del Ministero della cultura prot. 16635 del 9 maggio 2023 non comprende "l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42

del 2004, così come stabilito dal comma 2-quinquies dell'art. 25 del D.lgs. 152 del 2006, dovendosi acquisire, sulla stessa area anche e prioritariamente l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. n. 42 del 2004", nel rispetto del quadro prescrittivo inerente alla componente Patrimonio culturale: beni culturali e paesaggio (condizione n. 2 del medesimo parere prot. 16635/2023);

**ACQUISITO** il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, di cui alla nota prot. CTVA-8628 del 25 luglio 2023, assunta al prot. MASE-122140 del 26 luglio 2023, con cui ha espresso:

- parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", condizionato all'ottemperanza di specifiche condizioni ambientali;
- in ordine alla Valutazione di incidenza, parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti della rete Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello I (screening), senza necessità di procedere alla successiva fase di studio;
- in merito alla gestione dei materiali di risulta prodotti dalle lavorazioni previste nella realizzazione dell'opera in progetto "*il proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017*";

**CONSIDERATI** le osservazioni e i pareri pervenuti ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, di cui la Commissione tecnica VIA-VAS ha tenuto conto nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, il cui elenco è riportato alla pagina 4 del citato parere n. 491 del 17 luglio 2023;

**CONSIDERATO** quindi che sono stati acquisiti i seguenti pareri che, allegati al presente decreto, ne costituiscono parte integrante:

- a) parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, costituito da n. 67 (sessantasette) pagine;
- b) parere del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023, costituito da n. 18 (diciotto) pagine;
- c) parere della Regione Puglia espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, trasmesso con nota prot. 7157 del 2 maggio 2023, costituito da n. 77 (settantasette) pagine;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006, all'adozione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto in argomento;

## DECRETA

### Articolo 1

#### Giudizio di compatibilità ambientale

1. È espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006 per il progetto definitivo progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 del presente decreto.
2. Riguardo alla valutazione di incidenza, è espresso parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti della Rete Natura 2000 senza necessità di procedere alla successiva fase di studio.
3. Con riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, la condizione ambientale n.6 del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 prescrive che, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, *"il proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017"*.
4. Ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del decreto legislativo n. 152/2006 e dell'articolo 51, comma 2 del decreto legge n. 76/2020 convertito con modificazioni dalla legge n. 120/2020, il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro dieci anni decorrenti dalla data di pubblicazione del decreto medesimo sul sito internet del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, trascorsi i quali, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata.

### Articolo 2

#### Condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, riportate da pagina 64 a pagina 67, nella successiva fase di progettazione esecutiva. Il proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.
2. In ordine al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, nei termini previsti dalla legge, prima dell'avvio della progettazione esecutiva il proponente dovrà valutare la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, dovrà presentare al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017.

### **Articolo 3**

#### **Condizioni ambientali del Ministero della cultura**

1. Devono essere ottemperate le condizioni di cui al parere della Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della cultura prot. 16635 del 9 maggio 2023, riportate dalla pagina 16 alla pagina 18 del parere medesimo, nelle fasi progettuali indicate per ciascuna condizione. Il proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo.
2. Ai fini dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica, il proponente dovrà presentare separata istanza ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo n. 42 del 2004 alle amministrazioni preposte alla gestione dei vincoli paesaggistici gravanti nelle aree interessate.

### **Articolo 4**

#### **Condizioni ambientali della Regione Puglia**

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Regione Puglia espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, laddove non in contrasto o se non già ricomprese nelle condizioni ambientali del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 e nelle condizioni del parere del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo.

### **Articolo 5**

#### **Verifiche di ottemperanza**

1. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 4 e, in collaborazione con gli uffici competenti del Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 3.
2. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica svolge l'attività di verifica avvalendosi, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, dei soggetti individuati per la verifica di ottemperanza nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 e della Regione Puglia per le condizioni dettate con la propria deliberazione di Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023.
3. Il Ministero della cultura svolge le attività di verifica tramite gli Uffici centrali e periferici indicati nel parere di competenza.
4. I soggetti e gli uffici di cui ai commi 2 e 3 provvederanno a concludere l'attività di verifica entro il termine stabilito dall'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo n. 152/2006, comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente e, per i profili di competenza, al Ministero della cultura.

5. Qualora i suddetti soggetti ed uffici non dovessero provvedere a completare le attività di verifica nei termini indicati, le stesse attività sono svolte dall'autorità competente, in collaborazione con il Ministero della cultura per i profili di competenza, così come previsto al comma 4 del sopra citato articolo 28.
6. Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 si provvede con oneri a carico del proponente nei limiti in cui le attività di verifica richieste ai soggetti ed Enti coinvolti non rientrino già tra i loro compiti istituzionali.

### **Articolo 6**

#### **Disposizioni finali**

1. Il presente decreto è comunicato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., al Ministero della cultura, all'ARPA Puglia e alla Regione Puglia, la quale ne curerà la trasmissione alle altre Amministrazioni interessate.
2. Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, del Ministero della cultura e della Regione Puglia, sul portale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.
3. Il proponente, entro il termine di durata dell'efficacia del presente provvedimento indicato all'art. 1 comma 4, trasmette all'autorità competente la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte, ai sensi dell'articolo 28, comma 7-bis, del citato decreto legislativo n. 152/2006.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica rispettivamente entro e non oltre 60 e 120 giorni, decorrenti dalla data di notifica dell'atto mentre, per i soggetti diversi dai destinatari della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del presente decreto sul portale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

**IL DIRETTORE GENERALE  
VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**Gianluigi Nocco**



GIANLUIGI  
NOCCO  
Ministero della  
Transizione  
Ecologica  
Direttore Generale  
18.09.2023  
10:25:36  
GMT+00:00

**IL DIRETTORE GENERALE  
ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E  
PAESAGGIO**

**Luigi La Rocca**

Firmato digitalmente da

**Luigi La Rocca**

CN = La Rocca Luigi  
O = Ministero della  
cultura  
C = IT

**REGIONE  
PUGLIA**

Prot. r\_puglia/AOO\_009-06/10/2023/9322

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA  
DIREZIONE**

Spett.le

Segreteria Generale della Presidenza

[segreteria generale presidente@pec.rupar.puglia.it](mailto:segreteria generale presidente@pec.rupar.puglia.it)[segreteria generale presidenza@regione.puglia.it](mailto:segreteria generale presidenza@regione.puglia.it)[s.volpicella@regione.puglia.it](mailto:s.volpicella@regione.puglia.it)

**Oggetto:** Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”.  
CUP: J44C20000000001. Trasmissione pareri.

Con riferimento al *Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”* e in riscontro alla richiesta pervenuta in data 02/10 u.s. da codesta Segreteria, si rileva quanto segue.

RFI ha indetto, in qualità di Stazione appaltante, la Conferenza di Servizi, ai sensi del combinato disposto dell’art. 14bis della Legge n. 241/1990 e s.m.i. e dell’art. 53bis del D.L. n. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. n. 108/2021 e ss.mm.ii. (con nota prot. UA 22/8/2022 RFI-NEMI-DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 – All.1).

Nel corso dell’iter procedimentale teso a ottenere tutti le autorizzazioni e gli atti di assenso, comunque denominati, sono state coinvolte diverse articolazioni afferenti all’intestato Dipartimento per l’emanazione dei provvedimenti e l’espressione dei pareri di competenza e segnatamente:

**Sezione Urbanistica - Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziata**

Con nota prot. n. AOO\_079/10764 del 04/10/2022 non sono stati rilevati motivi ostativi all’intervento in oggetto, in variante rispetto alle previsioni urbanistiche del vigente PRG del Comune di Taranto (All. 2);

**Sezione Urbanistica – Servizio Osservatorio Abusivismo ed Usi civici**

Con nota prot. n. n. AOO\_079/10460 del 27/09/2022 è stata attestata l’assenza di vincolo demaniale di uso civico nel Comune di Taranto (All. 3).

Per completezza, si soggiunge che nell’ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale di competenza ministeriale, ai sensi dell’art. 25 del D. lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. l’espressione del parere regionale, giusta ratio dell’art. 20 della L.R. 11/2001, è stato reso dalla Giunta regionale con deliberazione n. 361 del 27 marzo 2023 (All. 4), avvalendosi dell’istruttoria tecnica svolta dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità competente in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, sentiti gli Enti ed Amministrazioni locali territoriali potenzialmente interessati nonché i soggetti competenti in materiale ambientale.

Il parere tecnico (Codice CIFRA: ECO/DEL/2023/00033), espresso dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali e allegato alla deliberazione della Giunta Regionale n. 361 del 27 marzo 2023, è stato formulato sulla scorta dei riscontri, anch’essi allegati alla deliberazione, quali:

- il parere favorevole condizionato trasmesso dall’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale con nota prot. n. 4597 del 15.02.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2798 del 21.02.2023;

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA  
DIREZIONE**

- la nota prot. n. 47425 del 02.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3557 del 07.03.2023, con la quale il Comune di Taranto – Ambiente – richiede integrazioni progettuali;
- il parere favorevole condizionato, trasmesso dal Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità – con nota prot. n. AOO\_089/772 del 07.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3563 del 07.03.2023;
- il parere favorevole condizionato, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3642 del 07.03.2023, espresso dal Comitato Tecnico Regionale in qualità di organo tecnico consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, che svolge, ex art. 28 co. 1 bis lett. b) della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii., attività di supporto tecnico e giuridico nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza regionale e anche per la valutazione dei piani e dei programmi di competenza statale interregionale e transfrontaliera;
- il contributo fornito da ARPA Puglia – DAP Taranto – Servizio Territoriale – UOS Impiantistico e Rischio Industriale con nota prot. n. 15529-155 del 07.03.2023, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3920 del 09.03.2023.

A ciò, è seguito il Decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 440 del 25 settembre 2023 (All. 5) che ha reso giudizio positivo di compatibilità ambientale, ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006, sulla base delle motivazioni espresse:

- dal parere della Regione Puglia, espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, di esito positivo con condizioni (All. 4);
- dal parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023 (All. 6), di esito favorevole nel rispetto di condizioni ambientali;
- dal parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023n (All. 7) con cui ha espresso:
  - parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo “Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi”, condizionato all'ottemperanza di specifiche condizioni ambientali;
  - in ordine alla Valutazione di incidenza, parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti della rete Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello I (screening), senza necessità di procedere alla successiva fase di studio;
  - in merito alla gestione dei materiali di risulta prodotti dalle lavorazioni previste nella realizzazione dell'opera in progetto “il proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017”.

Inoltre, il Decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 440 del 25 settembre 2023 ha decretato all'Articolo 4 *Condizioni ambientali della Regione Puglia* che “Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Regione Puglia espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, laddove non in



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA  
DIREZIONE**

*contrasto o se non già ricomprese nelle condizioni ambientali del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 e nelle condizioni del parere del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo".*

Infine, la Giunta regionale con deliberazione n. 1365 del 05 ottobre 2023 (All. 8), avvalendosi dell'istruttoria tecnica espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, ha rilasciato l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. n.42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, condizionata alle prescrizioni ivi riportate e per le motivazioni espresse nel parere tecnico e in accordo con il parere reso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 8490-P del 02/10/2023, allegati al su citato provvedimento.

Tutto ciò premesso, si esprime, per quanto di competenza, parere favorevole al rilascio della richiesta intesa, fermo restando la competenza del Comune di Taranto in ordine all'adozione della variante urbanistica.

Cordiali saluti.

La funzionaria  
Dott.ssa Maria Nilla Miccoli

 Maria Nilla  
Miccoli  
06.10.2023  
10:06:28  
GMT+01:00

**La Dirigente della Sezione Urbanistica  
Ing. Luigia Brizzi**

 Luigia Brizzi  
06.10.2023 09:40:23 GMT+00:00

**Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio  
Arch. Vincenzo Lasorella**

  
REGIONE  
PUGLIA  
Vincenzo Lasorella  
06.10.2023 09:53:39  
GMT+00:00

**La Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali  
Dott.ssa Antonietta Riccio**

 Antonietta  
Riccio  
06.10.2023  
10:17:43  
GMT+00:00

**Il Direttore del Dipartimento  
Ing. Paolo Garofoli**

  
Paolo Francesco  
Garofoli  
06.10.2023 13:36:17  
GMT+01:00

Allegati richiamati in narrativa



Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 22/8/2022  
RFI-NEMI.DIN.DPTVA0011/PA/2022/0000010

Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture  
Direzione Investimenti  
Direzione Investimenti Progetti Tecnologici  
Il Direttore

**Ministero della Transizione Ecologica**  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e  
VAS  
PEC: [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

**Ministero della Cultura**  
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio  
Servizio V Tutela del paesaggio  
PEC: [mbac-dg-  
abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

**Ministero della Cultura**  
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio  
Servizio III - Tutela del patrimonio storico,  
artistico e architettonico  
PEC: [mbac-dg-  
abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it)

**Ministero della Cultura**  
Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio  
Culturale Subacqueo  
PEC: [mbac-sn-sub@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sn-sub@mailcert.beniculturali.it)

**Ministero della Cultura**  
Segretariato regionale MIC per la Puglia  
PEC: [mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it)

**Ministero della Difesa**  
Comando Trasporti e Materiali – Reparto  
Trasporti  
Ufficio Movimento e Trasporti  
PEC: [comlog@postacert.difesa.it](mailto:comlog@postacert.difesa.it)

**Ministero della Difesa**  
Comando Esercito Puglia



PEC: [cme\\_puglia@postacert.difesa.it](mailto:cme_puglia@postacert.difesa.it)

**Ministero della Difesa**

Aeronautica Militare

Comando Scuole Dell'AM/3^ Regione Aerea

Reparto Territorio e Patrimonio

PEC: [aeroscuoleaeroregione3@postacert.difesa.it](mailto:aeroscuoleaeroregione3@postacert.difesa.it)

**Regione Puglia**

Presidente

PEC: [presidente.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:presidente.regione@pec.rupar.puglia.it)

**Regione Puglia**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità

Urbana

Sezione Urbanistica

PEC: [serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it)

**Regione Puglia**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità

Urbana

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

Servizio Osservatorio e Pianificazione

Paesaggistica

PEC: [sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it](mailto:sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it)

**Regione Puglia**

Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed

Ambientale

Sezione Gestione Sostenibile e tutela delle

risorse forestali e naturali

Servizio Risorse Forestali

PEC:

[protocollo.sezionerisoresostenibili@pec.rupar.puglia.it](mailto:protocollo.sezionerisoresostenibili@pec.rupar.puglia.it)

**Regione Puglia**

Dipartimento Bilancio, Affari Generali ed

Infrastrutture

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture

Servizio Autorità Idraulica

PEC:

[servizio.lavoripubblici@pec.regione.rupar.puglia.it](mailto:servizio.lavoripubblici@pec.regione.rupar.puglia.it)

**Provincia di Taranto**

Settore Pianificazione e Ambiente

PEC: [settore.ambiente@pec.provincia.taranto.gov.it](mailto:settore.ambiente@pec.provincia.taranto.gov.it)**Provincia di Taranto**

Settore Edilizia e Patrimonio

PEC: [protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it](mailto:protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it)**Comune di Taranto**

Sindaco

PEC: [protocollo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:protocollo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)**Comune di Taranto**

11^ Direzione Lavori Pubblici – Piano

Mobilità – Appalti e Contratti

PEC:

[lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:lavoripubblici.mobilita.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)**Comune di Taranto**

12^ Direzione Ambiente Salute e Qualità della

Vita – Gestione Debitoria Rinveniente da

Dissesto

Servizio Parchi – Aree Protette

PEC: [protocollo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:protocollo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)**Autorità di Bacino Distrettuale  
dell'Appennino Meridionale**PEC: [protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it](mailto:protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it)**Consorzio di Bonifica Stornara e Tara**PEC: [bonificastornaratara@pec.it](mailto:bonificastornaratara@pec.it)**Acquedotto Pugliese S.p.A.**PEC: [acquedotto.pugliese@pec.agp.it](mailto:acquedotto.pugliese@pec.agp.it)**ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione  
Civile**PEC: [protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)**ENAV S.p.A.**PEC: [protocollogenerale@pec.enav.it](mailto:protocollogenerale@pec.enav.it)**E-distribuzione S.p.A.**



PEC: *e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it*

**Terna S.p.A.**

PEC: *info@pec.terna.it*

**Telecom Italia S.p.A.**

PEC: *telecomitalia@pec.telecomitalia.it*

**2I Rete Gas S.p.A.**

PEC: *2iretegas@pec.2iretegas.it*

**Acquedotto Pugliese S.p.A.**

PEC: *acquedotto.pugliese@pec.aqp.it*

**ANAS S.p.A.**

**Direzione Generale**

PEC: *anas@postacert.stradeanas.it*

**ANAS S.p.A.**

**Struttura Territoriale Puglia**

PEC: *anas.puglia@postacert.stradeanas.it*

**Ferrovie del Sud Est e Servizi  
Automobilistici S.r.l.**

PEC: *segreteria@pec.fseonline.it*

**Infratel Italia S.p.A.**

PEC: *posta@pec.infratelitalia.it*

**Poste Italiane S.p.A.**

PEC: *poste@pec.posteitaliane.it*

- p.c.: **Ministero delle Infrastrutture e della  
Mobilità Sostenibili**  
**Dipartimento per la programmazione  
strategica, i sistemi infrastrutturali, di  
trasporto a rete, informativi e statistici**  
PEC: *dip.infrarete@pec.mit.gov.it*  
c.a. Dott.ssa Daniela Marchesi
- p.c.: **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Direzione Investimenti  
Direzione Investimenti Progetti Tecnologici



Progetti Sud  
Il Referente di Progetto  
Piazza A. della Croce Rossa, 1  
00161 – Roma  
*c.a. Ing. Santo Santacaterina*  
*PEC: rfi-din-dit.pit.ps@pec.rfi.it*

p.c.: **Italferr S.p.A.**  
Direzione Tecnologie e Sviluppo  
Clienti Captive  
Area Tecnologie Sud  
Centro Direzionale Isola F9  
Viale Terracini, Secondo Piano  
80143 Napoli  
*c.a.: Ing. Giuseppe Domino*  
*PEC: italferr.ambiente@legalmail.it*

**Oggetto:** Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”  
CUP: J44C20000000001

**CONVOCAZIONE CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i. di cui all’art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i..**

**Allegati:** *Progetto definitivo (PD) (via SharePoint)*  
*Tabella “A” Ricognizione dei vincoli territoriali e competenze (via pec)*

Con riferimento all’intervento in oggetto si segnala che lo stesso usufruisce dei fondi FSC 2014-2020 con vincoli temporali che se non osservati determinano la perenzione degli stessi.

In relazione all’intervento in oggetto, sotto il profilo tecnico, si premette che:

- il progetto definitivo prevede la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni



di Taranto e di Monteiasi-Montemesola. Esso è attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato e non vi si effettua servizio viaggiatori;

- il presente intervento prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro. L'obiettivo principale consiste, quindi, nel permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto;

- le opere prevedono: **i)** realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m, nonché di due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m; **ii)** fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa; **iii)** sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede; **iv)** area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extraurbani; **v)** integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori; **vi)** fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato); **vii)** modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica.

- le opere interessano l'ambito della Regione Puglia e sono localizzate nel territorio del Comune di Taranto, in provincia di Taranto;

Sotto il profilo procedurale, si specifica che:

- con nota prot. RFI-DIN.DIPT.PS\A0011\P\2021\332 del 21 dicembre 2021 RFI ha presentato al Ministero della Transizione Ecologica istanza di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto in questione, dichiarata procedibile dal Ministero medesimo con nota prot. 9840 del 27 gennaio 2022;

- in data 31 dicembre 2021 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la L. 233/2021 di conversione del DL 152/2021, recante "*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*", che con l'art. 6, comma 1 ha introdotto l'art. 53-bis al DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L.



108/2021, il quale prevede che le Conferenze di Servizi (CdS) dei progetti ferroviari, siano svolte ai sensi dell'art. 14-*bis* della L. 241/1990 e s.m.i. dalla Stazione appaltante;

- in data 28 gennaio 2022 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con nota prot. U.0001878, si è espresso, per altro intervento ferroviario, in merito alla competenza circa la convocazione della Conferenza di Servizi a cura della Stazione appaltante. Tale nota è stata riscontrata con presa d'atto dell'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di R.F.I. S.p.A. con nota prot. 315 del 2 marzo 2022;

- la ricognizione dei vincoli presenti sulle aree di intervento oltre che dagli elaborati progettuali sono riportati nella Tabella "A" allegata nella quale è indicata per ciascuna amministrazione e per i soggetti gestori di opere interferite la normativa di riferimento per la rispettiva pronuncia di competenza;

Tutto ciò premesso

### **È CONVOCATA**

la Conferenza di Servizi (CdS) sul Progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" ai sensi dell'art. 14-*bis* della L. 241/1990 e s.m.i. in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo, in conformità a quanto stabilito dall'art. 53-*bis*, comma 1, ultimo periodo, del DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021 e s.m.i..

Per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera RFI ha presentato istanza di VIA al Ministero della Transizione Ecologica, con nota prot. RFI-DIN.DIPT.PS\A0011\P\2021\332 del 21 dicembre 2021, acquisita agli atti del MiTE in data 27 gennaio 2022.

Le Amministrazioni in indirizzo, ai sensi del comma 2, lettera b), dell'art. 14-*bis* della L. 241/1990 e s.m.i., entro il termine perentorio di 15 (quindici) giorni a far data dalla presente, possono richiedere, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della suddetta legge, integrazioni



documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso o non direttamente acquisibili da altre pubbliche amministrazioni.

Le medesime Amministrazioni renderanno nel termine perentorio di 90 (novanta) giorni – a partire dalla scadenza del termine perentorio di 15 giorni sopra individuato ai sensi del comma 2, lettera b), dell'art. 14-*bis* della L. 241/1990 e s.m.i. – i pareri o atti di assenso comunque denominati di competenza.

Gli Enti gestori di servizi interferiti dalle opere dovranno esprimersi, ai sensi dell'art. 27, commi 5 e 6, del D.Lgs. 50/2006 e s.m.i., in ordine al progetto di risoluzione delle interferenze e al relativo cronoprogramma degli spostamenti, cui seguirà, una volta perfezionato il procedimento autorizzativo, la sottoscrizione di apposita convenzione per disciplinare le attività realizzative, manutentive, d'uso e di quant'altro necessario.

Le valutazioni di tutte le Amministrazioni/gli Enti gestori convocati dovranno essere trasmesse alla PEC: [segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

Ai sensi dall'art. 53-*bis*, comma 1, del DL 77/2021 come convertito nella L. 108/2021 e s.m.i., la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi: (i) approverà il progetto; (ii) terrà luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; (iii) perfezionerà, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e la Regione Puglia, in ordine alla localizzazione dell'opera, (iv) avrà effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti. La variante urbanistica conseguente alla determinazione conclusiva dalla Conferenza comporterà l'assoggettamento delle aree interessate delle opere al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327; (v) comprenderà i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita; (vi) comprenderà, altresì, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale e, pertanto, la determinazione conclusiva della Conferenza potrà essere adottata solo ad esito della



pubblicazione/comunicazione di tale provvedimento; (iii) determinerà la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi dell'art. 12 del DPR 327/2001.

Per le finalità sopra richiamate le comunicazioni agli interessati saranno effettuate a cura di RFI ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della L. 241/1990, che tengono luogo alla fase partecipativa di cui agli artt. 11 e 16 del predetto DPR 327/2001, in conformità a quanto stabilito dal comma 1 dell'art. 53-*bis* del DL 77/2021, convertito nella L. 108/2021 e s.m.i., mediante avviso pubblicato su un quotidiano a diffusione nazionale e su un quotidiano a diffusione locale;

Per eventuali chiarimenti o informazioni circa la procedura di Conferenza, le Amministrazioni e gli Enti in indirizzo possono rivolgersi alla Segreteria della Conferenza di Servizi - Arch. Papa Floriana – PEC: [segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

La documentazione potrà essere scaricata al seguente link:

#### **PD\_Nuova Stazione di Taranto Nasisi**

Per accedere al suddetto link potrà essere contattata l'Arch. Francesca Malecore all'indirizzo mail: [f.malecore@rfi.it](mailto:f.malecore@rfi.it) - cellulare: .

Per qualsiasi necessità di natura tecnica e/o progettuale potrà essere contattato il Referente di Progetto nonché Responsabile del Procedimento, Ing. Santo Santacaterina all'indirizzo mail: [S.Santacaterina@rfi.it](mailto:S.Santacaterina@rfi.it) - cellulare:

Cordiali saluti.

Marco Torassa

**REGIONE  
PUGLIA****Prot. r\_puglia/AOO\_079-04/10/2022/10764****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO,  
QUALITA' URBANA****SEZIONE URBANISTICA****SERVIZIO PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA E  
RIQUALIFICAZIONE URBANA**

(FASCICOLO 629)

**RFI**RETE FERROVIARIA ITALIANA  
Gruppo ferrovie dello Stato italiane  
[segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)**OGGETTO:** Progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C20000000001.

CONVOCAZIONE CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS, L. 241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i.

**RISCONTRO**

Rif. prot. RFI-NEMI-DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 (ns. prot. n. 9386 del 30/08/2022)

Rif. ns. prot. n. 9590 del 06/09/2022

Rif. prot. RFI-NEMI-DIN.DPT.PS\A0011\P\2022\0000097 (ns. prot. n. 10597 del 29/09/2022)

In merito all'intervento in oggetto si rileva quanto segue.

Con nota prot. RFI-NEMI-DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010, trasmessa via pec in data 29/08/2022 e acquisita al protocollo di questa Sezione con n. 9386 del 30/08/2022, codesta Società ha convocato, in conformità a quanto stabilito dall'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021, la Conferenza di Servizi di cui all'art. 14-bis, L. 241/1990, in forma semplificata e in modalità asincrona, per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" finanziato con i fondi FSC 2014-2020, fornendo contestualmente il link ove poter prendere visione della documentazione progettuale.

Con nota prot. n. 9590 del 06/09/2022, la scrivente Sezione Urbanistica ha chiesto di integrare la documentazione progettuale con elaborati scritto-grafici, che chiarissero l'interferenza degli interventi con lo strumento urbanistico vigente.

Con nota RFI-NEMI-DIN.DPT.PS\A0011\P\2022\0000097, trasmessa via pec in data 28/09/2022 e acquisita al protocollo di questa Sezione con n. 10597 del 29/09/2022, è stata trasmessa la relazione integrativa.

Dalla documentazione complessivamente trasmessa si rileva che:

- *"la stazione attuale è localizzata a nord est di Taranto, lungo la linea Taranto-Brindisi alla progressiva chilometrica 3+999, fra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola. Tale impianto attualmente svolge la funzione di Posto di Movimento e non vi si effettua servizio viaggiatori";*
- *"nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di un impianto ACC, nonché delle seguenti opere:*
  - *nuovo fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;*
  - *nuovo fabbricato tecnologico;*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO,  
QUALITA' URBANA**

**SEZIONE URBANISTICA**

**SERVIZIO PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA E  
RIQUALIFICAZIONE URBANA**

- *due marciapiedi di altezza H=55cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;*
- *sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;*
- *un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;*
- *modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi;*
- *integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;*
- *realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m; dei tre nuovi binari, uno sarà di corretto tracciato, uno di incrocio e uno per l'attestamento dei servizi. Sono previsti itinerari contemporanei alla velocità di 60 km/h;*
- *adeguamento dell'impianto di trazione elettrica per configurarlo al nuovo piano di stazione";*
- *l'area assegnata per la realizzazione del nuovo impianto e relativo piazzale di servizio si trova all'interno della proprietà di RFI".*

Inoltre, dalla relazione integrativa trasmessa con nota nota RFI-NEMI-DIN.DPT.PS\A0011\P\2022\0000097, si legge che gli interventi previsti nel progetto ricadono in B3-Zona Ferroviaria, D7-Zona Residenziale, A1-Zona di verde di rispetto, A2-Zona di verde vincolato, A5-Zona di verde agricolo del vigente PRG del Comune di Taranto.

In considerazione di quanto sopra riportato, rilevato che le opere in questione, come innanzi specificate, sono infrastrutture di interesse pubblico, in variante rispetto alle previsioni urbanistiche di PRG, non si rilevano motivi ostativi all'intervento in oggetto in merito agli aspetti urbanistici nei termini dell'art. 53-bis, comma 1, D.L. n.77/2021, convertito con modificazioni con L. n. 108/2021.

Quanto sopra, fatto salvo il rilascio dei pareri di competenza paesaggistica ed ambientale (che non competono alla scrivente Sezione Urbanistica Regionale) nonché gli ulteriori pareri di competenza di altri Enti o Amministrazioni.

**Il funzionario istruttore**  
(geol. Maria Nilla Miccoli)



Maria Nilla  
Miccoli  
04.10.2022  
07:28:06  
GMT+01:00

**La responsabile della PO Pianificazione Urbanistica 2**  
(arch. Valentina Battaglini)



Valentina Battaglini  
04.10.2022 06:23:39  
GMT+00:00

**La Dirigente del Servizio Riqualificazione urbana e programmazione negoziata**  
(avv. Angela Cistulli)



Angela Cistulli  
04.10.2022 09:59:02  
GMT+01:00



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO,  
QUALITA' URBANA**

**SEZIONE URBANISTICA**

**SERVIZIO PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA E  
RIQUALIFICAZIONE URBANA**

**REGIONE  
PUGLIA****Prot. r\_puglia/AOO\_079-27/09/2022/10460****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E  
QUALITA' URBANA  
SEZIONE URBANISTICA  
SERVIZIO OSSERVATORIO ABUSIVISMO E USI  
CIVICI****Alla RFI (Rete Ferroviaria Italiana)**  
*rfi-din-dit@pec.rfi.it***Regione Puglia**  
**Servizio Riqualf. Urb. e Progr. Negoziata**  
*a.cistulli@regione.puglia.it*

**OGGETTO:** *L.R. n. 7 del 28/01/1998 e ss.mm.ii., L. n. 1766 del 16/06/1927 e R.D. n. 332 del 26/02/1928.  
Progetto definitivo della "Linea Taranto - Brindisi - Nuova Stazione di Taranto Nasisi".*

Si fa riferimento alla nota prot. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 del 22.08.2022, acquisita al prot. n. A00 079/9386 del 30.08.2022, relativa alla procedura in oggetto.

Preliminarmente si rappresenta che, con riguardo ai procedimenti di cui all'oggetto, afferisce alla competenza del Servizio scrivente il rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98.

Poiché, i terreni coinvolti dall'intervento, secondo quanto riportato nella suddetta nota, appaiono interessare il Comune di Taranto, si attesta che per il Comune di Taranto non risultano terreni gravati da Uso Civico.

**Il Funzionario Istruttore**

Dott. Pagano Gaetano

 Gaetano Pagano  
26.09.2022 11:14:28  
GMT+01:00**P.O. Usi Civici**

Arch. Giuseppe D'Arienzo

 Giuseppe D'Arienzo  
26.09.2022 10:23:59  
GMT+00:00**Il Dirigente del Servizio**

Dott.ssa Giovanna LABATE

 Giovanna Labate  
26.09.2022 11:17:26  
GMT+00:00**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)****Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici**

Via Lungomare N. Sauro, 45/47 - 70121 Bari - Tel: 080 540 5152

pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it



ANNA  
LOBOSCO  
28.03.2023  
15:20:07  
UTC



MICHELE  
EMILIANO  
28.03  
.2023  
15:43:15  
UTC



# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **361** del 27/03/2023 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: ECO/DEL/2023/00033

**OGGETTO:** ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. - Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi - Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Parere favorevole condizionato della Regione Puglia. -

L'anno 2023 addì 27 del mese di Marzo, si è tenuta la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Sono assenti:	
Presidente	Michele Emiliano	V.Presidente	Raffaele Piemontese
Assessore	Rosa Barone	Assessore	Gianfranco Lopane
Assessore	Alessandro Delli Noci		
Assessore	Sebastiano G. Leo		
Assessore	Anna G. Maraschio		
Assessore	Anna Maurodinoia		
Assessore	Rocco Palese		
Assessore	Donato Pentassuglia		
Assessore	Giovanni F. Stea		

Assiste alla seduta: la Segretaria Generale Dott.ssa Anna Lobosco



# REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA  
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

## PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Codice CIFRA: ECO/DEL/2023/00033

**Oggetto:** ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. - Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi -

**Proponente:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**Parere favorevole condizionato della Regione Puglia. -**

L'Assessora all'Ambiente, Ciclo Rifiuti e Bonifiche, Vigilanza Ambientale, Rischio Industriale, Parchi e Politiche Abitative Avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio V.I.A. e V.Inc.A., confermata dalla Dirigente *a.i.* della Sezione Autorizzazioni Ambientali Antonietta Riccio, riferisce quanto segue.

**PREMESSO** che ai sensi della L.R. n. 11/2001 e ss. mm. e, in particolare, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20, con riferimento alle disposizioni di cui all'art. 6 co.4 della L. 8 luglio 1986 n. 349, il parere regionale ai fini della pronuncia nei procedimenti di valutazione ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (ex Ministero della Transizione Ecologica e d'ora in avanti per brevità MASE), è espresso dalla Giunta Regionale.

Sebbene all'art. 6 della L. 8 luglio 1986 n. 349 sia stato abrogato dal D. Lgs. 152/2006, per i procedimenti di competenza ministeriale l'espressione del parere regionale, giusta ratio dell'art. 20 della L.R. 11/2001, continua ad essere reso dalla Giunta regionale, avvalendosi dell'istruttoria tecnica svolta dall'Autorità competente in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, sentiti gli Enti ed Amministrazioni locali territoriali potenzialmente interessati nonché i soggetti competenti in materiale ambientale.

**VISTA** la nota prot. n. 9848 del 27.01.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2775 del 21.02.2023, con la quale il MASE comunicava la procedibilità dell'istanza di avvio della procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'opera in oggetto, compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2, " *Progetti di Infrastrutture*", lettera h), denominata "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*" di nuova realizzazione e ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette (L.394/1991).

In pari data, la Direzione Generale provvedeva alla pubblicazione sul Portale Ambientale del MASE dell'avviso al pubblico di cui art. 24 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., comunicando, altresì, la decorrenza del termine di 60 giorni a far data dal 27.01.2022, per l'invio da parte delle Amministrazioni ed Enti interessati del proprio parere di competenza.

**VISTA** la nota prot. n. AOO\_89/3035 del 24.02.2023 con la quale la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, in qualità di autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, richiedeva agli Enti ed Amministrazioni locali territoriali potenzialmente interessati nonché ai soggetti competenti in materiale ambientale l'espressione del parere di competenza.

**VISTO** il Parere Tecnico espresso dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali, formulato sulla scorta:

- del parere favorevole condizionato trasmesso dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale con nota prot. n. 4597 del 15.02.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2798 del 21.02.2023;
- della nota prot. n. 47425 del 02.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3557 del 07.03.2023, con la quale il Comune di Taranto – Ambiente – richiede integrazioni progettuali;

- del parere favorevole condizionato trasmesso dal Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità – con nota prot. n. AOO\_089/772 del 07.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3563 del 07.03.2023;
- del parere favorevole condizionato acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3642 del 07.03.2023, espresso dal Comitato Tecnico Regionale in qualità di organo tecnico consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, che svolge, ex art. 28 co. 1 bis lett. b) della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii., attività di supporto tecnico e giuridico nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza regionale e anche per la valutazione dei piani e dei programmi di competenza statale interregionale e transfrontaliera;
- del contributo fornito da ARPA Puglia – DAP Taranto – Servizio Territoriale – UOS Impiantistico e Rischio Industriale con nota prot. n. 15529-155 del 07.03.2023, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3920 del 09.03.2023.

**PRESO ATTO** del Parere Tecnico Definitivo espresso dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, allegato alla presente Deliberazione per farne parte integrale e sostanziale, dal quale si evince – per tutte le motivazioni e considerazioni tecniche ivi riportate - che gli impatti attribuibili al progetto in oggetto sono tali da non produrre effetti significativi e negativi e che, pertanto, il giudizio di compatibilità ambientale è favorevole condizionato.

**RITENUTO** che alla luce delle risultanze istruttorie come sopra riportate, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per procedere, per quanto di competenza, all'espressione del parere di compatibilità ambientale della Regione Puglia nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale (ex art.23 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.).

**DATO ATTO** che la presente proposta deliberativa riveste carattere di urgenza stante la necessità di provvedere alla emissione del parere della Regione Puglia, entro i termini di legge declinati dal D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.

#### **Garanzie di riservatezza**

*“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.lgs. 196/2003 ss. mm. ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.*

#### **Copertura finanziaria ai sensi del d.lgs. n. 118/2011 e ss.mm. ii.**

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.

L'Assessora relatrice, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, ai sensi della L.R. 7/97, art. 4 comma 4 lettera k) e dell'art. 20 della L.R. n. 11/2001 e ss. mm. ii., propone alla Giunta Regionale:

1. **Di esprimere**, ai sensi del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii, giudizio favorevole di compatibilità ambientale relativo al Progetto Definitivo "*Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi*", proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici - con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, condizionato al rispetto delle prescrizioni riportate nel parere tecnico allegato quale parte integrante e sostanziale.
2. **Di precisare** che la presente proposta inerisce esclusivamente al parere della Regione Puglia nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale in oggetto.
3. **Di trasmettere** la presente deliberazione - ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale per le Valutazioni, all'Autorità proponente nonché alle Amministrazioni ed agli Enti interessati coinvolte dalla Regione Puglia, nonché al Segretario della Giunta Regionale.
4. **Di pubblicare** il presente provvedimento sul B.U.R.P. nonché sul Portale Regionale alla Sezione "*Amministrazione trasparente*" del sito web istituzionale.
5. **Di stabilire** che, ai sensi dell'art. 3 co. 4 della l. n. 241/1990 e ss. mm. ii, avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia entro il termine di sessanta giorni (60), nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di centoventi (120) dalla piena conoscenza del provvedimento medesimo.

I sottoscritti attestano che il procedimento amministrativo loro affidato è stata espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria, nonché delle disposizioni dirigenziali di cui alla DD n. 176/2020, che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

P.O. Segreteria del Comitato

 Carmela Mafrica  
10.03.2023 11:11:29  
GMT+00:00

La Dirigente *a.i.* della Sezione Autorizzazioni Ambientali  
Dott.ssa Antonietta Riccio

 Antonietta Riccio  
10.03.2023 12:23:58  
GMT+01:00

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere osservazioni sulla presente proposta di deliberazione ai sensi del combinato disposto degli articoli 18 e 20 del DPGR n. 22/2021.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio  
e Qualità Urbana  
Ing. Paolo Francesco Garofoli

 Paolo Francesco Garofoli  
10.03.2023 17:24:59  
GMT+00:00

 ANNAGRAZIA  
MARASCHIO  
20.03.2023 09:31:19  
GMT+00:00

L'Assessora all'Ambiente Ciclo Rifiuti e Bonifiche,  
Vigilanza Ambientale, Rischio Industriale, Parchi e  
Politiche Abitative

Avv. Anna Grazia Maraschio

**LA GIUNTA**

- **udita** la relazione e la conseguente proposta dall'Assessora all'Ambiente e Territorio;
- **viste** le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge.

**DELIBERA**

6. **Di esprimere**, ai sensi del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii, giudizio favorevole di compatibilità ambientale relativo al Progetto Definitivo "*Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi*", proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici - con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, condizionato al rispetto delle prescrizioni riportate nel parere tecnico allegato quale parte integrante e sostanziale.
7. **Di precisare** che la presente proposta inerisce esclusivamente al parere della Regione Puglia nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale in oggetto.
8. **Di trasmettere** la presente deliberazione - ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale per le Valutazioni, all'Autorità proponente nonché alle Amministrazioni ed agli Enti interessati coinvolte dalla Regione Puglia, nonché al Segretario della Giunta Regionale.
9. **Di pubblicare** il presente provvedimento sul B.U.R.P. nonché sul Portale Regionale alla Sezione "*Amministrazione trasparente*" del sito web istituzionale.
10. **Di stabilire** che, ai sensi dell'art. 3 co. 4 della l. n. 241/1990 e ss. mm. ii, avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia entro il termine di sessanta giorni (60), nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di centoventi (120) dalla piena conoscenza del provvedimento medesimo.

<b>IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA</b>	<b>IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA</b>
-----------------------------------	-----------------------------------

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ  
URBANA  
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

ALLEGATO

Codice CIFRA: ECO/DEL/2023/00033

**PARERE TECNICO***Ex art. 7 co. 3 dell'Allegato alla DGR 2100/2019*

**OGGETTO:** ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. - Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi.

**PROPONENTE:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici - con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.

**la Dirigente a.i. della Sezione Autorizzazioni Ambientali**

**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*".

**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. 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 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*".



**REGIONE  
PUGLIA**

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

*per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale”.*

**VISTA** la DD. n.9 del 04.03.2022 della Direzione del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto il *“Conferimento incarichi di direzione dei Servizi delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’articolo 22, comma 3, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.”*,

**VISTA** la DD. n. 75 del 10.03.2022 a firma della Dirigente di Sezione, avente ad oggetto *“Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi afferenti”*.

**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”*;
- la DGR 24 luglio 2018, n. 1362 *“Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n. 304/2006”*;
- il R.R. 17 maggio 2018 n.07 *“Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale”*;
- il D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto- legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”* (G.U. n. 183 del 7 agosto 2017).

**RICHIAMATI:**

- il D. Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii., la L.R. 11/2001e ss. mm. ii. e il del R.R. 07/2008.

**CONSIDERATO CHE:**

- con nota prot. n. 9848 del 27.01.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2775 del 21.02.2023, il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (ex Ministero della Transizione Ecologica e d’ora in avanti per brevità MASE), comunicava la procedibilità dell’istanza di avvio della procedura di Valutazione di impatto ambientale per il progetto in epigrafe.



**REGIONE  
PUGLIA**

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

In pari data, la Direzione Generale provvedeva alla pubblicazione sul Portale Ambientale del MASE dell'avviso al pubblico di cui art. 24 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., comunicando, altresì, la decorrenza del termine di 60 giorni a far data dal 27.01.2022, per l'invio da parte delle Amministrazioni ed Enti interessati del proprio parere di competenza.

- con nota prot. n. AOO\_89/3035 del 24.02.2023 con la quale la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, in qualità di autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, richiedeva agli Enti ed Amministrazioni locali territoriali potenzialmente interessati nonché ai soggetti competenti in materiale ambientale l'espressione del parere di competenza.

**VISTI** i pareri acquisiti e di seguito riportati:

- parere favorevole condizionato trasmesso dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale con nota prot. n. 4597 del 15.02.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2798 del 21.02.2023;
- nota prot. n. 47425 del 02.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3557 del 07.03.2023, con la quale il Comune di Taranto – Ambiente – richiede integrazioni progettuali;
- parere favorevole condizionato trasmesso dal Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità – trasmesso con nota prot. n. AOO\_089/772 del 07.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3563 del 07.03.2023;
- parere favorevole condizionato acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3642 del 07.03.2023, espresso dal Comitato Tecnico Regionale in qualità di organo tecnico consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, che svolge, ex art. 28 co. 1 bis lett. b) della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii., attività di supporto tecnico e giuridico nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza regionale e anche per la valutazione dei piani e dei programmi di competenza statale interregionale e transfrontaliera;
- contributo fornito da ARPA Puglia – DAP Taranto – Servizio Territoriale – UOS Impiantistico e Rischio Industriale con nota prot. n. 15529-155 del 07.03.2023, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3920 del 09.03.2023.

**VALUTATA** la documentazione progettuale prodotta dal Proponente e consultabile sul Portale Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica,

**PRESO ATTO:**

- dei pareri delle Amministrazioni, degli Enti territoriali e degli Enti pubblici e delle osservazioni acquisite, tutti conservati presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali ed allegati al presente Parere Tecnico;
- del parere definitivo espresso dal Comitato VIA regionale, acquisito al protocollo della Sezione



**REGIONE  
PUGLIA**

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

Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3218 del 28.02.2023, parte integrante e sostanziale del presente parere tecnico.

**VISTE:**

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento in oggetto;
- l'attività istruttoria svolta dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia.

**RITENUTO CHE**, attese le scansioni procedurali svolte, sussistano i presupposti per procedere con la formulazione di un parere tecnico inerente al giudizio di compatibilità ambientale nell'ambito del procedimento statale per il rilascio del provvedimento di VIA (ex art. 23 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.), integrato con la valutazione di incidenza (ex art. 5 del D.P.R. 357/1997),

Tutto ciò premesso, ai sensi del D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 *"Norme in materia ambientale"* e ss. mm. ii., della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii., del D.P.R. 357/1997 e, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. 22 giugno 2018 n.07, dal Comitato VIA regionale, di tutti i contributi espressi dagli Enti ed Amministrazioni a vario titolo coinvolti nel procedimento, dell'istruttoria amministrativa resa dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia

**ESPRIME**

**giudizio favorevole di compatibilità ambientale** relativo al Progetto Definitivo *"Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi"*, proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici - con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, nell'ambito del procedimento di competenza statale di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., **condizionato al rispetto delle prescrizioni riportate nel parere del Comitato VIA regionale**, allegato al presente parere tecnico della Sezione Autorizzazioni Ambientali quale parte integrante e sostanziale, nonché dei pareri resi dalle Amministrazioni ed Enti con competenza in materia ambientale, anch'essi allegati per farne parte integrante e sostanziale.

Sono parte integrante e sostanziale del presente parere tecnico e, pertanto, allo stesso allegati:

- parere favorevole condizionato trasmesso dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale con nota prot. n. 4597 del 15.02.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/2798 del 21.02.2023;
- nota prot. n. 47425 del 02.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3557 del 07.03.2023, con la quale il Comune di Taranto – Ambiente – richiede integrazioni progettuali;
- parere favorevole condizionato trasmesso dal Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità – trasmesso con nota prot. n. AOO\_089/772 del 07.03.2023, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3563 del 07.03.2023;
- parere favorevole condizionato acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3642 del 07.03.2023, espresso dal Comitato Tecnico Regionale



**REGIONE  
PUGLIA**

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

in qualità di organo tecnico consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale, che svolge, ex art. 28 co. 1 bis lett. b) della L.R. 11/2001 e ss. mm. ii., attività di supporto tecnico e giuridico nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza regionale e anche per la valutazione dei piani e dei programmi di competenza statale interregionale e transfrontaliera;

- contributo fornito da ARPA Puglia – DAP Taranto – Servizio Territoriale – UOS Impiantistico e Rischio Industriale con nota prot. n. 15529-155 del 07.03.2023, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO\_089/3920 del 09.03.2023.

Funzionario Istruttore  
P.O. Segreteria del Comitato



Carmela Mafrica  
10.03.2023 11:12:37  
GMT+00:00

La Dirigente *a.i.* della Sezione Autorizzazioni Ambientali

Dott.ssa Antonietta Riccio



Antonietta Riccio  
10.03.2023 12:23:58  
GMT+01:00



## Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

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

11.01.2023 5.4 - 5.6

Alla **RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
[rfi-din-dit@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dit@pec.rfi.it)

Alla **Regione Puglia**  
 Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana,  
 Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio  
 Assessorato all'Ambiente e Territorio  
 Sezione Autorizzazioni Ambientali  
[mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)  
[dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it)  
[serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto:** *Progetto definitivo della "Linea Taranto - Brindisi - Nuova Stazione di Taranto Nasisi"*  
*Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. 241-1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del DL 77/2021,*  
*convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i..*  
*[RFI-NEMI.DIN.DPT.A0011-P 2022 0000010]*  
*Proponente: RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*  
*Parere di competenza rispetto al P.A.I. [AC 079 - 23]*

In riferimento alla nota prot. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\2022\0000010 di pari oggetto, inviata a mezzo PEC da RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed acquisita in atti al prot. n. 22718 del 30/08/2022, si rappresenta quanto segue.

Si premette che con D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. sono state soppresse le Autorità di Bacino, di cui alla L. 183/89, e contestualmente istituite le Autorità di bacino distrettuali, tra le quali la scrivente Autorità, relativa al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale; l'esame istruttorio delle richieste di parere formulate a questa Autorità di Bacino Distrettuale è condotto con riferimento ai Piani di Gestione Distrettuali per il rischio alluvioni (PGRA)<sup>1</sup> e per le acque (PGA)<sup>2</sup>, nonché ai piani stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto Appennino Meridionale (PGRA), elaborato ai sensi dell'art. 7 della direttiva 2007/60/CE e dell'art. 7 comma 8 del d.lgs. 49/2010. Primo ciclo del PGRA (2010-2015) con la relativa procedura VAS adottato con Delibera n°2 del Comitato Istituzionale Integrato del 3.03/2016 e approvato con DPCM del 27/10/2016 G.U.-Serie generale n°28 del 03/02/2017. Secondo ciclo del PGRA (2016-2021) - I Aggiornamento di Piano ai sensi dell'Art. 14, comma 3 Direttiva 2007/60/CE., adottato ai sensi degli artt. 65 e 66 del D. lgs. 152 del 2006 con Delibera n° 2 della Conferenza Istituzionale Permanente del 20 dicembre 2021. Approvato con DPCM dell'1/12/2022 pubblicato su G.U. n. 32 dell'8/02/2023.

<sup>2</sup> Piano di Gestione Acque del Distretto Appennino Meridionale (PGA), elaborato ai sensi dell'art. 13 della direttiva 2000/60/CE e dell'art. 17 del d.lgs. 152/2006. Primo ciclo del PGA (2005-2010) con la relativa procedura VAS, approvato con DPCM del 10 aprile 2013 e pubblicato sulla G.U. n. 160 del 10/07/2013. Secondo ciclo del PGA (2010-2015) approvato con DPCM del 27 ottobre 2016 G.U. e pubblicato sulla G.U. - Serie generale n°25 del 31/01/2017. Terzo ciclo del PGA (2016-2021) - II Aggiornamento di Piano - ai sensi degli artt. 65 e 66 del D. Lgs. 152/2006 e delle relative misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 65 c. 7 e 8 del medesimo decreto - adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n°1 della Conferenza Istituzionale Permanente del 20 dicembre 2021. In attesa del DPCM di approvazione, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.lgs. 219/2010.

<sup>3</sup> Territorio dell'UoM Puglia: *Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)*, approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005 e successivi aggiornamenti.



## Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

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

redatti dalle ex-Autorità di Bacino comprese nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, vigenti per lo specifico ambito territoriale d'intervento.

Rilevato che:

- dall'esame del progetto definitivo consultabile al link "PD\_Nuova Stazione di Taranto Nasisi" riportato nella summenzionata nota, si evince che l'intervento proposto da RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è posto alla progressiva chilometrica 3-999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi- Montemesola, attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato e non vi si effettua servizio viaggiatori. Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di un impianto ACC (Apparato Centrale Computerizzato), nonché delle seguenti opere:
  1. fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
  2. fabbricato tecnologico;
  3. due marciapiedi di altezza H = 55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
  4. sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;
  5. un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
  6. modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi;
  7. integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
  8. realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m; dei tre nuovi binari, uno sarà di corretto tracciato, uno di incrocio e uno per l'attestamento dei servizi. Sono previsti itinerari contemporanei alla velocità di 60 km/h;
  9. adeguamento dell'impianto di trazione elettrica per configurarlo al nuovo piano di stazione.

Il tutto come illustrato nei relativi elaborati tecnici acquisiti e consultati.

Rilevato, inoltre che:

- per quanto attiene alla Pianificazione di Distretto e di Bacino, in particolare il PAI vigente e il PGRA Il Ciclo, si evince che la nuova stazione "Nasisi" in progetto lambisce il reticolo idrografico riprodotto nella cartografia allegata al PGRA (nonché nella cartografia ufficiale IGM in scala 1:25000) in due punti, interessando aree definite nello stesso PAI come "Alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali" e "Fasce di pertinenza fluviale", ove vigono le disposizioni del titolo II - Assetto Idraulico, in particolare degli artt. 4, 6 e 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI (NTA);
- la documentazione di progetto risulta corredata da uno studio idrologico ed idraulico contenente fra gli altri, una *Relazione Idrologica* (IA8E00D78RIID0001001A.pdf) e da una *Relazione idraulica e di compatibilità idraulica* (IA8E00D78RIID0002001A.pdf) all'interno delle quali, con riferimento ai corsi d'acqua interferenti con la stazione ferroviaria in progetto (denominati "Attraversamenti IN01, IN02"), sono stati stimati i valori delle portate al colmo di piena con tempo di ritorno di 200 anni ed è stato implementato un modello idrodinamico monodimensionale in regime di moto permanente (nelle configurazioni *ante operam*). Ai risultati ottenuti sono stati sovrapposti gli interventi di progetto, con lo scopo di verificare gli effetti prodotti dai nuovi interventi nelle aree contermini;
- il progetto risulta supportato da una *Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica* (IA8E00D69RGGE0001001A.pdf) e da una *Relazione geotecnica* (IA8E00D78RHGE0006001.pdf);
- la *Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica* raccoglie e sintetizza sia i dati di indagini pregresse, sia le informazioni delle indagini geognostiche e geofisiche eseguite nel maggio 2021, i cui risultati ottenuti sono riportati in dettaglio negli elaborati, IA8E00D69SGGE0005001A - Indagini geognostiche e prove in situ; IA8E00D69PRGE0005001A - Prove geotecniche di laboratorio; IA8E00D69IGGE0005001A - Indagini geofisiche;



## Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

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

- nelle conclusioni della citata *Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica* è attestato pertanto che *“Sulla base delle valutazioni preliminari condotte, in relazioni ai luoghi esaminati, non si ipotizzano particolari criticità e problematiche di tipo geologico in riferimento alle opere a progetto da eseguire, inoltre le opere in progetto non comporteranno significative variazioni alle attuali condizioni geomorfologiche ed idrogeologiche dell’area in esame”*.
- gli interventi complessivamente proposti rientrano in definitiva fra quelli consentiti dalle NTA del PAI, in particolare ai sensi dell’art. 6 commi 2 e 4, a condizione di redigere uno studio di compatibilità degli interventi al PAI, nel caso specifico redatto secondo quanto descritto nei punti precedenti.

### Considerato che:

- lo studio di compatibilità idrologica ed idraulica è stato redatto secondo metodologie in linea con le indicazioni di questa Autorità di Bacino, con dettaglio adeguato al livello di progettazione in parola;
- dalle risultanze del predetto studio emerge che:
  - il tombino IN01 ha una funzionalità idraulica che rispetta quanto previsto sia dal Manuale di Progettazione ferroviaria (GR<70%), sia dalla attuale normativa vigente delle costruzioni (GR<66%);
  - il tombino IN02, invece, ha un grado di riempimento superiore al 100%. Tuttavia, l’opera non ha un funzionamento in pressione (grado di riempimento della canna pari al 77%);
- il livello idrico a monte dell’attraversamento è ampiamente inferiore alla quota del piano ferro (14.62 m.s.l.m.), che, nell’ambito del presente intervento, viene innalzato rispetto alla quota attuale, e del piazzale di stazione (circa 15.10 m.s.l.m.), garantendo pertanto un adeguato margine di sicurezza idraulica, sia per la linea ferroviaria, sia per l’area di intervento;

la scrivente Autorità di Bacino Distrettuale, per quanto sopra esposto e per quanto di propria competenza, ritiene di poter esprimere parere favorevole subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- nelle aree in cui, a seguito della modellazione idraulica monodimensionale in condizioni post-operam condotta nel progetto, sono risultati possibili allagamenti ove gli stessi fenomeni non siano escludibili, dovranno essere previste adeguate opere di protezione della sovrastruttura ferroviaria e delle opere accessorie al fine di evitare effetti erosivi o dannosi in relazione alla stabilità e integrità delle costruende opere. Tali considerazioni/ipotesi operative da compiersi nella fase esecutiva e comunque prima dell’avvio dei lavori, dovranno riguardare ogni altra eventuale area progettuale che dovesse presentare elementi di criticità idrogeologica analoghi a quelli citati;
- sia attuato un periodico monitoraggio delle condizioni di interrimento dell’alveo dei corsi d’acqua, in corrispondenza dei tombini IN01 e IN02;
- si garantisca la sicurezza delle persone e delle cose, evitando in particolare l’accumulo di materiale e qualsiasi altra forma di ostacolo al regolare deflusso delle acque;
- si adottino le cautele e le precauzioni finalizzate a non incrementare la pericolosità idraulica, né localmente, né nei territori a valle o a monte;
- si limiti l’impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque;
- gli scavi siano tempestivamente richiusi e ripristinati a regola d’arte;
- il materiale di risulta, qualora non riutilizzato, sia conferito in ossequio alla normativa vigente in materia.

Resta inteso che la scrivente Autorità di Bacino Distrettuale è sollevata da qualsivoglia responsabilità connessa ad eventuali danni e/o disservizi che dovessero accidentalmente occorrere in fase di cantiere ovvero in fase di esercizio dei manufatti a realizzarsi.



*Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale*

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

Sarà compito del Responsabile del rilascio del titolo abilitativo inserire le predette prescrizioni all'interno del dispositivo e delle figure previste per legge la loro concreta attuazione.

**Il Dirigente Tecnico**  
dott. geol. *Gennaro Capasso*

**Il Segretario Generale**  
dott.ssa geol. *Vera Corbelli*

**COMUNE DI TARANTO**

AMBIENTE

Via pec a **REGIONE PUGLIA**  
**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA**  
**Sezione Autorizzazioni Ambientali**  
[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

Via pec a **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA**  
**DG VALUTAZIONI AMBIENTALI**  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

Via pec a **RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
**VICE DIREZIONE GENERALE NETWORK MANAGEMENT INFRASTRUTTURE**  
**DIREZIONE INVESTIMENTI**  
**Direzione Investimenti Tecnologici**  
**Segreteria della Conferenza di Servizi**  
[segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

**Oggetto: [ID: 7928] Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii. - Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi -**  
**Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici**

Si fa riferimento alla nota prot. n. 3035 del 24.02.2023, acquisita al prot. n. 41739 del 24.02.2023, con cui la Sezione Autorizzazioni Ambientali invitava gli Enti coinvolti ad esprimere le proprie determinazioni e/o osservazioni in merito alla procedura in oggetto.

A tal proposito, si fa presente che, nell'ambito della procedura di approvazione del progetto definitivo, avviata dalla Direzione Investimenti Tecnologici di Rete Ferroviaria Italiana con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 del 22.08.2022, è intercorso con l'Ente proponente il seguente carteggio:



- Con nota prot. n. 0165945/2022 del 13.09.2022, la direzione scrivente chiedeva “[...] di dettagliare gli interventi progettuali che ricadono all’interno della perimetrazione di cui all’art. 20 della legge istitutiva del PNR Mar Piccolo e di verificarne la compatibilità con le misure di salvaguardia e con il regime autorizzativo (artt. 25 e 26) della L.R. 30/2020”;
- Con nota trasmessa a mezzo pec del 20.10.2022, acquisita al prot. n. 0194863/2022 del 20.10.2022, il proponente riscontrava la nota precedente comunicando che “[...] si evidenzia una leggera sovrapposizione circa una porzione dell’area di lavoro e le piste di cantiere per quanto attiene la zona n. 2 di vostra competenza”.

Tenuto conto che:

- Dall’analisi della documentazione tecnica allegata, l’area di lavoro che interessa il PNR “Mar Piccolo” è l’area denominata AT01, la quale “[...] funge da base per la costruzione di un’opera d’arte puntuale. Tale area non contiene in genere impianti fissi di grandi dimensioni ma unicamente aree per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e per le lavorazioni in prossimità dell’opera. Parte dell’area A.T.01 sarà utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta”;
- La medesima documentazione indica le seguenti operazioni da eseguire: “[...] In particolare, in corrispondenza dell’area Tecnica AT01 e dell’area di Stoccaggio AS.01 si prevedono operazioni di scotico, compattazione del terreno e livellamento. [...]”;
- Con la nota prot. n. 0217601/2022 del 22.11.2022, la Direzione Ambiente del Civico Ente “[...] chiedeva di trasmettere uno studio di dettaglio Botanico-Vegetazionale, a firma di professionista accreditato, teso a individuare/escludere la presenza di habitat di specie di valore conservazionistico ai sensi delle normative attualmente vigenti specificatamente per le aree di lavoro/piste di cantiere che interessano l’area protetta PNR Mar Piccolo.”

Inoltre, considerato che:



- Con la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DPT.PS\A0011\P\2023\0000023 del 27.01.2023, il soggetto proponente, in riscontro alla richiesta del Civico Ente prot. n. 0217601/2022 del 22.11.2022, trasmetteva “[...] *gli elaborati progettuali (cod. IA8E 00 D 22 RG IM0003 001 B e IA8E 00 D 22 RH IM0003 001 B) ove viene definito lo studio Botanico-Vegetazionale di dettaglio effettuato*”;
- I suddetti elaborati, aggiornati ad ottobre 2021, non sono stati ulteriormente aggiornati con le informazioni di cui alla richiesta della Direzione Ambiente avanzata con nota del 22.11.2022, confermando, dunque, uno studio Botanico-Vegetazionale riferito unicamente alle aree di progetto e non integrato con lo studio di dettaglio riferito anche alle aree di cantiere ricadenti nel PNR Mar Piccolo;
- Con nota prot. n. 27829 del 07.02.2023, al fine di permettere alla scrivente di poter esprimere compiutamente il proprio parere obbligatorio ai sensi dell’art. 27 della L.R. 30/2020, veniva chiesto nuovamente di trasmettere uno studio di dettaglio Botanico-Vegetazionale, a firma di professionista accreditato, teso a individuare/escludere la presenza di habitat di specie vegetali di interesse naturalistico, ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CE e delle normative attualmente vigenti, specificatamente per le aree di lavoro/piste di cantiere che interessano l’area protetta PNR Mar Piccolo,

Pertanto, in merito alla richiesta avanzata dall’Ufficio regionale in indirizzo con nota prot. n. 3035 del 24.02.2023, si comunica che la scrivente è in attesa del riscontro da parte del proponente alla nota prot. n. 27829 del 07.02.2023.

Distinti saluti

Taranto, lì 02.03.2023

**L’istruttore direttivo tecnico**

Ing. Sabrina IMPERIO



**IL DIRIGENTE**

Avv. Alessandro DE ROMA

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ****SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Trasmissione a mezzo PEC e posta elettronica ai sensi dell'art. 47 del d.lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**  
**Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture**  
**Direzione Investimenti Progetti Tecnologici**  
[segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

**REGIONE PUGLIA**  
**Sezione Autorizzazioni Ambientali**  
[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

p.c. **REGIONE PUGLIA**  
**Dipartimento Mobilità'**  
c.a. Direttore  
[dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it)  
**Assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile**  
[assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it](mailto:assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto: PSC (FSC 2014-2020) - Patto per lo sviluppo della Puglia - Linea Taranto-Brindisi. Nuova Stazione di Taranto Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma. (CUP J44C2000000001).**

**Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii..**

**Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. n. 241/1990 e ss.mm.ii., ai sensi dell'art. 53-bis del d.l. n. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. n. 108/2022 e ss.mm.ii..**

**Parere di competenza.**

In riferimento all'intervento indicato in oggetto, si significa quanto di seguito.

In data 10 settembre 2016 è stato sottoscritto, tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia, il Patto per lo Sviluppo della Regione Puglia, con il quale vengono finanziati una serie di interventi infrastrutturali tra i quali l'opera di che trattasi.

Con Determinazione Dirigenziale n. 67 del 21 luglio 2020, la scrivente Sezione ha provvisoriamente ammesso a finanziamento, per complessivi euro 15.000.000,00, l'intervento, denominato "Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma", affidato a codesta Società in qualità di Soggetto Attuatore, in forza del Disciplinare regolante i rapporti tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sottoscritto in data 5 settembre 2019.

**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**  
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852  
pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ**

**SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Successivamente, codesto Soggetto Attuatore ha avviato i procedimenti necessari per l'acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni, dei nulla osta, comunque denominati, finalizzati all'approvazione del progetto.

Nello specifico, per quanto concerne il procedimento relativo alla Valutazione di Impatto Ambientale, con nota prot. DIN.DIPT.PS\A0011\P\2021\332 del 21 dicembre 2021, è stata presentata, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), istanza di avvio del procedimento, ai sensi del d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

In data 27 gennaio 2022 la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo del MASE, con nota prot. 9840, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, con avviso pubblicato sul sito web del medesimo Dicastero.

Con nota prot. n. AOO\_089/3035 del 24 febbraio 2023, acquisita al protocollo di questo Ufficio al n. AOO\_148/658 del 28 febbraio 2023, la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha richiesto le determinazioni e/o osservazioni di competenza della Scrivente in ordine al progetto in parola da formulare nell'ambito del procedimento di VIA.

Per quanto concerne la Conferenza di Servizi, la stessa è stata convocata con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\2022\0000010 del 22 agosto 2022.

Dalla documentazione progettuale predisposta si evince che le opere in parola sono finalizzate alla *"trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro."*

Nello specifico l'intervento prevede la realizzazione di:

- un fabbricato viaggiatori che ospiterà la sala d'attesa con biglietterie automatiche e i servizi igienici;
- collegamenti verticali di accesso in banchina, mediante scale fisse e ascensori per garantire l'accessibilità a persone con mobilità ridotta, marciapiedi e pensiline;
- un'area di interscambio ferro-gomma dotato di 4 stalli per autobus extra-urbani, 74 stalli per auto, di cui 10 predisposti per la futura ricarica di vetture elettriche, 3 per persone a mobilità ridotta, 2 per kiss&ride;
- un fabbricato tecnologico;
- opere legate ai sottosistemi 'infrastruttura', 'energia', 'controllo-comando e segnalamento'.

Atteso che l'intervento *de quo* risulta essere coerente con quanto previsto nella Proposta di Piano Attuativo 2021 - 2030 del Piano Regionale dei Trasporti (cod. f87), adottata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 754 del 23 maggio 2022, nonché con il vigente Piano Attuativo 2015 - 2019 del P.R.T. (cod. f3003), approvato con D.G.R. n. 598 del 26 aprile 2016, la scrivente Sezione esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo con le seguenti prescrizioni:

**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**

Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852

pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ**

**SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

- estendere l'impianto TVCC, previsto per il monitoraggio del fabbricato tecnologico, del fabbricato viaggiatori, delle banchine, degli ascensori e dei sottopassi, all'area del parcheggio di interscambio tanto al fine di garantire maggiori livelli di sicurezza degli utenti della nuova fermata anche in considerazione della posizione periferica della stessa rispetto al contesto in cui si inserisce;
- dotare l'area del parcheggio intermodale di colonnine e stazioni di ricarica elettrica per bus, auto, bici e per la micromobilità elettrica;
- dotare la stazione di un numero congruo di stalli per biciclette, prevedendo l'installazione di ricoveri, c.d. 'bike box';
- valutare la realizzazione di una copertura, per la protezione dagli agenti atmosferici, dell'area destinata alla sosta delle biciclette.

Infine, si chiede di inquadrare l'intervento a una scala territoriale più ampia, tale da visualizzare l'area della nuova stazione ed evidenziare i possibili collegamenti pubblici (TPL e mobilità ciclo-pedonale) tra la stessa e il contesto urbano circostante.

Si chiede, inoltre, di accertare la coerenza della sistemazione del piazzale esterno/parcheggio di scambio con gli interventi programmati dal Comune di Taranto, ovvero:

- progetto per la realizzazione della futura fermata della Linea Rossa del *Bus Rapid Transit* (BRT), posta in adiacenza al parcheggio di che trattasi;
- previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in ordine alla confluenza del percorso ciclabile, proveniente dal quartiere Paolo VI, e del percorso a valenza naturalistica, proveniente dall'Itinerario Bici Italia 3 - Ciclovía Francigena (cod. RP01 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica);

e con gli interventi di competenza della Provincia di Taranto in merito all'adeguamento della viabilità, carrabile e ciclo-pedonale, di accesso alla stazione.

Tanto si doveva.

Distinti saluti.

P.O. Gestione interventi infrastrutture  
per la mobilità ferroviaria  
Michele Mancini

Firmato digitalmente da  
MICHELE MANCINI  
O = Regione Puglia  
Firmato il 06/03/2023 18:10  
Seriale Certificato: 646597

Il Dirigente della Sezione  
Irene Di Tria

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)



Irene di Tria  
06.03.2023  
19:38:13  
GMT+00:00

Sezione Infrastrutture per la Mobilità  
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852  
pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)

Prot. r\_puglia/AOO\_089-07/03/2023/3642

REGIONE  
PUGLIA

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE**Parere espresso nella seduta del 07/03/2023- Parere Finale**ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018**Procedimento:** ID VIP7928:VIA ex art. 23 del D.Lgs.n.152/2006 e ss.mm.ii.

VIncA:  NO  SI

*ZSC "Masseria Torre Bianca" (codice IT9130002)*  
*ZSC "Mar Piccolo" (codice IT9130004)*

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo  NO  SI

**Oggetto:** Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii. - Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi.**Tipologia:** D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.- Parte II - All.II-bis punto 2) "Progetti di Infrastrutture", lettera h) "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi"**Autorità Comp.** Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.) – ex Ministero per la Transizione Ecologica (Mi.T.E.)**Proponente:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.**1. Elenco elaborati**

Gli elaborati disponibili per la valutazione, ottenuti mediante download dal sito web "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali" del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.), <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8322/12257>, sono di seguito elencati:

Titolo	Codice elaborato	Data	Dim.
Avviso al pubblico del 27/01/2022	MITE-2022-0009840	27/01/2022	352 kB
Relazione di Manutenzione	IA8E00D04RGES0005001A	01/07/2021	8138 kB
Layout funzionale della linea e degli impianti	IA8E00D16DXES0001001A	01/07/2021	873 kB
Programma generale delle soggezioni all'esercizio ferroviario	IA8E00D16PHES0002001A	01/07/2021	1220 kB
Relazione tecnica dell'esercizio	IA8E00D16RGES0001001A	01/07/2021	1348 kB
Programmazione dei lavori per macrofasi realizzative	IA8E00D16RGES0002001A	01/07/2021	747 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAI0105001A	01/06/2021	820 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAI0205001A	01/06/2021	837 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAN0102001A	01/06/2021	978 kB



Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAN0103001A	01/06/2021	851 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAN0202001A	01/06/2021	833 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXAN0203001A	01/06/2021	856 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXIT0101001A	01/06/2021	811 kB
Schema funzionale	IA8E00D17DXIT0102001A	01/06/2021	761 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXIT0103001A	01/06/2021	851 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXIT0201001A	01/06/2021	798 kB
Schema funzionale e tipologici di installazione	IA8E00D17DXIT0203001A	01/06/2021	904 kB
Disciplinare descrittivo e prestazionali degli elementi tecnici - Impianti Security	IA8E00D17KTAI0000001A	01/06/2021	615 kB
Disciplinare descrittivo e prestazionali degli elementi tecnici - Impianti Safety	IA8E00D17KTAN0000001A	01/06/2021	636 kB
Disciplinare descrittivo e prestazionali degli elementi tecnici - Impianti Meccanici	IA8E00D17KIT0000001A	01/06/2021	777 kB
Disciplinare descrittivo e prestazionali degli elementi tecnici - Ascensori	IA8E00D17KIT0000002A	01/06/2021	617 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17P9AN0102001A	01/06/2021	1184 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PAIT0102001A	01/06/2021	7834 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature - Sezione	IA8E00D17PAIT0102002A	01/06/2021	2372 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAI0105001A	01/06/2021	1157 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAI0205001A	01/06/2021	944 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAN0102001A	01/06/2021	1199 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAN0103001A	01/06/2021	907 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAN0202001A	01/06/2021	894 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBAN0203001A	01/06/2021	902 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBIT0101001A	01/06/2021	988 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBIT0103001A	01/06/2021	908 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBIT0201001A	01/06/2021	948 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature	IA8E00D17PBIT0203001A	01/06/2021	953 kB
Relazione Tecnica - Impianti Safety	IA8E00D17ROAI0000001A	01/06/2021	477 kB
Relazione Tecnica - Impianti Security	IA8E00D17ROAN0000001A	01/06/2021	511 kB
Relazione tecnica - Impianti meccanici	IA8E00D17ROIT0000001A	01/06/2021	730 kB
Layout impiantistico e disposizione apparecchiature - Sezione	IA8E00D17WXIT0102001A	01/06/2021	1008 kB
Relazione calcolo illuminotecnico aree esterne stazione e parcheggio	IA8E00D18CLLF0000001A	01/07/2021	6927 kB
Relazione di Calcolo Elettrico linee BT	IA8E00D18CLLF01A2001A	01/07/2021	671 kB
Relazione Calcolo Illuminotecnico Fabbricato	IA8E00D18CLLF01A3001A	01/07/2021	3960 kB



viaggiatori			
Relazione Calcolo Illuminotecnico Fabbricato tecnologico	IA8E00D18CLLF01A3002A	01/07/2021	5804 kB
Relazione di calcolo illuminotecnico sottopasso	IA8E00D18CLLF01A4001A	01/07/2021	2982 kB
Relazione di Calcolo Elettrico linee BT	IA8E00D18CLLF01B2001A	01/07/2021	1078 kB
Schema di alimentazione TE Finale	IA8E00D18DXLC0000001A	01/07/2021	462 kB
Schema di alimentazione TE - Attuale - Fase 0	IA8E00D18DXLC0000002A	01/07/2021	628 kB
Schema di alimentazione TE - Fase 1 - Fase 2	IA8E00D18DXLC0000003A	01/07/2021	638 kB
Schema di alimentazione TE - Fase 3 - Fase 4	IA8E00D18DXLC0000004A	01/07/2021	618 kB
Architetture di alimentazione elettrica	IA8E00D18DXLF0000001A	01/07/2021	663 kB
Schemi Elettrici Unifilari e Fronti Quadro BT	IA8E00D18DXLF01A2001A	01/07/2021	3545 kB
Schema a blocchi impianto fotovoltaico	IA8E00D18DXLF01A2002A	01/07/2021	788 kB
Schemi Elettrici Unifilari e Fronti Quadro BT	IA8E00D18DXLF01B2001A	01/07/2021	1357 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Esistente	IA8E00D18P8LC0000001A	01/07/2021	1460 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Fase 0	IA8E00D18P8LC0000002A	01/07/2021	1508 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Fase 1	IA8E00D18P8LC0000003A	01/07/2021	1591 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Fase 2	IA8E00D18P8LC0000004A	01/07/2021	1939 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Fase 3	IA8E00D18P8LC0000005A	01/07/2021	1775 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Fase 4	IA8E00D18P8LC0000006A	01/07/2021	2055 kB
Piano di elettrificazione e CPTe - Finale	IA8E00D18P8LC0000007A	01/07/2021	8409 kB
Piano cavi e cunicoli Comando e controllo sezionatori - Piano canalizzazioni e cavi TE	IA8E00D18P8LC0000008A	01/07/2021	1931 kB
Planimetria RED e illuminazione punte scambi	IA8E00D18P8PT01A5001A	01/07/2021	6620 kB
Planimetria marciapiedi con disposizione cavidotti ed apparecchiature LFM	IA8E00D18PAPT01A5001A	01/07/2021	10438 kB
Planimetria Piazzale con disposizione cavidotti ed apparecchiature LFM	IA8E00D18PAPT01B5001A	01/07/2021	10951 kB
Layout Fabbricato Tecnologico con disposizione apparecchiature LFM	IA8E00D18PBLF01A3001A	01/07/2021	1615 kB
Layout Fabbricato Viaggiatori con disposizione apparecchiature LFM	IA8E00D18PBLF01A3002A	01/07/2021	1161 kB
Planimetria sottopasso con disposizione cavidotti ed apparecchiature LFM	IA8E00D18PBLF01A4001A	01/07/2021	663 kB
Layout impianto fotovoltaico	IA8E00D18PBLF01AX001A	01/07/2021	750 kB
Layout impianto di terra	IA8E00D18PBPT01A7001A	01/07/2021	1155 kB
Relazione di dimensionamento impianto fotovoltaico	IA8E00D18RHLF01AX001A	01/07/2021	1137 kB
Bonifica da ordigni esplosivi - Relazione tecnica descrittiva	IA8E00D18ROBB0000001A	01/09/2021	892 kB
Relazione tecnica generale	IA8E00D18ROLC0000001A	01/07/2021	1022 kB
Relazione generale impianti LFM	IA8E00D18ROLF0000001A	01/07/2021	902 kB
Tabella segnaletica TE	IA8E00D18TTL0000001A	01/07/2021	688 kB
Sezioni significative - Tavola 1	IA8E00D18WBLC0000001A	01/07/2021	581 kB
Sezioni significative - Tavola 2	IA8E00D18WBLC0000002A	01/07/2021	670 kB
WBS	IA8E00D18WSLC0000001A	01/07/2021	633 kB
Elenco WBS	IA8E00D18WSLF0000001A	01/07/2021	786 kB
Studio di Impatto Ambientale - Elaborati Grafici	IA8E00D22DXSA0001001A	01/10/2021	17111 kB



Studio Archeologico. Carta delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli	IA8E00D22N5AH0001001A	01/08/2021	2462 kB
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tav. 1 di 2	IA8E00D22N6AH0001001A	01/08/2021	2139 kB
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tav. 2 di 2	IA8E00D22N6AH0001002A	01/08/2021	2034 kB
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tav. 1 di 2	IA8E00D22N6AH0001003A	01/08/2021	2516 kB
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tav. 2 di 2	IA8E00D22N6AH0001004A	01/08/2021	2018 kB
Studio Archeologico. Relazione generale	IA8E00D22RGAH0001001A	01/08/2021	1789 kB
Studio Di Impatto Ambientale - Relazione generale	IA8E00D22RGSAA0001001A	01/10/2021	28872 kB
Manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004	IA8E00D22RHIM0000001A	01/09/2021	2068 kB
RELAZIONE DI VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	IA8E00D22RHIM0002001B	01/10/2021	9167 kB
Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e dei vincoli	IA8E00D22SHAH0001001A	01/08/2021	2758 kB
Relazione di analisi preliminare rispetto alle STI	IA8E00D24RGMD0000001A	01/07/2021	1715 kB
Planimetria generale e sezioni principali ante operam	IA8E00D44P8FV0000001A	01/07/2021	1350 kB
Planimetria generale post operam con percorsi principali privi di ostacoli	IA8E00D44P8FV0000002A	01/07/2021	10198 kB
Piante quota banchinae quota sottopasso con percorsi di orientamento per disabili visivi	IA8E00D44P9FV0000001A	01/07/2021	15551 kB
Segnaletica di Direzione Informazione Identificazione e Divieto e Sicurezza	IA8E00D44P9FV0000002A	01/07/2021	14020 kB
Pianta quota banchina e sezioni	IA8E00D44PAFV0000001A	01/07/2021	6054 kB
Pianta quota sottopasso e sezioni	IA8E00D44PAFV0000002A	01/07/2021	18248 kB
Pianta quota coperture e prospetti	IA8E00D44PAFV0000003A	01/07/2021	11855 kB
Dettagli costruttivi	IA8E00D44PKFV0000001A	01/07/2021	1093 kB
Relazione tecnico-descrittiva	IA8E00D44RGFV0000001A	01/07/2021	4758 kB
Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali	IA8E00D53C5CA0000001A	01/07/2021	15820 kB
Planimetria Censimento Sottoservizi 1/4	IA8E00D53P6SI0000001A	01/07/2021	1348 kB
Planimetria Censimento Sottoservizi 2/4	IA8E00D53P6SI0000002A	01/07/2021	1642 kB
Planimetria Censimento Sottoservizi 3/4	IA8E00D53P6SI0000003A	01/07/2021	1219 kB
Planimetria Censimento Sottoservizi 4/4	IA8E00D53P6SI0000004A	01/07/2021	1107 kB
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav 1 di 2	IA8E00D53P7CA0000001A	01/07/2021	4361 kB
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav 2 di 2	IA8E00D53P7CA0000002A	01/07/2021	4399 kB
Programma Lavori	IA8E00D53PHCA0000001A	01/07/2021	803 kB
Relazione generale di cantierizzazione	IA8E00D53RGCA0000001A	01/07/2021	7952 kB
Dossier Censimento dei Sottoservizi	IA8E00D53RGSIO000001A	01/07/2021	4294 kB
Relazione di calcolo della fondazione per paline di segnalamento ferroviario	IA8E00D67CLAS0002001A	01/06/2021	2355 kB
Piano posa cavi in F.O. e rame	IA8E00D67DXCV0000001A	01/07/2021	1046 kB



Piano posa cavo secondari in rame	IA8E00D67DXCV0001002A	01/07/2021	1054 kB
Architettura sistema Sistema di Telefonia VoIP	IA8E00D67DXST0002001A	01/07/2021	1153 kB
Bonifica Sistemática Terrestre - tipologici per attraversamento di binari con tubi pvc	IA8E00D67PABB0000001A	01/07/2021	3654 kB
Banco di Manovra	IA8E00D67PXAC0101001A	01/07/2021	1023 kB
Disposizione apparecchiature armadi relè - armadio 83	IA8E00D67PXAC0101002A	01/07/2021	1024 kB
Disposizione apparecchiature armadi relè - armadio 114	IA8E00D67PXAC0101003A	01/07/2021	1032 kB
Piano Cavi IS (G/R) ACEI Taranto (nuovo BCA lato Nasisi)	IA8E00D67PXAC0106001A	01/07/2021	1071 kB
Piano canalizzazioni Taranto (stralcio ACEI)	IA8E00D67PXAC0106002A	01/07/2021	956 kB
Piano Schematico IS G/R Taranto	IA8E00D67PXAC0106003A	01/07/2021	1146 kB
Piano Schematico IS (G/R) ACEI Taranto Nasisi - Fase 2	IA8E00D67PXAC0206001A	01/07/2021	1606 kB
Piano cavi integrativo ACEI Taranto Nasisi - Fase 2	IA8E00D67PXAC0206002A	01/07/2021	897 kB
Piano canalizzazioni integrativo ACEI Taranto Nasisi - Fase 2	IA8E00D67PXAC0206003A	01/07/2021	1498 kB
Disposizione apparecchiature armadi relè	IA8E00D67PXAC0301001A	01/07/2021	1115 kB
Piano Cavi e piano canalizzazioni (R/G) ACEI Monteiasi (nuovo BCA lato Nasisi)	IA8E00D67PXAC0306001A	01/07/2021	1109 kB
Piano Schematico IS (R/G) Monteiasi	IA8E00D67PXAC0306002A	01/07/2021	1073 kB
Layout Fabbricato Tecnologico Taranto Nasisi	IA8E00D67PXAS0201001A	01/07/2021	934 kB
Piano Schematico IS Taranto Nasisi	IA8E00D67PXAS0203001A	01/07/2021	1003 kB
Piano Cavi IS Taranto Nasisi	IA8E00D67PXAS0203002A	01/07/2021	1151 kB
Planimetria Attrezzata IS Taranto Nasisi	IA8E00D67PXAS0203003A	01/07/2021	1818 kB
Piano Schematico IS - Demolizioni ACEI	IA8E00D67PXAS0205001A	01/07/2021	1611 kB
Piano Schematico SCMT ACC Taranto Nasisi	IA8E00D67PXMT0201001A	01/07/2021	1010 kB
Piano cavi SCMT Taranto Nasisi	IA8E00D67PXMT0202001A	01/07/2021	925 kB
Piano Schematico SCMT - Demolizioni ACEI	IA8E00D67PXMT0205001A	01/07/2021	989 kB
Layout apparecchiature locale TLC	IA8E00D67PXT0000001A	01/07/2021	1128 kB
Bonifica Sistemática Terrestre - tipologici per plinti, pozzetti, cunicoli e polifore	IA8E00D67PZBB0000001B	01/09/2021	1455 kB
Procedimenti autorizzatori GSM-R	IA8E00D67RETT0001001A	01/07/2021	854 kB
Bonifica Sistemática Terrestre - relazione tecnica descrittiva	IA8E00D67RHBB0000001B	01/09/2021	1057 kB
Prescrizione tecnica impianti cavi rame e FO	IA8E00D67RHCV0001001A	01/07/2021	970 kB
Prescrizione tecnica Sistema di telefonia VoIP	IA8E00D67RHST0002001A	01/07/2021	941 kB
Relazione Tecnica IS-SCMT	IA8E00D67ROIS0000001B	01/09/2021	1198 kB
Relazione generale descrittiva impianti di telecomunicazioni	IA8E00D67ROTC0000001A	01/07/2021	1090 kB
WBS	IA8E00D67WSIS0000001A	01/07/2021	798 kB
Piano delle Attività (WBS): impianti TLC	IA8E00D67WSTC0000001A	01/07/2021	659 kB
Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento	IA8E00D69CZCA0000001A	01/07/2021	595 kB
Planimetria e profilo geologico	IA8E00D69G6GE0001001A	01/06/2021	2405 kB
Planimetria e profilo idrogeologico	IA8E00D69G6GE0002001A	01/06/2021	2819 kB
INDAGINI GEOFISICHE	IA8E00D69IGGE0005001A	01/06/2021	5893 kB
PROVE GEOTECNICHE DI LABORATORIO	IA8E00D69PRGE0005001A	01/06/2021	89597 kB



Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica	IA8E00D69RGGE0001001A	01/06/2021	5680 kB
Relazione generale - Piano gestione materiali di risulta	IA8E00D69RGTAA0000001A	01/07/2021	76480 kB
Indagini geognostiche	IA8E00D69SGGE0005001A	01/06/2021	13990 kB
Prime indicazioni per il Piano di Sicurezza e Coordinamento	IA8E00D72PUSZ0004001A	01/07/2021	7257 kB
Carpenteria copertura Atrio - Tav. 1/2	IA8E00D78BAFV0103001A	01/07/2021	502 kB
Carpenteria scatolare - Tav. 2/2	IA8E00D78BAFV0103002A	01/07/2021	425 kB
Carpenteria scala II binario - Tav. 1/2	IA8E00D78BAFV0103004A	01/07/2021	503 kB
Carpenteria scala II binario - Tav. 2/2	IA8E00D78BAFV0103005A	01/07/2021	384 kB
Carpenteria copertura Atrio - Tav. 2/2	IA8E00D78BAFV0103006A	01/07/2021	396 kB
Carpenteria pensilina Binario I - Planimetria - Pianta fondazioni	IA8E00D78BAFV010C001A	01/07/2021	1165 kB
Carpenteria pensilina Binario I - Carpenteria copertura	IA8E00D78BAFV010C002A	01/07/2021	525 kB
Carpenteria pensilina Binario II - Planimetria - Pianta fondazioni	IA8E00D78BAFV010C003A	01/07/2021	623 kB
Carpenteria pensilina Binario II - Carpenteria copertura	IA8E00D78BAFV010C004A	01/07/2021	653 kB
Carpenteria pensilina Binario II - Sezione A-A	IA8E00D78BAFV010C005A	01/07/2021	523 kB
Pianta Fondazioni - Carpenteria copertura - Pianta copertura - Sezioni	IA8E00D78BZFA0100001A	01/07/2021	519 kB
FA01 - Pianta scavi	IA8E00D78BZFA0100002A	01/07/2021	866 kB
FA01 - Carpenteria vasca serbatoio interrato	IA8E00D78BZFA0100003A	01/07/2021	436 kB
FV01- Pianta Fondazioni - Carpenteria copertura - Pianta copertura - Sezioni e Particolari costruttivi	IA8E00D78BZFA0100001A	01/07/2021	582 kB
FV01 - Pianta scavi	IA8E00D78BZFA0100002A	01/07/2021	817 kB
Carpenteria copertura Atrio - Tav. 1/2	IA8E00D78BZFA0103001A	01/07/2021	391 kB
Pianta scavi - Fase 1	IA8E00D78BZFA0103002A	01/07/2021	694 kB
Pianta scavi - Fase 2	IA8E00D78BZFA0103003A	01/07/2021	877 kB
Carpenteria pensilina Binario I - Sezione A-A - Sezione B-B	IA8E00D78BZFA010C001A	01/07/2021	602 kB
Carpenteria pensilina Binario I - Sezione C-C - Particolari costruttivi	IA8E00D78BZFA010C002A	01/07/2021	571 kB
Carpenteria pensilina Binario II - Sezione B-B - Particolari costruttivi	IA8E00D78BZFA010C003A	01/07/2021	562 kB
Dettagli idraulici smaltimento acque piattaforma - Tav. 1 di 2	IA8E00D78BZID0002001A	01/07/2021	1605 kB
Dettagli idraulici smaltimento acque piattaforma - Tav. 2 di 2	IA8E00D78BZID0002002A	01/08/2021	2901 kB
Solettone e muro su pali - Carpenteria	IA8E00D78BZIN0108001A	01/07/2021	406 kB
Solettone e muro su pali - Pianta scavi	IA8E00D78BZIN0108002A	01/07/2021	419 kB
Carpenteria	IA8E00D78BZSI0000001A	01/07/2021	492 kB
Corografia dei bacini	IA8E00D78C4ID0001001A	01/07/2021	6211 kB
Corografia	IA8E00D78C5IF0001001A	01/07/2021	2463 kB
Corografia ortofoto	IA8E00D78C5IF0001002A	01/07/2021	14610 kB
FA01 - Relazione di calcolo	IA8E00D78CLFA0100001A	01/07/2021	5596 kB
FV01 - Relazione di calcolo	IA8E00D78CLFV0100001A	01/07/2021	5255 kB
Relazione di calcolo sottopasso	IA8E00D78CLFV0103001A	01/07/2021	3371 kB



Relazione di calcolo copertura scale	IA8E00D78CLFV0103002A	01/07/2021	5524 kB
Relazione di calcolo opere provvisionali	IA8E00D78CLFV0103003A	01/07/2021	3617 kB
Relazione di calcolo scale	IA8E00D78CLFV0103004A	01/07/2021	2625 kB
Relazione di calcolo pensilina tipo 1	IA8E00D78CLFV010C001A	01/07/2021	4569 kB
Relazione di calcolo pensilina tipo 2	IA8E00D78CLFV010C002A	01/07/2021	4370 kB
Relazione di calcolo dei tombini esistenti	IA8E00D78CLIN0000001A	01/07/2021	4485 kB
Solettone su pali - Relazione di calcolo	IA8E00D78CLIN0108001A	01/07/2021	6791 kB
Muro su pali - Relazione di calcolo	IA8E00D78CLIN0108002A	01/07/2021	3068 kB
Relazione tecnica sottoservizi interferenti	IA8E00D78CLSI0000001A	01/07/2021	9191 kB
Relazione di calcolo	IA8E00D78CLSI0000002A	01/07/2021	4361 kB
Profilo longitudinale I binario	IA8E00D78F7IF0001001A	01/07/2021	411 kB
Profilo longitudinale II binario	IA8E00D78F7IF0001002A	01/07/2021	421 kB
Profilo longitudinale III binario	IA8E00D78F7IF0001003A	01/07/2021	416 kB
Elenco elaborati	IA8E00D78LSMD0000001C	01/10/2021	590 kB
Planimetria BOE	IA8E00D78P6BB0000001A	01/07/2021	966 kB
Planimetria di progetto su cartografia - fasi costruttive Tav. 1	IA8E00D78P6IF0004001A	01/07/2021	1880 kB
Planimetria di progetto su cartografia - fasi costruttive Tav. 2	IA8E00D78P6IF0004002A	01/07/2021	2298 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 1/2	IA8E00D78P7ID0002001A	01/07/2021	176539 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 2/2	IA8E00D78P7ID0002002A	01/07/2021	114080 kB
Planimetria di progetto	IA8E00D78P7IF0001001A	01/07/2021	4048 kB
Planimetria stato attuale Stazione di Taranto - Nasisi	IA8E00D78P7IF0002001A	01/07/2021	724 kB
Planimetria di PRG Stazione di Taranto - Nasisi	IA8E00D78P7IF0003001A	01/07/2021	10315 kB
Planimetria di tracciamento	IA8E00D78P7IF0008001A	01/07/2021	444 kB
Planimetria della segnaletica	IA8E00D78P8FV0100003A	01/07/2021	10060 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche - Parcheggio	IA8E00D78P8FV010B001A	01/07/2021	111886 kB
Planimetria di risoluzione interferenze	IA8E00D78P8SI0000001A	01/07/2021	5212 kB
Planimetria stato attuale	IA8E00D78P9FV0100001A	01/07/2021	774 kB
Planimetria di progetto	IA8E00D78P9FV0100002A	01/07/2021	2526 kB
Indagini strutturali su tombini esistenti - Tombino alla pk. 4+234	IA8E00D78PROC0000001A	01/07/2021	5851 kB
Indagini strutturali su tombini esistenti - Tombino alla pk. 3+871	IA8E00D78PROC0000002A	01/07/2021	5687 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Pianta e profilo ante-operam	IA8E00D78PZID0002001A	01/07/2021	5350 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Pianta e profilo ante-operam	IA8E00D78PZID0002002A	01/07/2021	4214 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Planimetria delle aree allagabili post-operam	IA8E00D78PZID0002003A	01/07/2021	9916 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Planimetria delle aree allagabili post-operam	IA8E00D78PZID0002004A	01/07/2021	15356 kB
Relazione tecnica - Armamento	IA8E00D78RFSF0001001A	01/07/2021	669 kB
Relazione tecnica BOE	IA8E00D78RGBB0000001A	01/07/2021	1636 kB
Relazione tecnica di tracciato	IA8E00D78RGIF0001001A	01/07/2021	883 kB
Relazione descrittiva generale	IA8E00D78RGMD0000001C	01/10/2021	11175 kB



Relazione tecnica - Opere civili	IA8E00D78RGOC0000001A	01/07/2021	5207 kB
Relazione geotecnica	IA8E00D78RHGE0006001A	01/07/2021	10431 kB
Relazione di calcolo rilevati	IA8E00D78RHGE0006002A	01/07/2021	7820 kB
Relazione idrologica	IA8E00D78RIID0001001A	01/07/2021	5539 kB
Relazione idraulica e di compatibilità idraulica	IA8E00D78RIID0002001A	01/07/2021	13843 kB
Relazione idraulica drenaggio di piattaforma	IA8E00D78RIID0002002A	01/07/2021	13146 kB
Tabulato di tracciamento	IA8E00D78TTIF0008001A	01/07/2021	321 kB
Incidenza Armature Elementi strutturali	IA8E00D78TTOC0000001A	01/07/2021	708 kB
Sezione tipo particolari costruttivi	IA8E00D78W7FV0100003A	01/07/2021	631 kB
Sezioni trasversali - 1 di 5	IA8E00D78W9FV0100001A	01/07/2021	417 kB
Sezioni trasversali - 2 di 5	IA8E00D78W9FV0100002A	01/07/2021	421 kB
Sezioni trasversali - 3 di 5	IA8E00D78W9FV0100003A	01/07/2021	427 kB
Sezioni trasversali - 4 di 5	IA8E00D78W9FV0100004A	01/07/2021	431 kB
Sezioni trasversali - 5 di 5	IA8E00D78W9FV0100005A	01/07/2021	448 kB
Sezioni trasversali - 1 di 7	IA8E00D78W9IF0001001A	01/07/2021	341 kB
Sezioni trasversali - 2 di 7	IA8E00D78W9IF0001002A	01/07/2021	344 kB
Sezioni trasversali - 3 di 7	IA8E00D78W9IF0001003A	01/07/2021	342 kB
Sezioni trasversali - 4 di 7	IA8E00D78W9IF0001004A	01/07/2021	346 kB
Sezioni trasversali - 5 di 7	IA8E00D78W9IF0001005A	01/07/2021	342 kB
Sezioni trasversali - 6 di 7	IA8E00D78W9IF0001006A	01/07/2021	338 kB
Sezioni trasversali - 7 di 7	IA8E00D78W9IF0001007A	01/07/2021	320 kB
Sezioni tipo in affiancamento	IA8E00D78WBIF0001001A	01/07/2021	588 kB
Sezioni tipo in trincea	IA8E00D78WBIF0001002A	01/07/2021	443 kB
Sezioni tipo a semplice binario - linea esistente	IA8E00D78WBIF0001003A	01/07/2021	398 kB
Sezione tipo e particolari costruttivi	IA8E00D78WZVF0103001A	01/07/2021	413 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Sezioni ante-operam	IA8E00D78WZID0002001A	01/07/2021	1624 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Sezioni ante-operam	IA8E00D78WZID0002002A	01/07/2021	1611 kB
Sezione tipo e particolari costruttivi	IA8E00D78WZIF0001001A	01/07/2021	506 kB
Piano particellare Comune di Taranto	IA8E00D43BDAQ0000001A	01/07/2021	791 kB
Perizia della spesa	IA8E00D43EPAQ0000001A	01/08/2021	597 kB
Relazione giustificativa	IA8E00D43RGAQ0000001A	01/07/2021	614 kB
Perizia materiali in fornitura FS	IA8E00D78EPSF0001001A	01/07/2021	370 kB
RELAZIONE DI VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	IA8E00D22RHIM0002001B	01/10/2021	9167 kB
Programmazione dei lavori per macrofasi realizzative	IA8E00D16RGES0002001A	01/07/2021	747 kB
Studio di Impatto Ambientale - Elaborati Grafici	IA8E00D22DXSA0001001A	01/10/2021	17111 kB
Studio Archeologico. Carta delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli	IA8E00D22N5AH0001001A	01/08/2021	2462 kB
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tav. 1 di 2	IA8E00D22N6AH0001001A	01/08/2021	2139 kB
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tav. 2 di 2	IA8E00D22N6AH0001002A	01/08/2021	2034 kB



**REGIONE  
PUGLIA**

Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tav. 1 di 2	IA8E00D22N6AH0001003A	01/08/2021	2516 kB
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tav. 2 di 2	IA8E00D22N6AH0001004A	01/08/2021	2018 kB
Studio Archeologico. Relazione generale	IA8E00D22RGAH0001001A	01/08/2021	1789 kB
Studio Di Impatto Ambientale - Relazione generale	IA8E00D22RGSAA0001001A	01/10/2021	26076 kB
Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e dei vincoli	IA8E00D22SHAH0001001A	01/08/2021	2758 kB
Planimetria generale e sezioni principali ante operam	IA8E00D44P8FV0000001A	01/07/2021	1350 kB
Planimetria generale post operam con percorsi principali privi di ostacoli	IA8E00D44P8FV0000002A	01/07/2021	10198 kB
Pianta quota banchina e sezioni	IA8E00D44PAFV0000001A	01/07/2021	6054 kB
Pianta quota sottopasso e sezioni	IA8E00D44PAFV0000002A	01/07/2021	18248 kB
Pianta quota coperture e prospetti	IA8E00D44PAFV0000003A	01/07/2021	11855 kB
Dettagli costruttivi	IA8E00D44PKFV0000001A	01/07/2021	1093 kB
Relazione tecnico-descrittiva	IA8E00D44RGFV0000001A	01/07/2021	4758 kB
Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali	IA8E00D53C5CA0000001A	01/07/2021	15820 kB
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav 1 di 2	IA8E00D53P7CA0000001A	01/07/2021	4361 kB
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav 2 di 2	IA8E00D53P7CA0000002A	01/07/2021	4399 kB
Programma Lavori	IA8E00D53PHCA0000001A	01/07/2021	803 kB
Relazione generale di cantierizzazione	IA8E00D53RGCA0000001A	01/07/2021	7952 kB
Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento	IA8E00D69CZCA0000001A	01/07/2021	595 kB
Planimetria e profilo geologico	IA8E00D69G6GE0001001A	01/06/2021	2405 kB
Planimetria e profilo idrogeologico	IA8E00D69G6GE0002001A	01/06/2021	2819 kB
Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica	IA8E00D69RGGE0001001A	01/06/2021	5680 kB
Relazione generale - Piano gestione materiali di risulta	IA8E00D69RGTAA0000001A	01/07/2021	76480 kB
Dettagli idraulici smaltimento acque piattaforma - Tav. 1 di 2	IA8E00D78BZID0002001A	01/07/2021	1605 kB
Dettagli idraulici smaltimento acque piattaforma - Tav. 2 di 2	IA8E00D78BZID0002002A	01/08/2021	2901 kB
Corografia dei bacini	IA8E00D78C4ID0001001A	01/07/2021	6211 kB
Corografia	IA8E00D78C5IF0001001A	01/07/2021	2463 kB
Corografia ortofoto	IA8E00D78C5IF0001002A	01/07/2021	14610 kB
Profilo longitudinale I binario	IA8E00D78F7IF0001001A	01/07/2021	411 kB
Profilo longitudinale II binario	IA8E00D78F7IF0001002A	01/07/2021	421 kB
Profilo longitudinale III binario	IA8E00D78F7IF0001003A	01/07/2021	416 kB
Planimetria di progetto su cartografia - fasi costruttive Tav. 1	IA8E00D78P6IF0004001A	01/07/2021	1880 kB
Planimetria di progetto su cartografia - fasi costruttive Tav. 2	IA8E00D78P6IF0004002A	01/07/2021	2298 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 1/2	IA8E00D78P7ID0002001A	01/07/2021	176539 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 2/2	IA8E00D78P7ID0002002A	01/07/2021	114080 kB
Planimetria di progetto	IA8E00D78P7IF0001001A	01/07/2021	4048 kB



Planimetria di tracciamento	IA8E00D78P7IF0008001A	01/07/2021	444 kB
Planimetria di smaltimento acque meteoriche - Parcheggio	IA8E00D78P8FV010B001A	01/07/2021	111886 kB
Planimetria di progetto	IA8E00D78P9FV0100002A	01/07/2021	2526 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Pianta e profilo ante-operam	IA8E00D78PZID0002001A	01/07/2021	5350 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Pianta e profilo ante-operam	IA8E00D78PZID0002002A	01/07/2021	4214 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Planimetria delle aree allagabili post-operam	IA8E00D78PZID0002003A	01/07/2021	9916 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Planimetria delle aree allagabili post-operam	IA8E00D78PZID0002004A	01/07/2021	15356 kB
Relazione tecnica di tracciato	IA8E00D78RGIF0001001A	01/07/2021	883 kB
Relazione descrittiva generale	IA8E00D78RGMD0000001C	01/10/2021	11175 kB
Relazione tecnica - Opere civili	IA8E00D78RGOC0000001A	01/07/2021	5207 kB
Relazione geotecnica	IA8E00D78RHGE0006001A	01/07/2021	10431 kB
Relazione idrologica	IA8E00D78RIID0001001A	01/07/2021	5539 kB
Relazione idraulica e di compatibilità idraulica	IA8E00D78RIID0002001A	01/07/2021	13843 kB
Relazione idraulica drenaggio di piattaforma	IA8E00D78RIID0002002A	01/07/2021	13146 kB
Sezione tipo particolari costruttivi	IA8E00D78W7FV0100003A	01/07/2021	631 kB
Sezioni trasversali - 1 di 7	IA8E00D78W9IF0001001A	01/07/2021	341 kB
Sezioni trasversali - 2 di 7	IA8E00D78W9IF0001002A	01/07/2021	344 kB
Sezioni trasversali - 3 di 7	IA8E00D78W9IF0001003A	01/07/2021	342 kB
Sezioni trasversali - 4 di 7	IA8E00D78W9IF0001004A	01/07/2021	346 kB
Sezioni trasversali - 5 di 7	IA8E00D78W9IF0001005A	01/07/2021	342 kB
Sezioni trasversali - 6 di 7	IA8E00D78W9IF0001006A	01/07/2021	338 kB
Sezioni trasversali - 7 di 7	IA8E00D78W9IF0001007A	01/07/2021	320 kB
Sistemazione idraulica IN01 - Sezioni ante-operam	IA8E00D78WZID0002001A	01/07/2021	1624 kB
Sistemazione idraulica IN02 - Sezioni ante-operam	IA8E00D78WZID0002002A	01/07/2021	1611 kB
Screening VINCA-Format di supporto screening vinca come da allegato i "linee guida nazionali per la valutazione d'incidenza (VINCA)	IA8E00D22RHIM0003001B	01/10/2021	846 kB
Screening VINCA-Format di supporto screening vinca come da allegato i "linee guida nazionali per la valutazione d'incidenza (VINCA)	IA8E00D22RHIM0003001B	01/10/2021	846 kB
PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - Relazione generale e allegati grafici	IA8E00D22RGMA0000001A	01/09/2021	3959 kB
PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - Relazione generale e allegati grafici	IA8E00D22RGMA0000001A	01/09/2021	3959 kB
Studio di Impatto Ambientale - Sintesi Non tecnica	IA8E00D22RGSA0002001A	01/10/2021	6266 kB
Studio di Impatto Ambientale - Sintesi Non tecnica	IA8E00D22RGSA0002001A	01/10/2021	5829 kB
Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005	IA8E00D22RGIM0002001B	01/10/2021	21387 kB
Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005	IA8E00D22RGIM0003001B	01/10/2021	2377 kB
Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005	IA8E00D22RGIM0002001B	01/10/2021	21318 kB



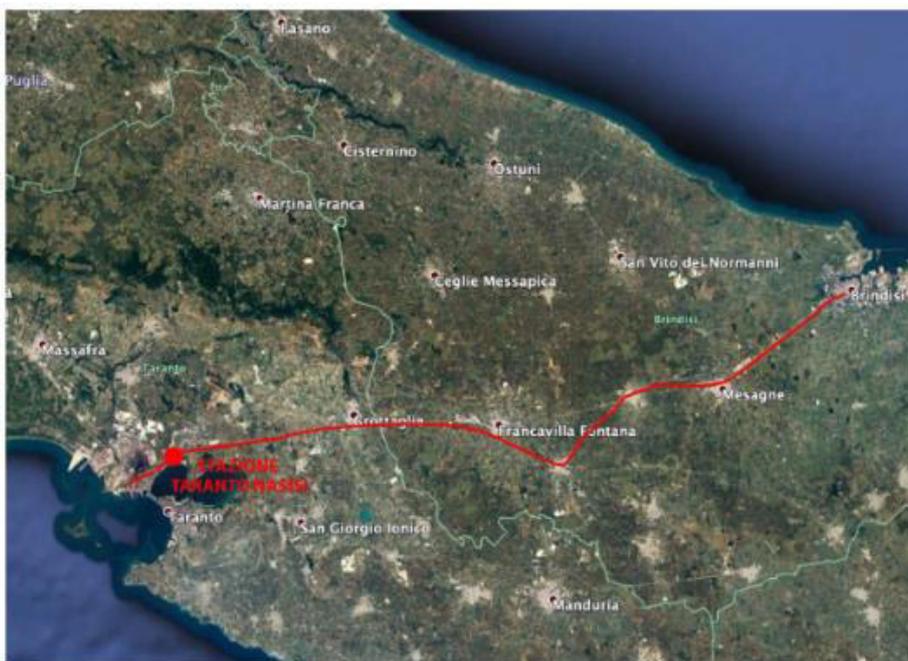
Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005	IA8E00D22RGIM0003001B	01/10/2021	2377 kB
--	-----------------------	------------	---------

Oltre alla documentazione su elencata, in data 07/03/2023 sono prevenuti, per le vie brevi, al Comitato i seguenti pareri:

- Comune di Taranto del 02/03/2023, acquisito agli atti con protocollo n.3557 del 07/03/2023;
- Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità, protocollo n. 0000772 del 07/03/2023.

## 2. Descrizione dell'intervento

Il progetto definitivo in esame riguarda la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola, all'interno del territorio comunale di Taranto.



La stazione Nasisi attualmente esistente non effettua servizio viaggiatori (non risulta nessuna fermata sull'orario ufficiale Trenitalia 2022-2023 per il servizio regionale di Puglia e Basilicata, quadro 346) da oltre un decennio e la circolazione ferroviaria avviene su un solo binario, quello di corretto tracciato, senza fermata.



*Attuale stazione di Taranto Nasisi – immagine da Google Earth/Street View*

L'intervento, finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud", è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

Nei propositi del Proponente, l'intervento ha come obiettivo principale il permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto.

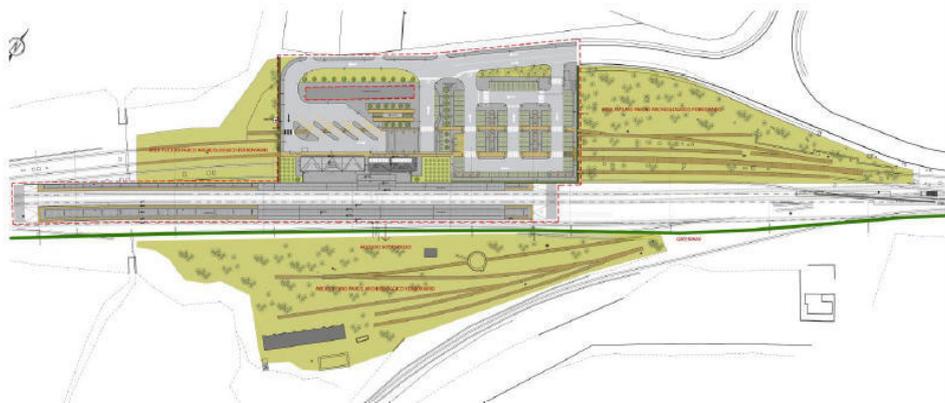
A tal fine, il progetto prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro, con la realizzazione delle seguenti opere:

- opere ferroviarie: adeguamento del binario di corsa, con spostamento dello stesso verso sud; realizzazione di due binari di precedenza, aventi un modulo uno di 250m e l'altro di almeno 650m; due marciapiedi di altezza 55cm e lunghezza pari a 250m, con relative pensiline di lunghezza pari a 125m;
- opere civili: nuovo fabbricato di stazione, dotato di area di attesa; sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede; fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato); area di interscambio ferro-gomma nel piazzale esterno, con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
- opere di sicurezza e segnalamento: modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica;
- opere di telecomunicazione: integrazione dei nuovi impianti di sicurezza e segnalamento con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni ai viaggiatori;
- opere di impianti LFM e tecnologici: impianti a servizio delle opere civili (tra cui safety e security) e ferroviarie; impianto fotovoltaico di potenza nominale pari a 7,0kWp previsto sulla copertura del nuovo fabbricato viaggiatori;
- opere di trazione elettrica: adeguamento dell'impianto di trazione elettrica esistente per configurarlo al nuovo piano di stazione.



Il Proponente precisa nella “Relazione descrittiva generale” (elaborato IA8E00D78RGMD0000001C) che «Le attività relative agli interventi accessori, di miglioramento della viabilità stradale esistente, saranno realizzati con altro appalto, a cura di altro ente, con fondi appositamente destinati a tale intervento.».

Riguardo la nuova stazione, nella suddetta relazione tra gli obiettivi dell'intervento è indicata anche la «finalità di rivitalizzare il quartiere in cui ricade, creando al suo interno un luogo di aggregazione sociale, nonché di potenziale interesse turistico, essendo la nuova stazione posta al centro di un'area che, in un prossimo futuro, potrebbe essere trasformata in parco; infatti, l'antico scalo ferroviario, realizzato nei primi del '900, risulta costituire un pregiatissimo esempio di archeologia industriale e per questo vincolato dal punto di vista paesaggistico e architettonico.», per cui la nuova stazione mira «a occupare un'area contenuta dell'antico scalo ferroviario, conservando le tracce storiche dell'impianto e riducendo al minimo il consumo di suolo. L'idea sottesa al progetto è quella di poter recuperare, in un secondo momento, la quota parte dell'area dismessa, che non viene interessata dal nuovo impianto di stazione, con lo scopo di realizzare un parco archeologico industriale. Tale progetto, inoltre, è strutturato per poter eventualmente ospitare anche una futura greenway, che potrebbe attraversare l'antico tracciato ferroviario all'interno del parco archeologico-industriale. Il percorso ciclabile potrebbe essere in futuro riconnesso alla stazione stessa tramite l'apertura del sottopasso ferroviario di stazione.», come illustrato nell'immagine sotto riportata.



*Planimetria generale con indicazione della potenziale futura espansione del parco archeologico-industriale*

*immagine da “Relazione descrittiva generale” – pagina 9*

Per un raffronto tra lo stato attuale e lo stato futuro come da progetto, si rimanda agli elaborati grafici “Planimetria stato attuale Stazione di Taranto-Nasisi” (codice IA8E00D78P7IF0002001A) e “Planimetria di progetto” (codice IA8E00D78P7IF0001001A).

Si osserva positivamente che il progetto prevede per l'area di parcheggio l'installazione di 10 stalli «predisposti per la futura ricarica di vetture elettriche» (pagina 45 della “Relazione descrittiva generale”) sui complessivi 74.

Riguardo l'impianto fotovoltaico di progetto, il Proponente dichiara che «Il dimensionamento dell'impianto è stato eseguito in modo tale da garantire la taglia minima indicata nell'Articolo 11 comma 1 (Allegato 3) del Decreto Legislativo 28/2011» per il caso di edifici nuovi o edifici sottoposti a ristrutturazioni rilevanti, quale la fattispecie in esame. Rimandando agli elaborati progettuali specifici, tra cui la “Relazione di dimensionamento impianto fotovoltaico” (codice IA8E00D18RHLF01AX001A) e l'elaborato grafico “Layout impianto fotovoltaico” (codice IA8E00D18PBLF01AX001A), considerato che la zona di installazione dell'impianto non pare ricadere in “Aree non idonee FER” di cui alla D.G.R. n.2122/2012 e che i criteri per la localizzazione degli impianti fotovoltaici di cui al paragrafo B.2.2.2 “Limitazioni e criteri valutativi” (approfonditi nel paragrafo B.2.2.3 “Criteri e orientamenti metodologici” dell'elaborato 4.4.1 del PPTR “Linee



guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energie rinnovabili”) prevedono l’installazione “sulle coperture e sulle facciate degli edifici abitativi, commerciali, di servizio, di deposito, ecc.”, si riscontra positivamente quanto presentato dal Proponente relativamente all’impianto fotovoltaico di progetto, rappresentando che l’impianto in questione dovrà essere autorizzato secondo le modalità previste per legge.

### 2.1. Tempi di realizzazione delle opere

La durata prevista per la realizzazione delle opere, come desumibile dall’elaborato “Programma lavori” (codice IA8E00D53PHCA0000001A), è stata stimata in 820 giorni complessivi, circa 27 mesi.

### 2.2. Cantierizzazione delle opere

Con riferimento alla realizzazione delle opere, il Proponente ha presentato elaborati specifici per la cantierizzazione, in particolare:

- “Relazione generale di cantierizzazione” (codice IA8E00D53RGCA0000001A), elaborato descrittivo di dettaglio contenente anche un capitolo (il numero 3) dedicato al bilancio dei materiali da costruzione, contenente stime riferite «unicamente alle opere e lavorazioni principali che determinano la principale esigenza di trasporto e quindi i flussi di traffico»(opere civili, armamento, impianti di trazione elettrica, segnalamento, telecomunicazione, tecnologici) e che «potranno variare in fase di costruzione dell’opera in funzione dell’organizzazione propria dell’impresa appaltatrice»;
- il su citato “Programma lavori” (codice IA8E00D53PHCA0000001A);
- “Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata nel trasporto materiali” (codice IA8E00D53C5CA0000001A), con indicazione dei cinque siti di cantiere previsti (le tre aree di cantiere CB.01 cantiere base, CO.01 cantiere operativo, CA.01 cantiere armamento e le due aree AS.01 area di stoccaggio ed AT.01 area tecnica), per i quali è prevista un’occupazione di complessivi 15.500m<sup>2</sup>;
- due elaborati grafici illustranti le aree di cantiere e la viabilità interessata (elaborati “Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa” tavv. 1 e 2 – codici IA8E00D53P7CA0000001A e IA8E00D53P7CA0000002A);
- “Programmazione dei lavori per macrofasi realizzative” (codice IA8E00D16RGES0002001A), che descrive le 4 macrofasi di realizzazione;
- due elaborati grafici che illustrano le macrofasi lavorative e la loro successione durante la realizzazione (elaborati “Planimetria di progetto su cartografia - fasi costruttive” tavv. 1 e 2 – codici IA8E00D78P6IF0004001A e IA8E00D78P6IF0004002A).

Si osserva che, come precisa il Proponente nella “Relazione generale di cantierizzazione”, «Va inoltre evidenziato che l’ipotesi di cantierizzazione rappresentata non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l’Appaltatore intenda attuare sempre nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. In tal senso sarà, quindi, onere e responsabilità dell’Appaltatore adeguare/ampliare/modificare tale proposta sulla scorta della propria organizzazione del lavoro e di eventuali vincoli esterni, facendosi carico di verificarne la relativa fattibilità e di ottenere tutte le necessarie autorizzazioni dagli Enti ed Amministrazioni competenti prima dell’installazione dei cantieri.».

Inoltre, essendo prevista in progetto la realizzazione dei blocchi di fondazioni per il fissaggio dei nuovi sostegni TE e dei tiranti a terra, tenuto conto che l’area di Taranto è stata oggetto di bombardamenti nel corso della II guerra mondiale, il Proponente ha previsto l’effettuazione preventiva della B.O.B. (bonifica ordigni bellici), superficiale e profonda, come esposto in dettaglio nell’elaborato “Bonifica da ordigni esplosivi – Relazione tecnico descrittiva” (codice IA8E00D18ROBB0000001A).

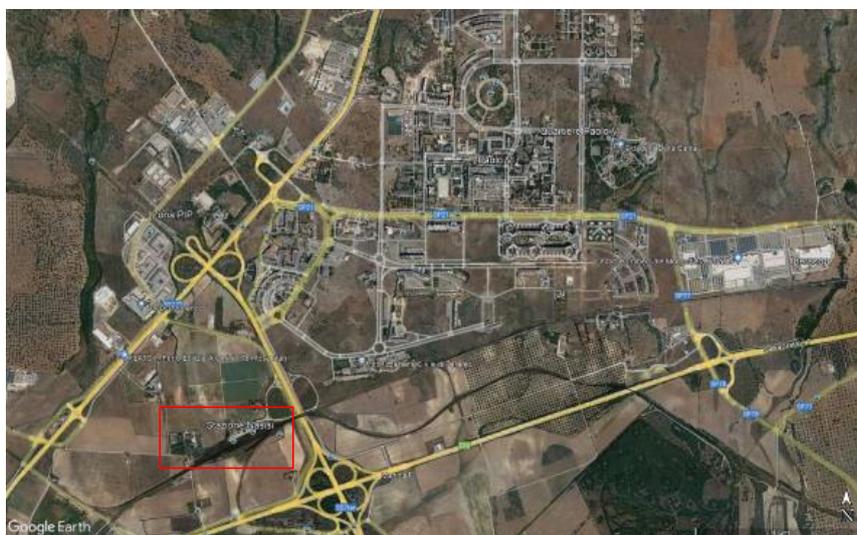


### 3. Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

#### 3.1. Inquadramento territoriale ed urbanistico

L'area di intervento interessa il territorio del Comune di Taranto, in una zona servita da mobilità stradale e ferroviaria.

In linea d'aria la stazione si trova a circa 600m a sud-ovest del quartiere "Paolo VI" (I circoscrizione di Taranto - circa 18.000 abitanti), cui è collegata mediante la superstrada "Ponte Punta Penna Pizzone" (collegamento tra la S.S. 172 "dei Trulli" e la S.S. 7ter) e la S.P. 21 che ad essa si raccorda ed attraversa il quartiere suddetto; inoltre, circa 800m a nord-ovest della stazione, al di là della S.S. 172, si trova la Zona P.I.P. di Taranto.



Dal punto di vista urbanistico, il Comune di Taranto è dotato di PRG (Piano Regolatore Generale) approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regione Puglia n. 421 del 1978.



*Estratto dalla cartografia del PRG del Comune di Taranto – tavola 5 foglio 2*

L'elaborato grafico "Planimetria di PRG Stazione di Taranto-Nasisi" (codice IA8E00D78P7IF0003001A) non consente di inquadrare le opere sulla cartografia del PRG suddetto; a detta del Proponente l'area di



intervento ricade principalmente in area classificata come “B3 – zonaferroviaria”, disciplinata dall’art. 30 delle N.T.A. e in parte residuale in “D7 – zonaresidenziale-legge 167” disciplinata dall’art. 47 delle N.T.A.:

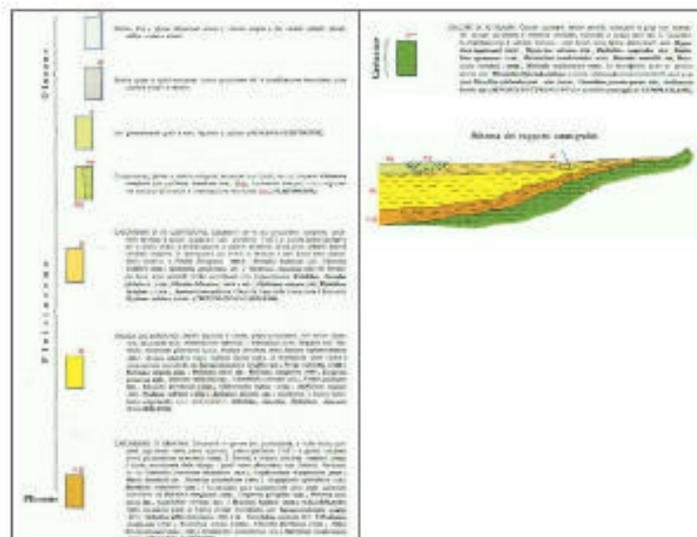
- art. 30 “Questa zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle ripartizioni dei vincoli e delle attrezzature, a deposito delle merci e all’alloggio del Capo Stazione, del personale di custodia ed all’alloggio temporaneo del personale viaggiante. Sono rigorosamente escluse le abitazioni in genere per i dipendenti. La densità di fabbricazione e i parametri ai quali devono essere uniformati gli interventi costruttivi sono riportati sulla tabella tipologica allegata che costituisce parte integrante del presente testo. “Ogni intervento nelle zone ferroviarie B3 è subordinato all’adozione ed approvazione ai sensi di legge di idonei Piani Particolareggiati”.”
- art. 47 “questa zona è riservata alle realizzazioni edilizie e costruttive in genere, considerate dai progetti che si identificano con le scelte ubicazionali e dimensionali effettuate dal Comune di Taranto in materia di edilizie economica e agevolata; - scelte che vengono adottate in uso con la Variante Generale al Piano Regolatore. Le Norme specifiche di attuazione e la disciplina urbanistica regolamentata dai Piani per l’edilizia economica e agevolata che qui si considerano, costituiscono parte integrante del presente testo di Norme. “Ove nelle presenti zone venga revocata o venga meno la destinazione di aree per la legge 18/4/1962 n. 167, nelle more di altra destinazione, in variante al Piano Regolatore Generale si applicano le norme della zona A5 (verde agricolo di tipo B)”.”.

Riguardo la compatibilità dell’intervento con lo strumento urbanistico suddetto, non esplicitata dal Proponente, si rappresenta cheil Proponente dovrà ottenere dal Comune di Taranto l’autorizzazione urbanistica per la realizzazione delle opere in progetto, sia per le parti rientranti in area B3 sia, in particolare, per quelle in D7.

### 3.2. Inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico

Dal punto di vista Geologico l’area oggetto di intervento si colloca al limite tra il dominio dell’Avampaese Apulo e quello dell’Avanfossa Appenninica (Fossa Bradanica). L’Avampaese Apulo è caratterizzato da una spessa successione di roccia calcarea, e in subordine dolomitica, di età mesozoica, la cui parte affiorante è nota in bibliografia con il nome di Gruppi dei Calcari delle Murge, costituiti da due unità litostatigrafiche principali: Calcari di Bari e Calcare di Altamura.

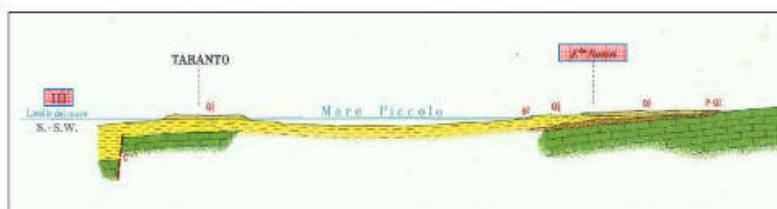




In particolare, a nord dell'area oggetto di intervento affiorano i Calcari di Altamura (Cretaceo), calcari compatti con intercalati calcari dolomitici e dolomie compatte di età compresa tra il Turoniano-Senoniano con possibile passaggio al Cenomaniano.

I termini basali di questo ciclo sedimentario sono rappresentati dalle seguenti formazioni geologiche:

- Calcareniti di Gravina (Pliocene superiore?-Pleistocene inferiore): costituita da biocalcareniti e biocalciruditi intrabacinali e/o da calciruditi terrigene a clasti calcarei erosi dalle unità cretacee di avampaese (Tropeano, 1994). Sono presenti alcune intercalazioni calcilutitiche e talora, in alcune depressioni morfotettoniche, si rilevano alla base delle argille e limi calcarei continentali;
- Argille del Bradano o Argille subappennine (Pliocene superiore?-Pleistocene medio?) sono costituite da argille e argille marnose, a luoghi fittamente stratificate, di colore grigio e giallastro, quando sono alterate, passanti verso l'alto ad argille limose e/o sabbiose. A diverse altezze dal piano campagna, sono presenti livelli e lenti sabbioso-limosi, maggiormente frequenti nelle porzioni superiori della successione, e livelli vulcanoclastici di diversa età (Ciaranfi et al., 1996);
- Calcareniti di Monte Castiglione (Tirreniano-Calabriano): sono costituite da calcareniti per lo più grossolane, compatte o friabili. Questi depositi sono tipicamente terrazzati e rappresentano lembi residui di coperture sedimentarie accumulate nel corso di brevi ingressioni marine provocate dalle variazioni del livello del mare combinate con il sollevamento della regione. Si riporta la sezione geologica passante in corrispondenza dell'area d'intervento dalla quale si evince che la presenza in superficie della Calcareniti di Monte Castiglione e, nella porzione immediatamente sottostante, delle Argille di Bradano.





Sotto il profilo geomorfologico, l'area oggetto di intervento si colloca nell'ambito dell'Arco Ionico Tarantino (Cotecchia, 2014), contraddistinto da evidenze geomorfologiche ben distinguibili, sia laddove affiora il basamento carbonatico cretacico, sia dove lo stesso è coperto da depositi plio-quadernari, con elementi morfologici elementari che variamente associati concorrono a definire paesaggi differenti fra loro variamente interconnessi: il paesaggio carsico, l'idrografia superficiale e le gravine, i terrazzi marini.



In particolare, nell'area ove sorge l'attuale impianto di Nasisi il passaggio morfologico, ove affiorano essenzialmente i depositi calcarenitici, sabbiosi ed argillosi plio-quadernari, è contraddistinto da molteplici superfici suborizzontali debolmente inclinate verso mare. Queste superfici sono separate da scarpate, la cui morfologia dipende dai litotipi in cui sono modellate.

Per quel che riguarda l'inquadramento idrogeologico dell'area oggetto di intervento, si possono distinguere i seguenti acquiferi:

- Acquifero carbonatico profondo che ha sede nell'impalcatura calcarea fratturata e carsificata del Cretacico ed è formato da una serie di livelli idrici localizzati in corrispondenza di orizzonti rocciosi particolarmente permeabili per fessurazione e/o carsificati separati a luoghi da livelli più compatti e a ridotta permeabilità. Il confinamento della falda è determinato dalla presenza di livelli rocciosi compatti ed a ridotta permeabilità, spesso presenti anche a quote inferiori ai -100m s.l.m.
- Acquifero di pianura: il basamento calcareo si rinviene spesso a notevoli profondità sotto il livello del mare, come accade nell'area di intervento, dove il tetto dell'acquifero è a quote di gran lunga inferiori ai -100m s.l.m. In quest'ultimo caso, l'acquifero carbonatico è invaso per gran parte da sole acque marine o comunque fortemente salmastre.

L'area di progetto è interessata da una falda superficiale che, in base alle indicazioni dei sondaggi eseguiti, si rinviene ad una quota di circa 13 m.

### 3.3. Inquadramento vincolistico

Come anche evidenziato dal Proponente, sulle aree di progetto e su quelle di cantiere insistono vincoli che condizionano e regolamentano le opere di progetto e le modalità di loro realizzazione.

Rimandando agli specifici elaborati progettuali per la trattazione di dettaglio, si ritiene utile qui richiamare che:

- per il vincolo idrogeologico il R.R. n.9/2015 "Norme per i terreni sottoposti a vincolo idrogeologico" fornisce specifiche indicazioni e prescrizioni, in particolare per le lavorazioni che comportano movimenti terra o possibili modifiche al regime delle acque;
- per il vincolo storico culturale si segnala la presenza di binari e attrezzature, come la piattaforma girevole e la pesa, considerate di rilevanza storico culturale, che dovranno essere salvaguardate durante le lavorazioni.



### 3.4. Aree Protette – Rete “Natura 2000”

Parte dell’area di cantiere AT.01 (area tecnica) ricade all’interno del Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo”; analogamente, sia l’area di lavoro, sia le piste di cantiere interessano parzialmente l’area naturale suddetta, come rappresentato nella successiva immagine tratta dagli elaborati progettuali.

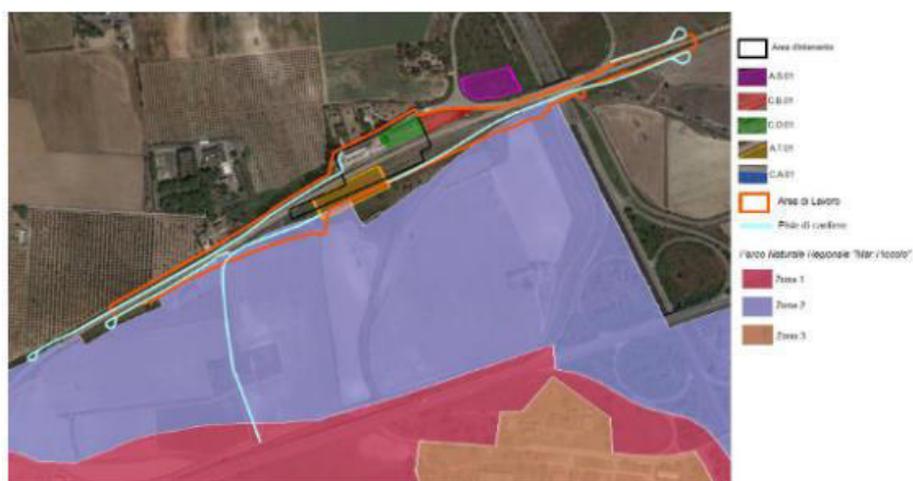


Figura 2-27: Dettaglio del Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo” in prossimità del progetto

Nelle vicinanze dell’area d’intervento sono presenti:

- due siti “Natura 2000”: la ZSC “IT9130002 - Masseria Torre Bianca”, a circa 3Km dall’area d’intervento e la ZSC “IT9130004 – Mar Piccolo”, a circa 400m dall’area d’intervento;
- due aree naturali protette: la EUAP0894 “Parco naturale regionale Terra delle Gravine”, che dista circa 2,3Km dall’area d’intervento ed il Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo”, istituito con L.R. 30/2020.

L’area dell’intervento e il più vicino dei siti “Natura 2000” (IT9130004) si trovano a circa 400m di distanza nel punto di maggior vicinanza.

#### 3.4.1. Valutazione di Incidenza Ambientale

Ai sensi dell’art.10, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all’articolo 5 del D.P.R. 357/1997 in quanto il progetto, pur non interessando direttamente siti della rete “Natura 2000”, ricade in prossimità del sito ZSC “Masseria Torre Bianca”(codice IT9130002), posto ad una distanza di 3km circa e del sito ZSC “Mar Piccolo”(codice IT9130004), posto ad una distanza di 450m circa.

Il Proponente ha redatto la relazione di Incidenza a livello di screening (codice IA8E00D22RHIM0003001B), evidenziando l’assenza di impatti diretti e indiretti sugli Habitat e le specie tutelate ai sensi delle direttive comunitarie 92/43/CEE e CE/147/2019.

### 3.5. PPTR e Paesaggio

In relazione al PPTR l’intervento ricade nell’ambito 8 “ArcoJonico Tarantino” e nell’unità di paesaggio 8.1 “L’anfiteatro e la piana tarantina”.



Il Proponente afferma che «L'intervento in progetto è previsto lungo la rete ferroviaria esistente Taranto - Brindisi. Per natura e tipologia dell'intervento in esame, non si ravvedono correlazioni dirette con le indicazioni generali fornite dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale».

Si riportano di seguito immagini tratte dallo "Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale" relative all'interferenza dell'intervento in esame con il PPTR.

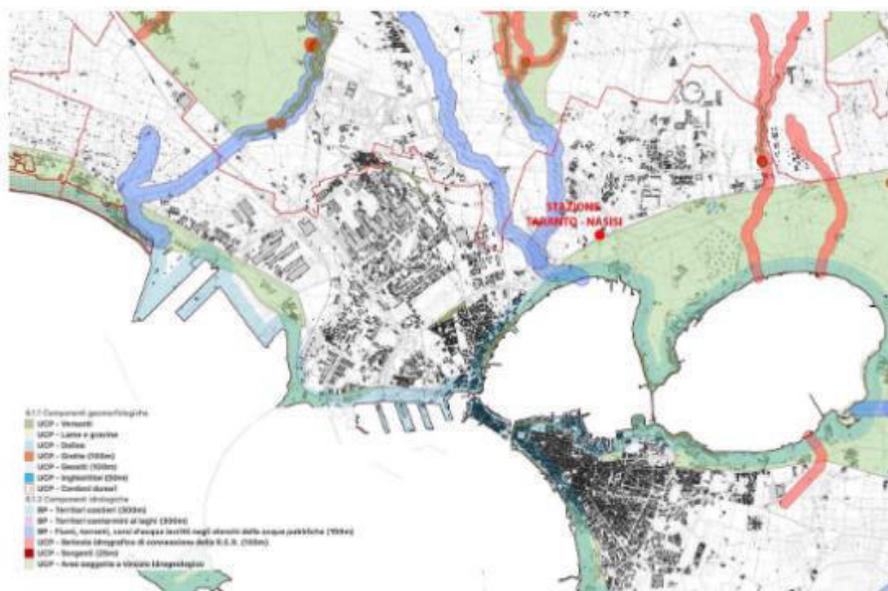


Figura 2-8: Stralcio PPTR vigente "Componenti geomorfologiche e idrologiche" – Regione Puglia

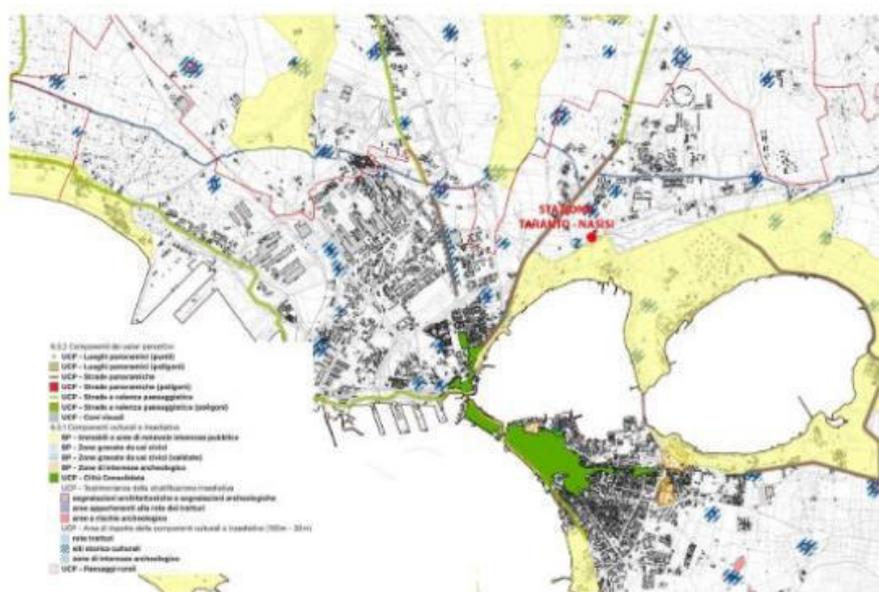


Figura 2-10: Stralcio PPTR vigente "Componenti dei valori percettivi, culturali e insediativi" – Regione Puglia

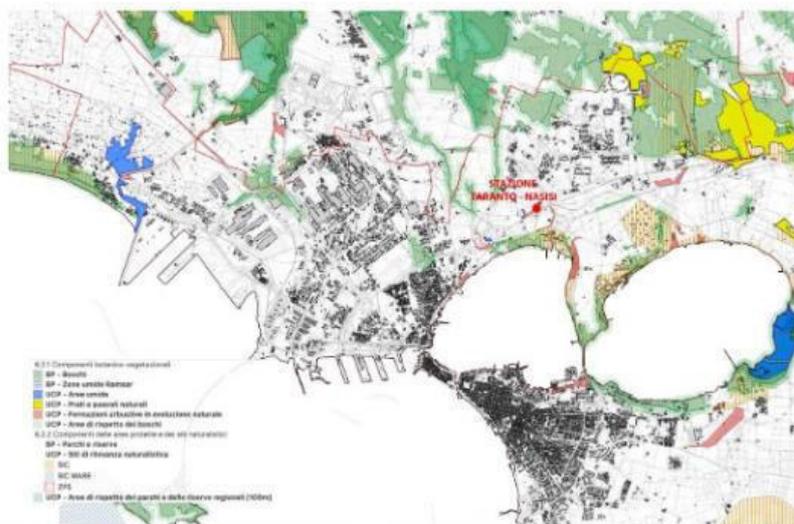


Figura 2-9: Stralcio PPTR vigente "Componenti botanico-vegetazionali, delle aree protette e dei siti naturalistici" – Regione Puglia

La ricognizione dei beni paesaggistici mostra quanto di seguito elencato.

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs.n.42/2004): l'area di intervento non interessa tali aree, mentre l'area tecnica (A.T.01) in piccola parte ricade all'interno di area vincolata. Anche un'aporzione dell'area di lavoro ed alcuni tratti delle piste di cantiere ricadono all'interno del bene paesaggistico.
- Territori Costieri (art. 142, co.1,lett.a) D.Lgs.n.42/2004: il bene paesaggistico in esame non risulta interferito dagli interventi di progetto. In merito ai cantieri si evidenzia che il solo cantiere di armamento (CA.01) e un breve tratto (circa 40m) delle piste di cantiere ricadono nel bene paesaggistico in esame, ma l'area di cantiere è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto, in un'area situata a sud-ovest della stazione e la pista di cantiere interessa una strada sterrata esistente.



Figura 2-21: In grigio, aree escluse da vincolo (art. 142, co.2. Fonte PPTR Regione Puglia-  
<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRApprovato/index.html>)



Dalla consultazione del PPTR emerge che una porzione dell'area su cui ricade il cantiere di armamento è esclusa dall'area di vincolo secondo quanto indicato all'art. 142, co.2.

- Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art. 142, co.1,lett.c) D.Lgs.n.42/2004:il bene paesaggistico in esame non risulta interferito né dal progetto, né dalle aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere previste per la sua realizzazione.
- Boschi (art. 142, co.1, lett. g) D.Lgs. n.42/2004:i territori coperti da boschi e foreste, presenti nell'area di studio, si estendono a sud della linea ferroviaria esistente, adistanza tale da non risultare interferite né dal progetto in esame né dalle aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere.

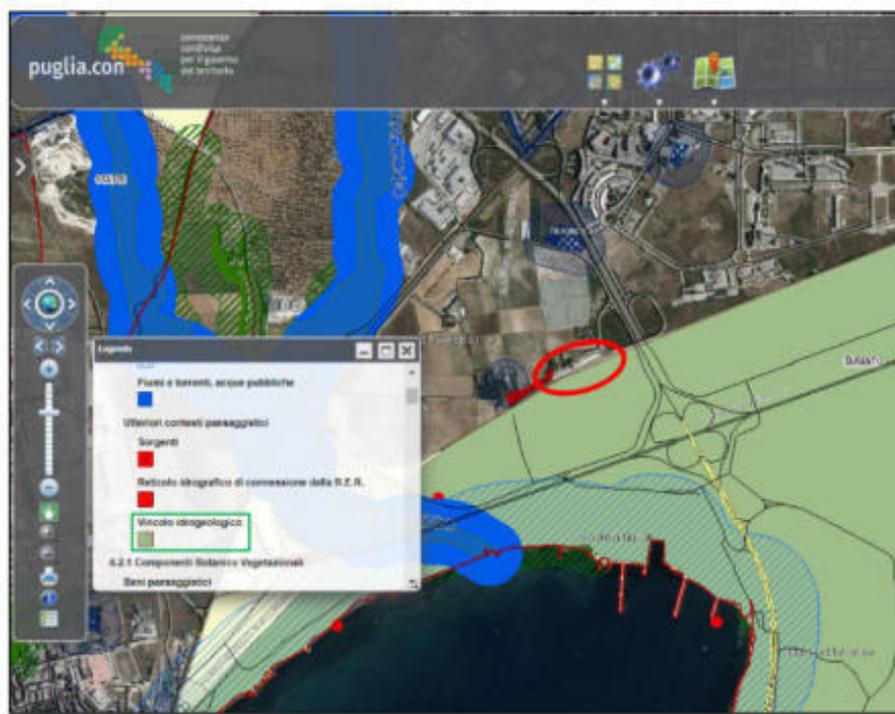
La consultazione del PPTR riguardo l'interferenza dell'intervento con ulteriori contesti paesaggistici mostra che l'area d'intervento interessa, in porzioni ridotte, le UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico" e "formazioni arbustive in evoluzione naturale" ed anche l'UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative".

Il solo cantiere AT.01 (area tecnica) ricade all'interno dell'UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", mentre, per quanto riguarda le piste di cantiere, esse ricadono in UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", in UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative" e in UCP "aree di rispetto dei boschi".



Figura 2-24: Localizzazione dell'area di intervento e delle aree dei cantieri rispetto gli Ulteriori Contesti Paesaggistici

Per quel che riguarda il vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23 e R.D. 1126/26), la porzione sud dell'area oggetto di intervento è interessata dalla presenza di tale vincolo.



Con riferimento all'ambito dei beni culturali, l'area di intervento ricade quasi completamente nel bene "Storica ferrovia militare Circummarpiccolo – Scalo di Nasisi" al cui interno, inoltre, ricadono le aree di cantiere CB.01, CO.01, AT.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere.



Figura 2-16: Beni individuati in prossimità dell'area d'intervento e delle aree di cantiere

Si riporta di seguito l'elenco dei beni presenti nell'area analizzata indicando, per ciascuno, la fonte e la distanza.



**REGIONE  
PUGLIA**

N.	Nome del Bene	Fonte			Distanza dall'intervento e/o dalle aree di cantiere*
		Presenza in PPTR	Presenza in VIR (interesse culturale)	Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale	
1	Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo - Scalo Nasisi	-	-	D.C.P.C n. 102 del 10/04/2019	Il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente
2	Galeso	UCP - Testimonianza della Stratificazione Insediativa (lett. a) - siti interessati da beni storico culturali) - Segnalazione Archeologica	-	-	123 m dall'area d'intervento
	Aree di Rispetto delle Componenti Culturali e Insediative (relativa al bene Galeso)	UCP - Area di rispetto - siti storico culturali	-	-	22 m dall'area d'intervento. L'area di lavoro e la pista di cantiere ricadono, seppur in piccola parte, all'interno dell'area di rispetto
3	Masseria Taccone	UCP - Testimonianza della	-	-	404 m dal cantiere AS.01

N.	Nome del Bene	Fonte			Distanza dall'intervento e/o dalle aree di cantiere*
		Presenza in PPTR	Presenza in VIR (interesse culturale)	Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale	
		Stratificazione Insediativa (lett. a) - siti interessati da beni storico culturali) - Segnalazione architettonica			
	Aree di Rispetto delle Componenti Culturali e Insediative (relativa al bene Masseria Taccone)	UCP - Area di rispetto - siti storico culturali	-	-	298 m dal cantiere AS.01
4	Ex convento e chiesa della consolazione	UCP - Testimonianza della Stratificazione Insediativa (lett. a) - siti interessati da beni storico culturali) (vincolo architettonico, Istituito ai sensi della legge 1089/1939. Decreto del 22-04-1986)			115 m dal cantiere di armamento C.A.01
		UCP - Area di rispetto - siti storico culturali			17 m dal cantiere di armamento C.A.01

*\*le distanze sono calcolate in linea d'aria dal bene al punto più prossimo dell'area d'intervento e dell'area di cantiere*

Al riguardo, il Proponente ha presentato un elaborato apposito "Manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art.21 del D.Lgs. 42/2004" (codice IA8E00D22RHIM0000001A).

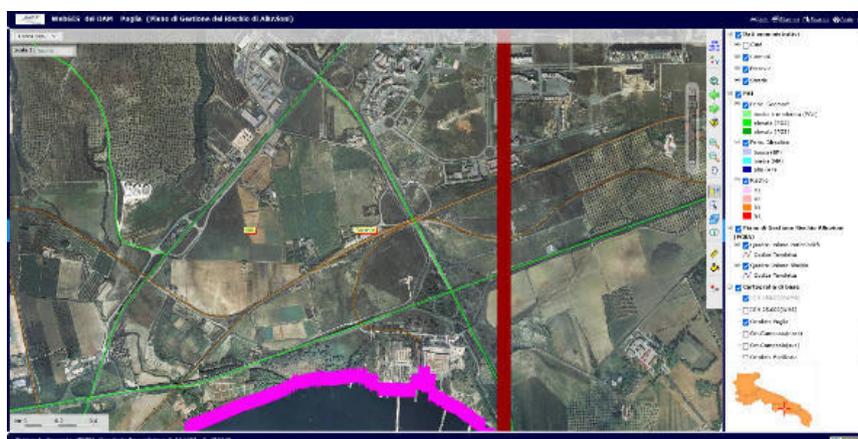


Inoltre, tra i documenti disponibili per la valutazione è presente la “Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005” (codice IA8E00D22RGIM0002001B) riportante la verifica di compatibilità paesaggistica effettuata dal Proponente.

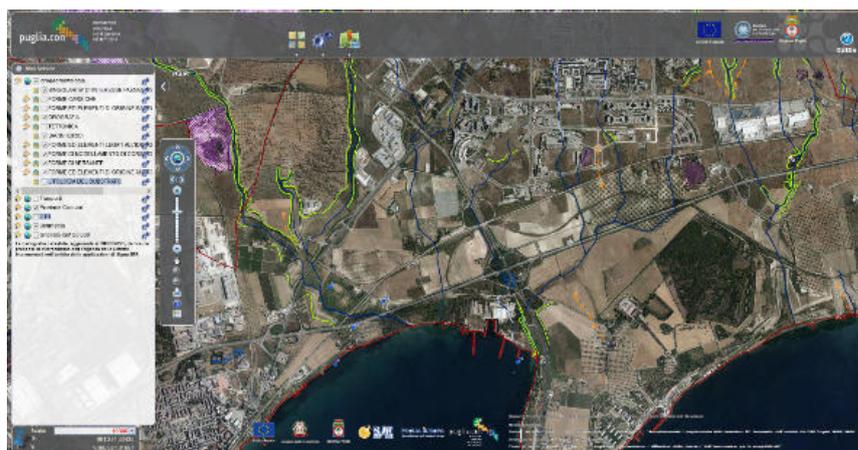
### 3.6. PGRA - PAI

La consultazione della cartografia del WebGis dell’Autorità di Bacino-Distretto dell’Appennino Meridionale per il PGRA-PAI della Puglia mostra che:

- l’area di intervento (PGRA tavolette 483 di Taranto per pericolosità e rischio) non interferisce con aree a pericolosità idraulica o geomorfologica, né a rischio idraulico.



La consultazione della carta idrogeomorfologica regionale mostra la presenza di due corsi d’acqua episodici, uno ad ovest della stazione (ID 11124 – opera idraulica/tombino IN01) ed uno ad est della stazione, vicino la superstrada “Ponte Punta Penna Pizzone” (ID 11256 – opera idraulica/tombino IN02).



Considerate le disposizioni degli artt. 6 “Alveo fluviale in modellamento attivo ed areegolenali” e 10 “Disciplina delle fasce di pertinenza fluviale” delle N.T.A. del P.A.I., il Proponente ha sviluppato uno studio idrologico-idraulico, al fine di individuare le condizioni e le soluzioni progettuali affinché gli interventi fossero compatibili con quanto disposto e previsto dalle stesse N.T.A.

Si rimanda al capitolo “5. Inquadramento idrologico e idraulico” della “Relazione descrittiva generale” per la trattazione di dettaglio (con rimandi agli elaborati specifici quali la “Relazione idraulica e di compatibilità



idraulica” – codice IA8E00D78RIID0002001A, la “Relazione idraulica drenaggio di piattaforma” – codice IA8E00D78RIID0002002A, la “Relazione idrologica” – codice IA8E00D78RIID0001001A, gli elaborati grafici relativi alla “Sistemazione idraulica” IN01 ed IN02 – codici IA8E00D78PZID0002001A, IA8E00D78PZID0002002A, IA8E00D78PZID0002003A, IA8E00D78PZID0002004A) della compatibilità delle opere con il contesto idraulico ed idrologico dell’intervento e con le disposizioni delle N.T.A. del P.G.R.A. e del P.A.I. e per l’esposizione delle soluzioni progettuali adottate.

### 3.7. Piano di Tutela delle Acque – PTA

Considerando il Piano di Tutela delle Acque, l’intervento in progetto ricade all’interno di perimetrazioni di “Bacino di aree sensibili” e “Aree vulnerabili alla contaminazione salina”. Il Proponente afferma che «*Per natura e tipologia dell’intervento in esame, non si ravvedono correlazioni dirette con le indicazioni generali fornite dal Piano di Tutela delle Acque (PTA)*».

### 3.8. Quadro di Assetto dei Tratturi – QAT

Al riguardo, il Proponente afferma che «*Per natura e tipologia dell’intervento in esame, non si ravvedono correlazioni dirette con le indicazioni generali fornite dalla scheda del Quadro di Assetto dei Tratturi*».

## 4. Studio di Impatto Ambientale

Il Proponente ha presentato gli elaborati descrittivi “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” (codice IA8E00D22RGSA0001001A), “Sintesi non tecnica” (codice IA8E00D22RGSA0002001A), “Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione generale e allegati grafici” (codice IA8E00D22RGMA0000001A) e l’elaborato grafico “Studio di Impatto Ambientale – Elaborati grafici” (codice IA8E00D22DXSA0001001A).

I potenziali impatti attesi dal Proponente sulle componenti ambientali sono dettagliati nelle pagine da 325 a 327 esinteticamente rappresentati nella tabella a pagina 324 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale”, di seguito riportata.

POTENZIALI INTERFERENZE RISCONTATE	PRG comunale	Sistema vincoli e aree protette	Beni storico culturali e testimoniali	Paesaggio e visualità	Acque	Suolo	Biodiversità e patrimonio agroalimentare	Emissioni in atmosfera	Rumore	Vibrazioni	Rifiuti e materiali di risulta/materie prime	Popolazione e salute umana
CANTIERE	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
ESERCIZIO	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-

Le misure di mitigazione ambientale previste in progetto, per le sole componenti (suolo, acque, atmosfera, rumore, paesaggio e vegetazione) per le quali il Proponente ritiene siano presenti impatti in una od entrambe le fasi di cantiere e di esercizio, sono descritte nelle pagine da 312 a 323 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale”.

### 4.1. Componente ambientale Acque

Per quanto riguarda la fase di cantiere il Proponente afferma che “*La possibile eventuale alterazione delle qualità fisico - chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, oltre alle ulteriori lavorazioni previste sarà dunque evitata mediante una*



*corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato, ovvero mediante la previsione di opportuni accorgimenti da attuare in caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo. Sarà inoltre predisposto, nelle aree interessate da scavi, movimenti terre, potenziali sversamenti accidentali e da lavorazioni, quali realizzazione di fondazioni profonde, che possono interferire sulla qualità dell'ambiente idrico sotterraneo, un opportuno Piano di Monitoraggio della componente".* Al fine di superare tali potenziali impatti il progetto prevede:

- "prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche;
- le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico;
- un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, che invii l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante un'apposita canalizzazione aperta;
- l'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere sarà, qualora possibile, prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio, dal quale sarà distribuita alle utenze finali. L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti;
- gli impianti di trattamento delle acque assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura."

Si ritiene condivisibile quanto affermato dal Proponente, circa i potenziali impatti in fase di cantiere, che *"in ragione delle opportune procedure operative adottate non si prevedono criticità significative o effetti rilevanti a danno della componente"*.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, si ritiene condivisibile quanto affermato dal Proponente che *"non si prevede la possibilità di interferenze con la rete idrica superficiale o con le acque sotterranee la cui soggiacenza è pari a circa 12-13 m dal p.c. (1,5 m s.l.m.)"*.

Stante quanto previsto dal progetto, si rappresenta che il Proponente deve realizzare un sistema di smaltimento delle acque meteoriche conforme alla regolamentazione regionale, fermo restando che per l'immissione delle acque di prima pioggia in eccesso nella fognatura deve essere ottenuta l'autorizzazione del soggetto gestore.

#### **4.2. Componente ambientale Aria e Clima**

In relazione alla tipologia di intervento, i potenziali impatti sono associati alla fase di cantiere in quanto le attività di lavorazione e tutti gli interventi necessari alla realizzazione delle opere di progetto, possono incidere sullo stato di qualità dell'aria. In particolare, per quanto attiene i seguenti fattori causali:

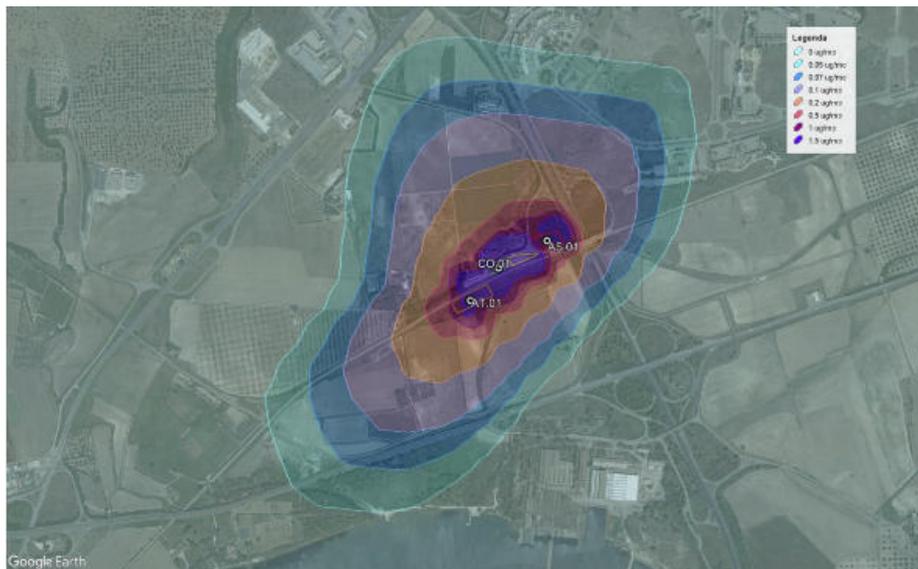
- Approntamento delle aree/piste di cantiere
- Viabilità di cantiere e lavorazioni
- Presenza della nuova stazione e delle opere annesse

il Proponente elabora diverse simulazioni per poter stimare l'andamento delle concentrazioni di PM10 date dalle aree di cantiere del progetto in esame, concludendo che *"gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultino tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico"*.

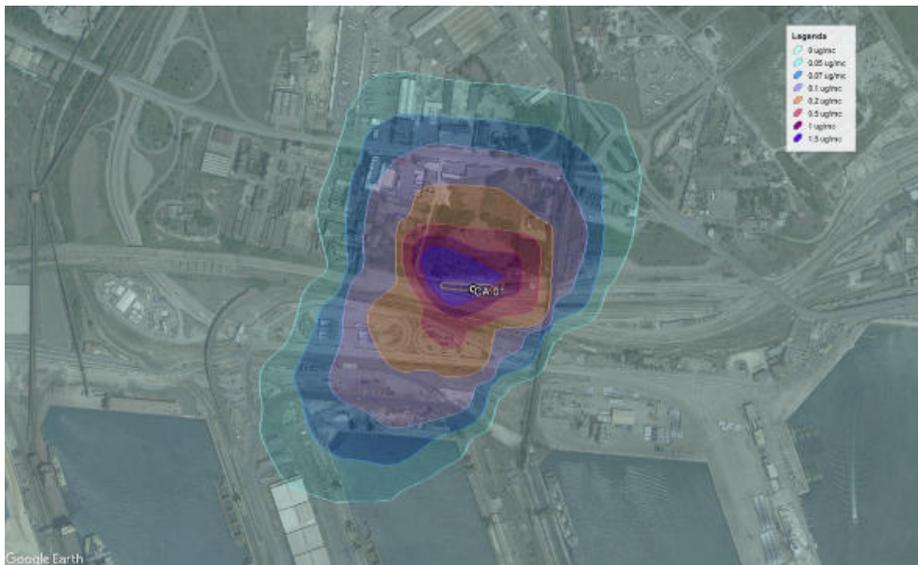
Si ritiene condivisibile quanto affermato anche in considerazione dell'adozione delle seguenti mitigazioni in fase di cantiere:



- ridurre la velocità del transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
- ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
- utilizzare mezzi telonati e umidificare il materiale ed evitare qualsiasi attività di combustione all'aperto.



Concentrazione media annua di PM10 in corrispondenza delle aree di cantiere CB.01, CO.01, AT.01 e AS.01



Concentrazione media annua di PM10 in corrispondenza delle aree di cantiere armamento CA.01 Stazione di Taranto



#### 4.3. Componente ambientale Biodiversità

L'area di intervento, così come il più esteso ambito di interferenza considerato, non presenta elementi di particolare pregio naturalistico per quanto attiene vegetazione, flora e fauna. Il progetto ricade per lo più in un contesto paesaggistico che già di per sé si presenta piuttosto alterato dalla presenza pregressa delle attività antropiche, con un paesaggio più o meno profondamente modificato, a seconda che si consideri le attività industriali presenti, o quelle agro-pastorali.

Le aree di maggior pregio naturalistico sono presenti lungo la costa del Mar Piccolo, soprattutto in corrispondenza del seno più interno, dove sono presenti interessanti biocenosi acquatiche legate all'ecosistema lagunare Palude della Vela.

In relazione alla tipologia di intervento, i potenziali impatti sono associati prevalentemente alla fase di cantiere, soprattutto in relazione alla sottrazione di vegetazione posta in adiacenza all'area della stazione.

Il Proponente evidenzia come *«Le aree di cantiere e le rispettive attività di progetto previste, ricadranno all'interno di un territorio di per sé già profondamente modificato, sia dalla presenza di aree industriali, sia dalle infrastrutture antropiche (strade, ferrovie) e sia di aree agricole. Pertanto, non sono emerse particolarità di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico per le quali sia ipotizzabile un'interferenza diretta, o indiretta, con la cantierizzazione»* ed inoltre *«In relazione alla rete ecologica, con riferimento all'area di intervento, le operazioni previste non interferiscono direttamente con elementi della rete, insistendo prevalentemente su porzioni di territorio antropizzato, o su terreni agricolo semi-estensivi»*.

Per la fase di esercizio, il Proponente afferma *«Dal momento che l'intervento ricadrà su una struttura antropica preesistente, non si prevedono impatti in fase di esercizio maggiori di quelli già esistenti in un'area che, peraltro, si presenta già notevolmente antropizzata e sottoposta a gradi di disturbo importanti. Si sottolinea inoltre, che l'area di intervento non interessa nessun elemento della rete ecologica»*.

Si ritiene condivisibile quanto affermato anche in considerazione dell'adozione di migliorie ambientali così definite *«al fine di compensare la perdita di coperture vegetali, nel progetto sono previsti interventi di inverdimento. In particolare, sono previsti inerbimenti, sia con vegetazione erbacea e sia con possibile introduzione di specie arbustive autoctone. Inoltre, si prevede la creazione di siepi arbustive, con utilizzo di alaterno (Rhamnus alaternus), lentisco (Pistacia lentiscus), terebinto (Pistacia terebinthus), cisto (Cistus spp.), fillirea (Phillyrea spp.), timo (Thymus spp.), rosmarino (Rosmarinus officinalis), corbezzolo (Arbutus unedo) e lavanda (Lavanda angustifolia), oltre alla piantumazione di individui arborei di tamerice comune (Tamarix gallica) e leccio (Quercus ilex). La selezione delle specie è coerente sia con il contesto biogeografico tarantino e, più in generale, italiano, non essendo state incluse specie ornamentali di origine aliena; peraltro, tali specie, essendo tipiche dell'area mediterranea risultano anche adatte anche al tipo di clima, aspetto che ne faciliterà l'attecchimento e la persistenza, limitandone la necessità di interventi colturali aggiuntivi, oltre a quelli manutentivi. La realizzazione delle opere a verde contribuirà a ridurre la potenziale intrusione visiva delle opere previste delle nuove strutture previste, contribuendo ad integrarne la percezione con il contesto ambientale naturale circostante, aspetto favorito anche dalla scelta delle specie mediterranee previste. Le opere di rinverdimento contribuiranno anche a creare un effetto tampone circoscritto all'opera prevista, oltre che paesaggistico, attenuante anche in riferimento ad altri disturbi (acustico, impermeabilizzazione dei suoli). Inoltre, ancorché di piantumazione antropica e con distribuzione frammentata, la creazione di elementi naturali sia lineari (siepi) e sia puntuali (alberi isolati), proprio in funzione della loro coerenza biogeografica con l'area in esame, concorrerà ad infittire ed estendere il reticolo di elementi naturali di supporto alla microfauna (posatoi, fonti di cibo, rifugi) locale.»*.

Si osserva che le specie previste per il rinverdimento devono essere conformi alle disposizioni dell'Osservatorio Fitosanitario regionale per l'Emergenza Xylella, considerato che l'area di intervento rientra nella perimetrazione di "Zona infetta".



#### 4.4. Componente ambientale Rumore

Innanzitutto, si evidenzia che tra gli elaborati in valutazione non è presente uno studio previsionale a firma di tecnico competente in acustica ambientale, iscritto negli elenchi di legge. Nei sottocapitoli 5.8 e 6.9 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” sono esposte valutazioni basate sulle Mappe Acustiche Strategiche dell’Agglomerato di Taranto per la definizione del clima acustico ex ante, non su misurazioni in campo.

I ricettori sensibili individuati nello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” sono due edifici ad uso residenziale a nord/nord-est dell’attuale stazione, come da immagine a pagina 280 e sotto riportata.



Figura 6-12 – Ricettori con destinazione d’uso residenziale

Per quanto riguarda la fase di esercizio il Proponente afferma che «Considerando la tipologia dell’opera e il contesto nel quale ne è prevista la realizzazione, la stima degli impatti sul clima acustico è relativa alle sole attività che verranno svolte in fase di cantiere, con riferimento alle possibili modificazione dei livelli acustici determinati dall’utilizzo dei mezzi e dei macchinari di cantiere per la realizzazione delle opere in progetto.». Considerato che:

- il progetto prevede la realizzazione di un’area di interscambio ferro-gomma nel piazzale esterno, con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
- attualmente la stazione di Taranto Nasisi non effettua servizio viaggiatori, per cui non sono presenti attività umane né transito di veicoli nella zona di intervento;
- «Nel corso del 2020, sono stati svolti incontri tra amministrazione comunale, i progettisti incaricati per le BRT e i responsabili di RFI, per armonizzare il progetto comunale delle linee elettriche “Bus Rapid Transit” e il progetto della nuova stazione di Taranto-Nasisi realizzato da Rete Ferroviaria Italiana, eliminando ogni possibile interferenza tra i due interventi e sviluppare una sinergia utile al miglior utilizzo di questo snodo intermodale ferro-gomma. L’investimento di RFI sulla stazione Taranto-Nasisi produrrà enormi vantaggi per il trasporto merci e passeggeri e la sinergia con le linee “Bus Rapid Transit” che porterà significativi benefici all’intero sistema della mobilità nel territorio ionico.» (pagina 300 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale”);



si ritiene che in fase di esercizio il clima acustico sarà differente da quello attuale (ante operam). Il “Progetto di Monitoraggio Ambientale”, infatti, prevede il monitoraggio delle emissioni acustiche «*ante operam, corso d’opera e post operam*» (pagina 23). L’impatto sulla componente ambientale rumore dovrebbe essere valutato non solo per quanto derivante dall’esercizio della sola linea ferroviaria, ma anche complessivamente del traffico veicolare su gomma indotto dal servizio viaggiatori e dall’interscambio treno/gomma, considerando almeno i veicoli in base agli stalli di progetto ed alle linee Bus Rapid Transit su citate (previste nel PUMS 2018 del Comune di Taranto).

Per quanto attiene la fase di cantiere, la modellizzazione acustica effettuata dal Proponente nelle pagine da 280 a 286 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” (che, come su ricordato, non è un documento redatto da tecnico competente in acustica ambientale) per le aree di cantiere di progetto conclude che:

- *«in corrispondenza dei due ricettori residenziali individuati vengono rispettati i limiti stabiliti dal DPCM 1 marzo 1991 pari a 60 dB(A) nel periodo diurno e quindi non si prevedono interventi di mitigazione acustica per le aree di cantiere.*
- *Nonostante i risultati ottenuti dalla simulazione svolta, per ovviare al presunto superamento dei limiti imposti sarà necessario richiedere la deroga per le attività rumorose dovute ad attività di cantiere secondo quanto stabilito dal Comune di appartenenza dei ricettori abitativi.*
- *Inoltre, durante le fasi di realizzazione delle opere verranno applicate generiche procedure operative per il contenimento dell’impatto acustico generato dalle attività di cantiere. In particolare, verranno adottate misure che riguardano l’organizzazione del lavoro e del cantiere, verrà curata la scelta delle macchine e delle attrezzature e verranno previste opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.».*

Si osserva che il Proponente non presenta valutazioni quantitative ma soli risultati grafici (pagine 285 e 286 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” e pagine 24 e 25 dello “Studio di Impatto Ambientale – Elaborati grafici”) che illustrano i livelli di emissione attesi secondo la modellizzazione effettuata, senza riportare i valori attesi per i due ricettori sensibili individuati, considerando sia i livelli assoluti di emissione che quelli differenziali, per il periodo diurno e per quello notturno. Inoltre, pur avendo effettuato la modellizzazione acustica suddetta anche per il cantiere di armamento CA.01, che è ubicato nel piazzale della stazione di Taranto (Centrale), contesto molto differente da quello dei cantieri CO.01, AT.01 e AS.01, ubicati nel piazzale della stazione di Taranto Nasisi, non sono effettuate valutazioni né conclusioni sui risultati e sulle eventuali misure di protezione e mitigazione per detto cantiere.

#### **4.5. Componente ambientale Vibrazioni**

Il Proponente nei sottocapitoli 5.9 e 6.10 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” effettua valutazioni per «*il solo disturbo arrecato alle persone residenti nei ricettori limitrofi alle aree oggetto di intervento*», cioè i due edifici residenziali a nord/nord-est dell’attuale stazione di Taranto Nasisi.

Per la componente ambientale in esame, considerato che la linea ferroviaria Taranto-Brindisi è già in esercizio, è condivisibile ritenere che nella fase di esercizio le opere di progetto non comportino variazione significativa rispetto alla situazione attuale. Per quanto attiene, invece, la fase di realizzazione delle opere il Proponente non sviluppa uno studio analitico e quantitativo, limitandosi all’affermazione che «*Dal punto di vista quantitativo, i livelli di vibrazione attesi durante i lavori di realizzazione delle opere in progetto evidenziano la possibilità che vengano ad essere presenti fenomeni di annoyance solo a distanze inferiori ai 30 metri dalle macchine operatrici. Si rende pertanto necessario approntare un idoneo sistema di monitoraggio vibrazionale da attuarsi in corrispondenza delle aree dove queste lavorazioni risultano più prossime a ricettori.*». Tuttavia, nel “Piano di Monitoraggio Ambientale - Relazione generale e allegati grafici” (codice IA8E00D22RGMA000001A) non è presente alcun monitoraggio riguardo la componente ambientale vibrazioni.



#### 4.6. Componente ambientale Campi elettromagnetici

Per quanto attiene la fase di cantiere, non sono attese emissioni elettromagnetiche. Per la fase di esercizio, le emissioni provverranno dall'antenna radio GSM-R ricollocata nella nuova posizione di progetto; il Proponente dichiara (pagina 292 dello "Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale") che «Nelle successive fasi di Progetto Esecutivo/Costruttivo il posizionamento del palo dell'antenna sarà determinato con maggiore precisione. Il posizionamento definitivo del palo dell'antenna verrà determinato, in modo univoco dopo aver sviluppato il progetto di copertura radio e verificato, anche con sopralluoghi, eventuali problematiche ostative alla localizzazione dell'infrastruttura di comunicazione medesima». Il progetto definitivo presentato, comunque, prevede una posizione dell'antenna ad una distanza maggiore dai due ricettori (edifici residenziali nord-est dell'antenna) rispetto alla posizione attuale (rispettivamente, 67m e 111m rispetto ai 48m e 90m), come mostrato nella figura di seguito riportata.



Figura 6-16: Distanze tra antenna nella nuova collocazione (riquadro azzurro) e edifici (in giallo) presenti in prossimità dell'area d'intervento. In rosso l'antenna nella sua attuale posizione (riquadro rosso)

Appare, quindi, condivisibile l'affermazione qualitativa del Proponente che «ci si attende che il possibile impatto da campi elettromagnetici sui recettori risulti in definitiva più limitato rispetto alla situazione attuale»; si ritiene che nei livelli successivi di progettazione tale affermazione debba essere supportata da valutazioni e studi quantitativi, con indicazione delle eventuali misure di protezione e mitigazione; si suggerisce di valutare l'effettuazione di misurazioni sul campo all'attivazione dell'antenna nella posizione finale di progetto, eventualmente prevedendo un monitoraggio delle emissioni elettromagnetiche, anche qualora fosse disposto dalle Autorità ed Enti competenti (nel "Piano di Monitoraggio Ambientale" – codice IA8E00D22RGMA0000001A – non è previsto alcun monitoraggio).

#### 4.7. Componente ambientale Rifiuti e materiale di risulta

Per la componente in questione si rimanda a quanto esposto nel punto successivo "Gestione delle materie".

### 5. Gestione delle materie

Il progetto prevede l'esecuzione di lavorazioni di scavo, tuttavia il Proponente non ha presentato un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo propriamente detto, come definito dal D.P.R. n.120/2017.

Nel sottocapitolo "13.1 Bilancio dei materiali da costruzione" della "Relazione descrittiva generale" (elaborato IA8E00D78RGMD0000001C) sono indicati «i quantitativi di volume di terreno scavato e di volume demolito da portare a discarica», pari a 67.854m<sup>3</sup> di volume di scavo e 11.621m<sup>3</sup> da demolizione (per i quali,



ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n.120/2017 si applica quanto disposto dalla Parte IV del D.Lgs. n.152/2006). Ai sensi dell'art.2, lettera u) del D.P.R. n.120/2017, si tratta di un cantiere di grandi dimensioni.

Ciò premesso, il Proponente ha presentato gli elaborati "Relazione generale – Piano di gestione materiali di risulta" (codice IA8E00D69RGTA0000001A) e "Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento" (codice IA8E00D69CZCA0000001A).

Il primo è un documento descrittivo che dettaglia le modalità di gestione dei materiali di risulta in fase di realizzazione, esponendo la gestione dei materiali in regime di rifiuto (capitolo 9) e la caratterizzazione dei terreni e del pietrisco ferroviario (capitoli 7 ed 8), riportando un bilancio dei materiali (capitolo 7).

Si richiama, in particolare, che a pagina 27 il Proponente dichiara che «i materiali di risulta provenienti dalla realizzazione delle opere in progetto siano gestiti in regime di rifiuto e conferiti presso siti esterni di recupero/smaltimento autorizzati ai sensi della normativa vigente» non prevedendo, quindi, alcun riutilizzo in sito dei materiali.

Riguardo il bilancio dei materiali, la produzione di materiali di risulta è stimata in complessivi 80.020,6m<sup>3</sup> cui sono da aggiungere 9.663 traverse da smaltire, mentre il fabbisogno è stimato in complessivi 53.231,05m<sup>3</sup>. Il Proponente precisa (pagina 27) che «L'Appaltatore è il produttore dei rifiuti e dunque a lui spetta la corretta definizione del codice CER da attribuire ai rifiuti da smaltire e delle relative modalità di smaltimento e/o recupero, solo dopo avere eseguito gli accertamenti previsti dalla vigente normativa ambientale.». Si riporta di seguito la tabella 9-1 (pagina 54) che riepiloga quantitativi e destinazione dei materiali secondo la loro provenienza.

Tabella 9-1 – Modalità di gestione dei materiali di risulta

TIPOLOGIA DI RIFIUTO	QUANTITATIVO TOTALE	IMPIANTI DI RECUPERO	DISCARICA INERTI	DISCARICA NON PERICOLOSI
Terre e rocce da scavo (mc)	67.854,56	16.963,64	16.963,64	33.927,28
Ballast (mc)	545,02	327,01	109	109
Demolizioni (mc)	11.621,02	5.810,51	5.810,51	-
<b>TOTALE</b>	<b>80.017,6</b>	<b>23.101,16</b>	<b>22.883,15</b>	<b>34.036,28</b>

Relativamente alla caratterizzazione dei terreni, il Proponente dichiara (pag. 28) che «sui terreni sono state eseguite le seguenti analisi: caratterizzazione e omologa, al fine della determinazione della pericolosità, della classificazione ed attribuzione del corretto codice CER, secondo gli allegati D e I del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.; esecuzione del test di cessione, al fine di determinare il corretto impianto di destinazione finale (possibilità del recupero ai sensi dell'Allegato 3 del D.M. 05/02/98 e s.m.i. o corretto smaltimento ai sensi del D.Lgs. n. 36 del 13/01/2003).».

Il secondo elaborato citato è una rappresentazione grafica in cui sono indicate le cave ed i siti di approvvigionamento (3), gli impianti di recupero rifiuti (7), le discariche di inerti e le discariche di rifiuti non pericolosi (complessive 5) presenti nel territorio delle province di Taranto e Brindisi più vicine al luogo di intervento, indicandone le distanze (gli impianti sono collocati in un raggio di 80Km da esso).

Il trasporto dei materiali è previsto principalmente su gomma (solo i materiali di armamento saranno movimentati in parte su carri ferroviari). Il Proponente nelle pagine 54 e 55 dell'elaborato "Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale" (codice IA8E00D22RGSA0001001A) ha stimato i flussi di traffico conseguenti alla cantierizzazione delle opere in 40 veicoli/giorno in uscita e 20 veicoli/giorno in ingresso, interessando principalmente strade statali (S.S. n.172 a nord del sito di intervento e S.S. nn. 7 e 7ter a sud). Si osserva che il Proponente avrebbe potuto, tuttavia, sviluppare ulteriori valutazioni in merito alla compatibilità con il traffico esistente sulla viabilità indicata, ai fini della sicurezza stradale, visto anche che



nello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” non è stato considerato l’effetto di tale incremento di traffico ai fini delle emissioni in atmosfera (polveri ed inquinanti).

## **6. Pareri pervenuti**

### **6.1. Comune di Taranto del 02/03/2023, acquisito agli atti con protocollo n.3557 del 07/03/23**

Il Comune di Taranto comunica di non aver ancora ricevuto la documentazione di cui al carteggio intercorso con il Proponente citato nel parere ed alla nota n.27829 del 07/02/2023 (“studio botanico-vegetazionale, a firma di professionista accreditato, teso a individuare/escludere la presenza di habitat di specie vegetali di interesse naturalistico, ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CE e delle normative attualmente vigenti, specificatamente per le aree di lavoro/piste di cantiere che interessano l’area protetta PNR Mar Piccolo”). Si prende atto di quanto contenuto nel parere in questione.

### **6.2. Dipartimento della Mobilità della Regione Puglia, Sezione Infrastrutture per la Mobilità, protocollo n. 0000772 del 07/03/2023**

Con il parere in argomento la Sezione Infrastrutture per la Mobilità, atteso che l’intervento in esame “risulta essere coerente con quanto previsto nella Proposta di Piano Attuativo 2021 - 2030 del Piano Regionale dei Trasporti (cod. f87), adottata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 754 del 23 maggio 2022, nonché con il vigente Piano Attuativo 2015 - 2019 del P.R.T. (cod. f3003), approvato con D.G.R. n. 598 del 26 aprile 2016” esprime parere favorevole all’approvazione del progetto definitivo con le prescrizioni di seguito richiamate:

- I. estendere l’impianto TVCC, previsto per il monitoraggio del fabbricato tecnologico, del fabbricato viaggiatori, delle banchine, degli ascensori e dei sottopassi, all’area del parcheggio di interscambio tanto al fine di garantire maggiori livelli di sicurezza degli utenti della nuova fermata anche in considerazione della posizione periferica della stessa rispetto al contesto in cui si inserisce;
- II. dotare l’area del parcheggio intermodale di colonnine e stazioni di ricarica elettrica per bus, auto, bici e per la micromobilità elettrica;
- III. dotare la stazione di un numero congruo di stalli per biciclette, prevedendo l’installazione di ricoveri, c.d. ‘bike box’;
- IV. valutare la realizzazione di una copertura, per la protezione dagli agenti atmosferici, dell’area destinata alla sosta delle biciclette;
- V. inquadrare l’intervento a una scala territoriale più ampia, tale da visualizzare l’area della nuova stazione ed evidenziare i possibili collegamenti pubblici (TPL e mobilità ciclo-pedonale) tra la stessa e il contesto urbano circostante;
- VI. accertare la coerenza della sistemazione del piazzale esterno/parcheggio di scambio con gli interventi programmati dal Comune di Taranto, ovvero:
  - progetto per la realizzazione della futura fermata della Linea Rossa del *Bus Rapid Transit*(BRT), posta in adiacenza al parcheggio di che trattasi;
  - previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in ordine alla confluenza del percorso ciclabile, proveniente dal quartiere Paolo VI, e del percorso a valenza naturalistica, proveniente dall’Itinerario Bici Italia 3 - Ciclovia Francigena (cod. RP01 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica);
  - gli interventi di competenza della Provincia di Taranto in merito all’adeguamento della viabilità, carrabile e ciclo-pedonale, di accesso alla stazione.

## **VALUTAZIONI**

### ***Valutazione di Incidenza***

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione di Incidenza per gli interventi ivi proposti, tenuto conto di quanto esposto al capitolo “3.4. Aree Protette – Rete



“Natura 2000””, il Comitato ritiene che il progetto **non comporti incidenze significative negative dirette o indirette sul sito, a condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni:**

- a) implementare e rafforzare, connettere e deframmentare il più possibile gli elementi della Rete Ecologica Regionale e della Rete Natura 2000;
- b) limitare il più possibile le interferenze con la vegetazione naturale e riqualificare se necessario questi elementi fondamentali della Rete Ecologica Regionale;
- c) definire dettagliatamente le aree da destinare alla mitigazione e alla riqualificazione ambientale al fine di poter valutare l’ecobilancio dell’infrastruttura;
- d) i ripristini delle aree di cantiere devono essere realizzati facendo ricorso alle migliori tecniche di ingegneria naturalistica per il ripristino delle caratteristiche pedogeomorfologiche e per il ripristino vegetazionale degli habitat;
- e) per quanto riguarda i ripristini vegetazionali, dovranno essere indicate le specie utilizzate, in relazione alle diverse tipologie preesistenti e in relazione alle formazioni vegetali che si intende ricostituire, fornendo anche tabelle sintetiche di confronto tra i rilievi fitosociologici e le miscele proposte per gli inerbimenti e le specie arboree e arbustive da impiantare;
- f) dovranno essere definite in maggior dettaglio le modalità operative e le misure di mitigazione che saranno adottate durante i lavori per la tutela della fauna, in considerazione anche del valore conservazionistico e della vulnerabilità delle singole specie, con un progetto che dovrà essere redatto da tecnici con comprovata esperienza nel settore.

#### ***Valutazione di Impatto Ambientale***

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui 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 **gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere considerati non significativi e negativi alle seguenti condizioni ambientali:**

1. sia ottenuta dal Comune di Taranto l’autorizzazione urbanistica per la realizzazione delle opere in progetto, sia per le parti rientranti in area B3 sia, in particolare, per quelle in D7 del P.R.G.;
2. il Proponente realizzi un sistema di smaltimento delle acque meteoriche conforme alla regolamentazione regionale, ed ottenga l’autorizzazione del soggetto gestore per l’immissione delle *acque di prima pioggia in eccesso* nella fognatura;
3. le specie previste per il rinverdimento devono essere conformi alle disposizioni dell’Osservatorio Fitosanitario regionale per l’Emergenza Xylella, considerato che l’area di intervento rientra nella perimetrazione di “Zona infetta”;
4. il Proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017 e ss.mm.ii.;
5. il Proponente presenti uno studio acustico previsionale, redatto a firma di un tecnico abilitato, a dimostrazione di quanto esposto nello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale” per la componente ambientale rumore;



6. siano attuate tutte le misure di mitigazione ambientale previste in progetto, descritte nelle pagine da 312 a 323 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale”, per le componenti per le quali il Proponente ritiene siano presenti impatti in una od entrambe le fasi di cantiere e di esercizio, come da tabella a pagina 324 dello “Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale”;
7. sia dato riscontro a quanto chiesto dal Comune di Taranto e dal Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia con i rispettivi pareri richiamati al punto “6. Pareri pervenuti”.



**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 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 <b>Arch. Stefania Cascella</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
3	Difesa del suolo <b>Dott. Fabrizio Panariello</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche <b>Ing. Valeria Quartulli</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche <b>Ing. Leonardo de Benedettis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica	Assente
7	Infrastrutture per la mobilità <b>Ing. Maristella Loi</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche <b>Dott.ssa Giovanna Addati</b>	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



	ASSET <b>Ing. Maria Giovanna Altieri</b>	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 <b>Ing. Enrico Ghezzi</b>	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Scienze Naturali <b>Dott. Michele Bux</b>	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Scienze geologiche <b>Dott.ssa Giovanna Amedei</b>	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/05 s.m.i. e norme collegate

Id: 2023\_032 Co.Ge: CP

**Al Direttore del Dipartimento  
e del Servizio Territoriale**  
Dott. Chim. Vittorio Esposito

**Oggetto: ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs. n. 152/06 e smi - Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi. Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Direzione Investimenti Progetti Tecnologici. Comitato V.I.A./A.I.A. del 07.03.23. Rif. Nota prot. Regione Puglia n. 3035 del 24.02.23 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 12970 del 24.02.23.**

In riferimento al procedimento in oggetto, con nota prot. Regione Puglia n. 3016 del 24.02.23 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 12930 del 24.02.23, la Regione, per i compiti di cui all'art. 4 del R.R. n. 07/18, ha comunicato l'assegnazione dell'incarico, per il procedimento in oggetto, ai componenti del Comitato V.I.A./A.I.A., richiedendo il contributo istruttorio entro 60 giorni dalla data di assegnazione della pratica e comunque per la seduta da programmare.

Con nota prot. Regione Puglia n. 3035 del 24.02.23 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 12970 del 24.02.23, la Regione ha richiesto il parere di ARPA Puglia nell'ambito del procedimento di VIA statale ex art. 23 del D.Lgs.<sup>1</sup> n. 152/06 per il progetto in oggetto, comunicando che "ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 il progetto, lo Studio di impatto ambientale, la Sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico, sono pubblicati unicamente sul sito web del MASE".

Con ulteriore successiva nota prot. Regione Puglia n. 3056 del 27.02.23 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 13375 del 27.02.23, rettificata con PEC Regione Puglia del 06.03.2023 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 15292 del 06.03.23, la Regione ha convocato la seduta del Comitato V.I.A./A.I.A. per il giorno 07.03.23, prevedendo all'ordine del giorno la valutazione di merito con espressione di parere definitivo per il procedimento ID 7928, in oggetto identificato.

Premesso quanto sopra, considerato il ristretto preavviso con cui sono state comunicate ai componenti del Comitato V.I.A./A.I.A. l'assegnazione del procedimento ID 7928 e la relativa convocazione di seduta, tenuto conto dei limitati tempi assegnati per l'esame della documentazione in atti, si fornisce di seguito un contributo parziale relativo agli aspetti di compatibilità ambientale.

Esaminata la documentazione in formato digitale, richiamata in appendice, pubblicata sul portale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

<sup>1</sup> Nel presente parere si fa sempre riferimento al testo vigente, alla data in cui si scrive, di ogni atto normativo richiamato, come da modifiche ed integrazioni intervenute successivamente alla data di emanazione dell'atto stesso.



(MASE), dal link<sup>2</sup> riportato nella nota prot. Regione Puglia n. 3035 del 24.02.23, si rappresenta quanto segue.

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo impianto di Stazione ferroviaria denominato "Taranto Nasisi", posto alla progressiva chilometrica 3+999 ([40.508258° N, 17.257828° E](#)) della linea ferroviaria Taranto-Brindisi, mediante la trasformazione dell'impianto esistente (attualmente costituito da un unico binario di tracciato e privo di servizio viaggiatori) in una stazione dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro<sup>3</sup>. Le opere previste consistono in:

- realizzazione di tre binari, di cui due aventi lunghezza di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m, nonché di due marciapiedi di altezza pari a 55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
- fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
- sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;
- area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
- integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
- fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato);
- modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica.

Dalla documentazione in atti si evince che il procedimento di VIA in oggetto comprende anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) ex art. 5 del D.P.R. n. 357/97, per la quale il proponente ha fornito l'elaborato "SCREENING VINCA"<sup>4</sup> redatto secondo l'Allegato 1 delle "Linee Guida Nazionali per la Valutazione d'Incidenza". Rispetto alle aree naturali protette di livello comunitario, nazionale e/o regionale, il sito in esame risulta collocato a circa 450 m dalla ZSC Mar Piccolo (IT9130004), a circa 3 km dalla ZSC Masseria Torre Bianca (IT9130002), a circa 100 m dal Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo".

Si evidenzia preliminarmente che nella documentazione in atti risultano presenti elaborati individuati con stessa codifica<sup>5</sup>, afferenti alla stessa tematica, ma con contenuti differenti. Ad esempio, in relazione allo Studio di Impatto Ambientale, risultano presenti n. 2 elaborati identificati con nome file "IA8E00D22RGSA0001001A.pdf" (Studio Di Impatto Ambientale - Relazione generale), entrambi riferiti alla Rev. A e datati Ottobre 2021. Tuttavia, i suddetti elaborati risultano costituiti da un differente numero di pagine (uno ha 344 pagine e l'altro 337 pagine) e sono presenti paragrafi diversamente nominati<sup>6</sup>. Le medesime considerazioni valgono, ad esempio, anche per la Sintesi non Tecnica dello SIA (rif. elab. "IA8E00D22RGSA0002001A.pdf"), anch'essa fornita tramite due distinti elaborati con differenti

<sup>2</sup> <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8322/12257>

<sup>3</sup> Rif. elab. "IA8E00D78RGMD0000001C.pdf" - pag. 7

<sup>4</sup> Cfr. elab. "IA8E00D22RHIM0003001B.pdf"

<sup>5</sup> Cfr. elab. "IA8E00D78LSMD0000001C.pdf"

<sup>6</sup> Cfr. paragrafo 11 e sottoparagrafi



contenuti. Pertanto, si evidenzia all'attenzione dell'AC che la documentazione in atti non risulta univocamente definita e codificata, ciò non ne consente l'immediata identificazione e la conseguente compiuta analisi. Si ritiene che il proponente debba chiarire tale aspetto, indicando univocamente gli elaborati di riferimento per il procedimento in esame, coerentemente con l'elenco elaborati riportato nel documento codificato come "IA8E00D78LSMD000001C.pdf".

Si specifica pertanto che per le valutazioni di seguito riportate si è fatto riferimento allo Studio di Impatto Ambientale<sup>7</sup> costituito dal maggior numero di pagine. Si osserva preliminarmente che lo stesso non risulta sviluppato secondo le indicazioni fornite dalle Linee<sup>8</sup> Guida SNPA n. 28/20, che integrano i contenuti minimi previsti dall'art. 22 ed i requisiti dell'Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06.

Con riferimento alla verifica di coerenza degli interventi con gli strumenti pianificazione territoriale alla scala regionale, si evidenzia che l'area di cantiere<sup>9</sup> denominata "AS.01" (di dimensioni pari a 4.500 m<sup>2</sup>) destinata allo stoccaggio delle terre da scavo, dei materiali di risulta e dei materiali da costruzione per la realizzazione delle opere connesse, risulta in sovrapposizione con la componente del PPTR<sup>10</sup> UCP "Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali", in corrispondenza di superfici caratterizzate da cespuglieti e arbusteti, come censiti nella Carta dell'Uso del Suolo Regionale<sup>11</sup>. L'area di cantiere ricade inoltre all'interno dell'alveo fluviale in modellamento attivo di un corso d'acqua episodico, così come definito dalla DGR n. 1675/20, ai fini della tutela idrogeologica e paesaggistica dei territori contermini ai corsi d'acqua. Nella succitata area il proponente prevede, preventivamente all'installazione del cantiere, la rimozione della vegetazione spontanea, eventuale scotico, compattazione del terreno e livellamento<sup>12</sup>. Si richiama che, ai sensi dell'art. 72 co.2 delle NTA del PPTR, sono considerati non ammissibili i progetti che comportano a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica. Pertanto, si ritiene che il proponente debba individuare un'area di cantiere alternativa, evitando l'utilizzo di superfici con vegetazione naturale e/o seminaturale.

Relativamente all'analisi degli impatti ambientali, con riferimento al fattore biodiversità, il proponente dichiara che<sup>13</sup>: "L'area specifica dell'intervento, così come il più esteso ambito di interferenza considerato, non presenta elementi di particolare pregio naturalistico per nessuna delle componenti considerate (vegetazione, flora e fauna), ricadendo per lo più in un contesto paesaggistico che già di per sé si presenta piuttosto alterato dalla presenza pregressa delle attività antropiche [...] In definitiva, gli unici elementi naturali e semi-naturali presenti all'interno dell'ambito di progetto sono quelli facenti parte del paesaggio agro-pastorale dell'area, con siepi, filari interpoderali, alberi camporili e vegetazione igrofila distribuita lungo la rete di canali. La

<sup>7</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGSA0001001A.pdf"

<sup>8</sup> [https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2020/05/Linee\\_Guida\\_SNPA\\_LLGGVIA\\_28\\_2020.pdf](https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2020/05/Linee_Guida_SNPA_LLGGVIA_28_2020.pdf)

<sup>9</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGSA0001001A.pdf" - pag. 42

<sup>10</sup> PPTR aggiornato con DGR n. 1533/22

<sup>11</sup> <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/UDS2011/index.html>

<sup>12</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGSA0001001A.pdf" - pag. 44

<sup>13</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGSA0001001A.pdf" - pag. 167



fauna rilevabile nell'ambito circostante il sito di intervento è rappresentata quasi esclusivamente da specie opportunistiche e adattate alla presenza antropica. Le specie faunistiche di interesse conservazionistico sono riferibili alla presenza di aree protette e Siti Natura 2000 presenti nel comprensorio di studio". Si evidenzia preliminarmente che nella caratterizzazione dello scenario di base il proponente non ha fatto riferimento ai quadri conoscitivi aggiornati introdotti dalla DGR n. 2442/18. Inoltre, il proponente dichiara che<sup>14</sup>: "Nell'ambito del progetto sono previste delle piste di cantiere, che permetteranno il collegamento tra i cantieri e la viabilità esistente, che rappresenta la viabilità primaria per il trasporto dei materiali. Al termine della lavorazioni, le piste aperte per l'accesso ai siti di cantiere verranno ripristinate, mediante ricostituzione del suolo e inerbimento in coerenza con le condizioni preesistenti. [...] Durante la fase di cantiere sono previsti interventi di rimozione della vegetazione spontanea arbustiva e l'abbattimento di alcuni individui di pino domestico di carattere monumentale in corrispondenza dell'area di intervento." Risultano identificati n. 4 lembi di vegetazione spontanea e arborea interessati da rimozione<sup>15</sup> in fase di cantiere. Si osserva che le succitate identificazioni risultano incomplete in quanto si rilevano ulteriori interferenze del progetto con la vegetazione naturale sia per effetto della localizzazione dell'area di cantiere denominata "AS.01" sia tramite le piste di nuova apertura. Dall'esame dell'elaborato grafico "IA8E00D53C5CA000001A", le interferenze con la vegetazione naturale risultano ricadere sia all'interno del perimetro della zona 2 del PNR Mar Piccolo (quindi anche nel BP "Parchi e Riserve" del PPTR) sia nell'UCP "Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali" del PPTR. Si richiamano pertanto:

- le prescrizioni dell'art. 72 co.2 delle NTA del PPTR, come già sopra osservato;
- le prescrizioni dell'art. 71 co. 3 lettera a4) delle NTA del PPTR per le quali non sono ammissibili progetti che comportino la rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- le misure di salvaguardia previste all'art. 8 co. 5 lettera c) della L.R. n. 30/20 per le quali: "Fino all'approvazione del Piano sull'intero territorio del parco è vietato: [...] c) realizzare nuove strade ed ampliare quelle esistenti se non in funzione delle attività agricole-forestali e pastorali". Inoltre, si evidenzia che all'interno del perimetro del PNR, ai sensi dell'art. 8 co. 3 lettera c) della legge istitutiva, è vietata l'eliminazione delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli, ecc.

Si osserva inoltre che il proponente non fornisce informazioni sulle caratteristiche delle piste di cantiere in termini di larghezza, lunghezza, superfici impegnate, ecc.

Pertanto, l'identificazione e la quantificazione degli impatti sulla componente biodiversità, dovuti alle alterazioni delle superfici vegetate, naturali e/o seminaturali, non risulta compiuta e propriamente rispondente alle indicazioni fornite dalle Linee Guida SNPA n. 28/20. Si ritiene in ogni caso che debbano essere evitate le interferenze con le aree naturali e/o seminaturali, nel rispetto delle previsioni di pianificazione contenute nelle NTA del PPTR e della L.R. n. 30/20. Si specifica che, limitatamente agli aspetti di compatibilità paesaggistica, si rimanda alle valutazioni

<sup>14</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGIM0003001B" - pag. 6

<sup>15</sup> Rif. elab. "IA8E00D22RGIM0003001B" - pag. 8



di merito dell'ente competente in materia, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia.

Nell'ambito delle misure di mitigazione per la componente paesaggio e vegetazione, sono previste aree verdi con siepi arbustive ed alberature nelle aree in prossimità della nuova stazione<sup>16</sup>. Tuttavia le misure di mitigazione previste non tengono conto delle trasformazioni che interesseranno le aree attraversate dalle piste di cantiere. Anche per tali superfici devono pertanto essere previste le idonee misure di mitigazione e compensazione per la tutela ed il ripristino della vegetazione eventualmente oggetto di alterazioni e/o rimozione. Fermo restando il rispetto di quanto stabilito dagli articoli 71 co.3 e 72 co.2 delle NTA del PPTR e dalla L.R. n. 30/20 per le aree tutelate, le compensazioni dovranno riguardare una superficie almeno pari a quella oggetto di impatto.

Con riferimento alla produzione di terre e rocce da scavo in fase di cantiere, il proponente stima un volume di 67.854,56 m<sup>3</sup> da gestire come rifiuto<sup>17</sup> in conformità alla Parte IV del Decreto Legislativo n. 152/06 e ss.mm.ii. e conferiti ad impianti di recupero/smaltimento autorizzati. Tuttavia, in contraddizione con quanto succitato, il proponente dichiara anche che<sup>18</sup>: *“Per quanto specificatamente riguarda le aree di cantiere adibite allo stoccaggio delle terre e rocce da scavo che saranno gestite in qualità di sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017, si specifica che le modalità di loro gestione e, con essa, anche le attività di monitoraggio sono dettagliate all'interno del Piano di Utilizzo dei materiali da scavo, redatto in conformità al predetto decreto ed al quale si rimanda ai fini di ogni approfondimento”*. Altresì, in relazione ai flussi di traffico di cantiere, dichiara anche che<sup>19</sup>: *“La stima dei flussi potrà subire delle modifiche in relazione sia all'effettiva stima dei volumi di terre riutilizzabili che alle diverse sequenze realizzative delle opere che saranno studiate ed approfondite nelle fasi successive di progettazione”*. Pertanto, si rappresenta che il proponente non definisce in maniera univoca le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo prodotte. Si evidenzia che, in caso di utilizzo come sottoprodotti ex art.184-bis del D. Lgs. n. 152/06, il proponente è tenuto alla presentazione del “Piano di utilizzo” secondo quanto previsto dall'art. 9 del D.P.R. n. 120/17, di cui si riporta uno stralcio:

1. *“Il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5, è trasmesso dal proponente all'autorità competente e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, per via telematica, almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori. Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione impatto ambientale o di autorizzazione integrata ambientale ai sensi della normativa vigente, la trasmissione del piano di utilizzo avviene prima della conclusione del procedimento.*
2. *Il piano include la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà redatta ai sensi dell'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, con la quale il rappresentante dell'impresa o la persona fisica proponente l'opera, attesta la sussistenza*

<sup>16</sup> Cfr. pag. 318-323 dello SIA

<sup>17</sup> Rif. etab. “IA8E00D22RGSA0001001A.pdf” - pag. 54

<sup>18</sup> Rif. etab. “IA8E00D22RGMA0000001A” - pag. 28

<sup>19</sup> Rif. etab. “IA8E00D22RGSA0001001A.pdf” - pag. 55



*dei requisiti di cui all'articolo 4, in conformità anche a quanto previsto nell'allegato 3, con riferimento alla normale pratica industriale”.*

Qualora, invece, si preveda il riutilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. n. 120/17, nello stesso luogo di produzione, il proponente deve presentare un *“Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti”* redatto ai sensi dell'art. 24 co.3 del medesimo D.P.R. in quanto, nella fattispecie, trattasi di opera sottoposta a valutazione di impatto ambientale. Si evidenzia, altresì, che, in caso di utilizzo in sito ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. n. 120/17, sempre rispettando i requisiti di non contaminazione, nessuna manipolazione e/o lavorazione e/o operazione/trattamento può essere effettuata ai fini dell'esclusione del materiale dalla disciplina dei rifiuti ai sensi dell'art.185 comma 1 lettera c). del D. Lgs. n. 152/06; diversamente, qualora sia necessaria una qualsiasi lavorazione e non ricorrano le condizioni affinché siano qualificate come *“sottoprodotti”* ex art.184-bis del D. Lgs. n. 152/06, le terre e rocce dovranno essere gestite come rifiuti (ed in tal caso il deposito temporaneo dovrà essere conforme alle previsioni dell'art. 23 del D.P.R. n. 120/17).

Si rileva, inoltre, che il proponente prevede l'approvvigionamento di 35.016,5 m<sup>3</sup> per formazione di rilevati/supercompattati, pari a circa il 51% dei volumi di terre e rocce prodotti in fase di cantiere. Ai fini di una più efficiente gestione dei materiali di scavo, si ritiene, comunque, che debba essere valutata la possibilità di riutilizzare in sito i volumi prodotti. Si raccomanda, inoltre, l'applicazione delle indicazioni fornite dalle Linee Guida<sup>20</sup> SNPA n. 22/19.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio<sup>21</sup> (PMA), in ragione delle interferenze rilevate con le superfici a vegetazione naturale, anche all'interno di aree rientranti nel PNR Mar Piccolo, si osserva che il PMA non contiene relative azioni di monitoraggio per la componente flora e vegetazione. Si rammenta, inoltre, che, ai sensi dell'art. 22 co. 3 lettera e) del D.Lgs n. 152/06, il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, deve includere anche le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio.

Tutto quanto sopra rappresentato, nelle more di una univoca identificazione della documentazione di riferimento per il procedimento in oggetto, per le ragioni sopra riportate e con particolare riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, si ritiene che:

1. debbano essere identificati e quantificati tutti gli impatti in fase di cantiere sul fattore biodiversità, tenendo conto dei quadri conoscitivi aggiornati introdotti dalla DGR n. 2442/18, nonché delle sovrapposizioni con aree a vegetazione naturale all'interno del perimetro della zona 2 del PNR Mar Piccolo e nell'UCP *“Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali”* del PPTR e secondo le indicazioni fornite dalle Linee Guida SNPA n. 28/20;
2. debbano essere evitate le interferenze delle aree di cantiere (piste, aree di servizio temporanee, ecc.) con le superfici naturali e/o seminaturali, nel rispetto delle misure di

<sup>20</sup> <https://cutt.ly/S331AWX>

<sup>21</sup> Cfr. elab. *“IA8E00D22RGMA0000001A.pdf”*



- salvaguardia delle NTA del PPTR (cfr. articoli 71 co.3 e 72 co.2) e della L.R. n. 30/20;
3. debbano in ogni caso essere previste le idonee misure di mitigazione e compensazione per la tutela ed il ripristino della vegetazione eventualmente oggetto di alterazioni e/o rimozione. Fermo restando il rispetto delle norme di pianificazione per le componenti individuate dal PPTR e per le superfici all'interno del PNR Mar Piccolo, le compensazioni dovranno riguardare una superficie almeno pari a quella oggetto di trasformazione; si suggerisce, quale utile riferimento tecnico, il documento ISPRA *"Analisi e progettazione botanica per gli interventi di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari"*<sup>22</sup>;
  4. debbano essere univocamente definite la modalità di gestione delle terre e rocce da scavo prodotte in cantiere, nel rispetto dei requisiti del D.P.R. n. 120/17 e secondo le indicazioni delle Linee Guida SNPA n. 22/19, valutando la possibilità di riutilizzare in sito i volumi prodotti ai fini di una più efficiente gestione dei materiali di scavo;
  5. per la fase di cantiere debba essere fatto riferimento anche alle *"Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale"*<sup>23</sup> a cura di ARPAT;
  6. debba essere adeguato il PMA prevedendo il monitoraggio per la componente flora e vegetazione, secondo le indicazioni del documento ISPRA *"Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA - (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)"*, con riferimento agli indirizzi metodologici generali e specifici.

Pertanto si rilascia il presente contributo, facendo salve eventuali ulteriori indicazioni da parte di codesto Servizio Territoriale.

Data 06/03/23

Il Dirigente della UOS  
Dott. Ing. Roberto Primerano

I Collaboratori Tecnici Professionali  
Dott. Ing. Alessandro Nociti  
Dott. Sc. Amb. Flavio Pompigna

<sup>22</sup> <https://www.isprambiente.gov.it/files/manuale65-2010/65.3-botanica.pdf>

<sup>23</sup>

<https://www.arpatooscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpatooscana/linee-guida-per-la-gestione-dei-cantieri-ai-fini-della-protezione-ambientale>

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



## Appendice

Filename	HASH (MD5)
2Avviso_al_Pubblico_Nuova_Stazione_Taranto_Nasisi_signed.pdf	b7c4ec680d460cb26fb019b4734edb32
IA8E00D04RGES0005001A.pdf	7a7b4617cb5f4e9ebdbb97966f0e79c3
IA8E00D16DEXES0001001A.pdf	4cd14e713bea25eac82c67652bc2d2b1
IA8E00D16PHES0002001A.pdf	b578a63daa71634e6fa90a7d6bd6727c
IA8E00D16RGES0001001A.pdf	5d35091ed2c8d409c315bf1f15b1040f
IA8E00D16RGES0002001A (1).pdf	fbfb0531a3e919b434863d478bbd5c63
IA8E00D16RGES0002001A.pdf	fbfb0531a3e919b434863d478bbd5c63
IA8E00D17DXAI0105001A.pdf	a4e815cb2919413d63b74f2f65f94f8c
IA8E00D17DXAI0205001A.pdf	951c2463e5f0cd792c748ab47d859f4d
IA8E00D17DXAN0102001A.pdf	747af91abb2f4163706cdf952cd116b4
IA8E00D17DXAN0103001A.pdf	6ba107cc61176bcb225ec8296eaea85
IA8E00D17DXAN0202001A.pdf	3b3e86194538cfb88af2d1a7755e1257
IA8E00D17DXAN0203001A.pdf	115550c77aede795f7bdf0f7ce10725
IA8E00D17DXIT0101001A.pdf	bc906251cf737f42da73457f84381518
IA8E00D17DXIT0102001A.pdf	f8378ec8dba6b83fb2c548db57eac024
IA8E00D17DXIT0103001A.pdf	c8f20d4eec6b1315e0cd0f8453b3083f
IA8E00D17DXIT0201001A.pdf	60933ae7b54d9df3f6ea296ca8a3006f
IA8E00D17DXIT0203001A.pdf	972b0a34f27e8ea2bbb9392ac15df6ac
IA8E00D17KTAI0000001A.pdf	9dea2428d8dcb4b725f60f4b7ee3dd
IA8E00D17KTAN0000001A.pdf	db9e202e3286aa17e7a3baf43be5d412
IA8E00D17KTIT0000001A.pdf	e092e40b19ecf80e84af1b548d4628e
IA8E00D17KTIT0000002A.pdf	9c3c45ae73b2d428431eb3a54419a949
IA8E00D17P9AN0102001A.pdf	59b5562ba8746ba64a465591f38ccc6
IA8E00D17PAIT0102001A.pdf	02619210249f1a958d6b820d1f644db1
IA8E00D17PAIT0102002A.pdf	6f637f091882f6f95a4d46bb8251a53a
IA8E00D17PBAI0105001A.pdf	7d4e2ca7639bddd6f953420eedf501a77
IA8E00D17PBAI0205001A.pdf	66b46a989007dec461b89a856f743d3e
IA8E00D17PBAN0102001A.pdf	693ddf4b416e9acb206ee7af82ea742e
IA8E00D17PBAN0103001A.pdf	2c37f2ea2dec7dc78a6a94fbd170889
IA8E00D17PBAN0202001A.pdf	7d1210bfd54897113ac7b0cf503310ea
IA8E00D17PBAN0203001A.pdf	10ece611b9e0150e3c92c2663142ef7a
IA8E00D17PBIT0101001A.pdf	e7ec6c4fb6fadd7875b44bfb945bc6d7
IA8E00D17PBIT0103001A.pdf	9443fee284aea13eda736ff1948720fe
IA8E00D17PBIT0201001A.pdf	bfe1b03fd5393a699f66c9c4ee6d545d
IA8E00D17PBIT0203001A.pdf	fad39591cf74a18a4f5652144b4e05b9
IA8E00D17ROAI0000001A.pdf	adc687611c64d04d98744738ba48ec5c

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D17ROAN000001A.pdf	24492e911f300765446f43cc6e7e7430
IA8E00D17ROIT000001A.pdf	7b9da34be277df4918430811f6b960ec
IA8E00D17WXTI0102001A.pdf	5edba3018dd75d6fbc7d6c34ce678006
IA8E00D18CLLF0000001A.pdf	3f394b8ddd1f676f8907c3abd6470f5
IA8E00D18CLLF01A2001A.pdf	dc85983dd25079349ef6b34468c62493
IA8E00D18CLLF01A3001A.pdf	5b0e263099d2f84e0cb89d8f40fed67f
IA8E00D18CLLF01A3002A.pdf	58ff914136156f714eed1e21b6ddd786
IA8E00D18CLLF01A4001A.pdf	ab37326204a6a49aa4a41b7dfac0ec8e
IA8E00D18CLLF01B2001A.pdf	ed8831477c69dd9cb3d7c41521e5d699
IA8E00D18DXLC0000001A.pdf	4cb3eff83f0acb35098e89da9808f9e
IA8E00D18DXLC0000002A.pdf	fc705fe7ec2eb326f69e7dd39b1d808a
IA8E00D18DXLC0000003A.pdf	0337312aa9da867de8cc445c6fd0b622
IA8E00D18DXLC0000004A.pdf	011fe484572fa90b818a258f450d2381
IA8E00D18DXLF0000001A.pdf	d0cc126976fac0c0e3d321a7631d5001
IA8E00D18DXLF01A2001A.pdf	9ab447d2ccdb36a0cae144aaaf874cb4
IA8E00D18DXLF01A2002A.pdf	d858ed50ab868d54dcf07799e655460b
IA8E00D18DXLF01B2001A.pdf	45c63bea1ab28a1ff023eb3cc412730d
IA8E00D18P8LC0000001A.pdf	bfcf03b5b69554f6b8124273da6aa36a
IA8E00D18P8LC0000002A.pdf	bb1c063de4c3115e62d069a13755c1d1
IA8E00D18P8LC0000003A.pdf	08279fa1721eb2c2632b18cd78c9b46e
IA8E00D18P8LC0000004A.pdf	b2316e3553217e967661220d2b45a069
IA8E00D18P8LC0000005A.pdf	9fe2689925ffd86352a991c7e32162be
IA8E00D18P8LC0000006A.pdf	5374e7cb811fc092205447bd00ba4a83
IA8E00D18P8LC0000007A.pdf	5755b4bd7094415eea8681c3fdc1855b
IA8E00D18P8LC0000008A.pdf	eb720c15513f84e5176120d602ba4713
IA8E00D18P8PT01A5001A.pdf	f620e2317fcc3f071a2819d9cc7896
IA8E00D18PAPT01A5001A.pdf	6fd026cc881f35fce1107fe4ada4330f
IA8E00D18PAPT01B5001A.pdf	a9026c8cbf28cb80110b70fdbe15404b
IA8E00D18PBLF01A3001A.pdf	5bef570d2f085a15fcdc7acef0f6d2eec
IA8E00D18PBLF01A3002A.pdf	8a5d63cf6f3b47fcebcb6a0253a92a
IA8E00D18PBLF01A4001A.pdf	f64b68774cd1d1798db6175f77b69a88
IA8E00D18PBLF01AX001A.pdf	abc6c4bdcf3ba1fb2d2a898da670ac1a
IA8E00D18PBPT01A7001A.pdf	d959a44a61a350f385ca8b747bf7fb6e
IA8E00D18RHLF01AX001A.pdf	0b0353e11824d456b6ac08e6cedfc103
IA8E00D18ROBB0000001A.pdf	712150188780327c23dafc2f0e46c0fb
IA8E00D18ROLC0000001A.pdf	2380bb2f777dc89adff6cd5b6ee876e9d
IA8E00D18ROLF0000001A.pdf	5d29625e4ca2aaa4ceda7e448829f0c7
IA8E00D18TTL0000001A.pdf	5c84b4c6c96da5cbb3a28a7567b9d9ca

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D18WBLC0000001A.pdf	c4cc2e3a7c4ec0d4c77090cc3ff35ca0
IA8E00D18WBLC0000002A.pdf	b0e81c52754dff0d8351a91d9e0e781b
IA8E00D18WBLC0000001A.pdf	fa4b53c986962ef02deb2cf116b888d7
IA8E00D18WBLF0000001A.pdf	abdeade5c7e02b467a5a9708aae1316
IA8E00D22DXSA0001001A (1).pdf	ff3c129bfaed64d122f8d5d60576a27c
IA8E00D22DXSA0001001A.pdf	598f0f0504a0a00510dd617f5cc0b792
IA8E00D22N5AH0001001A (1).pdf	6b9d5bbac6e42306e78882c9bf5050d4
IA8E00D22N5AH0001001A.pdf	6b9d5bbac6e42306e78882c9bf5050d4
IA8E00D22N6AH0001001A (1).pdf	ec1e4a791842659fde2271a8687a7245
IA8E00D22N6AH0001001A.pdf	ec1e4a791842659fde2271a8687a7245
IA8E00D22N6AH0001002A (1).pdf	79299a6d7647df8cc17d9d566706f128
IA8E00D22N6AH0001002A.pdf	79299a6d7647df8cc17d9d566706f128
IA8E00D22N6AH0001003A (1).pdf	63fdd9d0cc73894f9ed53daf94944baa
IA8E00D22N6AH0001003A.pdf	63fdd9d0cc73894f9ed53daf94944baa
IA8E00D22N6AH0001004A (1).pdf	a057172c947ed8ae6682c06909d4c2d9
IA8E00D22N6AH0001004A.pdf	a057172c947ed8ae6682c06909d4c2d9
IA8E00D22RGAAH0001001A (1).pdf	2715601a8b28aa9426858517c8ff4400
IA8E00D22RGAAH0001001A.pdf	2715601a8b28aa9426858517c8ff4400
IA8E00D22RGIM0002001B (1).pdf	b2ee568c503351b87e4ba550c252ddaa
IA8E00D22RGIM0002001B.pdf	b692232ecdac274ea1eff78a0d97d8e7
IA8E00D22RGIM0003001B (1).pdf	bbd20c92762aa53dd3eba2b85a41b01a
IA8E00D22RGIM0003001B.pdf	8c45fc4a3bfea2bb2bf4664bbc75fd4
IA8E00D22RGMA0000001A (1).pdf	a4ff09ad07d0ce53cb6c0de2c124a455
IA8E00D22RGMA0000001A.pdf	1f31411620334f9a9935cf2e6019cc94
IA8E00D22RGSA0001001A (1).pdf	71c4020f5c5c67dd5034abe4a358ea25
IA8E00D22RGSA0001001A.pdf	318ebd23c1a75ed778c6300d686c3c53
IA8E00D22RGSA0002001A (1).pdf	b5508e518076e48a9921ee16fb3b509d
IA8E00D22RGSA0002001A.pdf	2dae7a6a5ca9214580b7ea7220f1333a
IA8E00D22RHIM0000001A.pdf	8f23feab06d705b01cf5eb36363fae21
IA8E00D22RHIM0002001B (1).pdf	8348d67e316cf03396fb2149541a3487
IA8E00D22RHIM0002001B.pdf	b5cc1e2fb56b6250ae543e9fda0f6036
IA8E00D22RHIM0003001B (1).pdf	a57ab0b150aefa58f02702dfaded9b7f
IA8E00D22RHIM0003001B.pdf	39fd1c5c99fe2e04c43efdc0b3637d92
IA8E00D22SHAH0001001A (1).pdf	281c92be4d77890947d709a8d7e1f913
IA8E00D22SHAH0001001A.pdf	281c92be4d77890947d709a8d7e1f913
IA8E00D24RGM0000001A.pdf	3da6eb951b9e4db957cf49e2153dca49
IA8E00D43BDAQ0000001A.pdf	14f40ee5cd6cc09baacafb4a63fc6fc0
IA8E00D43EPAQ0000001A.pdf	912a5dbc96f0e480095c4f3461e5cf21

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D43RGAQ000001A.pdf	300507506b1d6c58f352cd321f100044
IA8E00D44P8FV000001A (1).pdf	f62367a9389d39026fc2c9422d8d26e5
IA8E00D44P8FV000001A.pdf	f62367a9389d39026fc2c9422d8d26e5
IA8E00D44P8FV000002A (1).pdf	8078a47c0f0f9cde232e48e21bd60310
IA8E00D44P8FV000002A.pdf	8078a47c0f0f9cde232e48e21bd60310
IA8E00D44P9FV000001A.pdf	2f8065fcb7aed6d56dba16f93c9a3a6f
IA8E00D44P9FV000002A.pdf	16e8014513f057563481a1ba27c31df3
IA8E00D44PAFV000001A (1).pdf	bdcc774579f9937227bdb486f4497099
IA8E00D44PAFV000001A.pdf	bdcc774579f9937227bdb486f4497099
IA8E00D44PAFV000002A (1).pdf	e2d9ecd6452e020c85b07abb9ea166b
IA8E00D44PAFV000002A.pdf	e2d9ecd6452e020c85b07abb9ea166b
IA8E00D44PAFV000003A (1).pdf	933b52439a0c508236a95efa695494bd
IA8E00D44PAFV000003A.pdf	933b52439a0c508236a95efa695494bd
IA8E00D44PKFV000001A (1).pdf	797c58e10476ab356d85070cc9b0905
IA8E00D44PKFV000001A.pdf	797c58e10476ab356d85070cc9b0905
IA8E00D44RGFV000001A (1).pdf	b7c0d7d10392cd1dda44c89a2f1656ca
IA8E00D44RGFV000001A.pdf	b7c0d7d10392cd1dda44c89a2f1656ca
IA8E00D53C5CA000001A (1).pdf	65713f7768a03357ff44227d7ee0d42e
IA8E00D53C5CA000001A.pdf	65713f7768a03357ff44227d7ee0d42e
IA8E00D53P6SI000001A.pdf	ec640bd7ab85c47b090570f48e928dc1
IA8E00D53P6SI000002A.pdf	405bcc86cb790a4bed0c15b85cb6640
IA8E00D53P6SI000003A.pdf	ccf515574e33e2bb6f72942aedf79c3
IA8E00D53P6SI000004A.pdf	acad142a006e15c9d52cb97879411a3b
IA8E00D53P7CA000001A (1).pdf	8c82f5e7c10ab64432f1ddb4ba06822f
IA8E00D53P7CA000001A.pdf	8c82f5e7c10ab64432f1ddb4ba06822f
IA8E00D53P7CA000002A (1).pdf	dd22cd4f7ab6738c927a1299275bae26
IA8E00D53P7CA000002A.pdf	dd22cd4f7ab6738c927a1299275bae26
IA8E00D53PHCA000001A (1).pdf	bbba9444fe8e5ddc49a117c3c15def39
IA8E00D53PHCA000001A.pdf	bbba9444fe8e5ddc49a117c3c15def39
IA8E00D53RGCA000001A (1).pdf	4067b4db26deb739d7cd75c115002154
IA8E00D53RGCA000001A.pdf	4067b4db26deb739d7cd75c115002154
IA8E00D53RGSIO00001A.pdf	f1105bd44891d974f3384679ac464613
IA8E00D67CLAS0002001A.pdf	5fb9cca4df66a4896116e4b0fadca49d
IA8E00D67DXCV000001A.pdf	bb8b22f3f3f363c0c2ae4896ada8433a
IA8E00D67DXCV0001002A.pdf	b6c213e94b40e05acd1f233ddfca4dc
IA8E00D67DXST0002001A.pdf	d50f28d2a0557b3b6cec3ff5896beba1
IA8E00D67PABB000001A.pdf	6fd198ea836a07f5646c2d88df4b0844
IA8E00D67PXAC0101001A.pdf	86a016a64e7cbcd3aa5947d77a15510b

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
Centralino: 099 9946 310  
E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D67PXAC0101002A.pdf	95a201c5e079476501e4d71883fe67e6
IA8E00D67PXAC0101003A.pdf	e4186c8b9f0e828a781f8467d7c020c0
IA8E00D67PXAC0106001A.pdf	8b524045e10642fc0cf98d9885cf8268
IA8E00D67PXAC0106002A.pdf	9523231cfca8778542ad3006ea6cb18d
IA8E00D67PXAC0106003A.pdf	f2e69c38e5e2eb6d743835c0dfc99f35
IA8E00D67PXAC0206001A.pdf	bae4bd21922640ed86c759247ef01c88
IA8E00D67PXAC0206002A.pdf	4eafe9586a06789a9217b9430723a34b
IA8E00D67PXAC0206003A.pdf	283c4b245b8cb67af461e3cfd49df9c4
IA8E00D67PXAC0301001A.pdf	0806bda6cc72bc09163205ed21572f91
IA8E00D67PXAC0306001A.pdf	3077215f1873e635a1ac03d30e7440b3
IA8E00D67PXAC0306002A.pdf	4960f9008a29fc98470ba29576270dc0
IA8E00D67PXAS0201001A.pdf	b25efb0db8aaaab6a3b8a7e9aaa8653c
IA8E00D67PXAS0203001A.pdf	765ba904135bc9bc8f5d632ebe7c76fd
IA8E00D67PXAS0203002A.pdf	bb1526c36978ec1818e58ce50b8d9264
IA8E00D67PXAS0203003A.pdf	be3117f0d7be213642732009529ea9e
IA8E00D67PXAS0205001A.pdf	14eb0feddfa621d9933b01fde02a84a
IA8E00D67PXMT0201001A.pdf	593af944562d5b3fe3fac1220910b57c
IA8E00D67PXMT0202001A.pdf	9d15da5b3a3dcccdfb542e9bc07465c98
IA8E00D67PXMT0205001A.pdf	622d3e53d7b1107be74ee9ac3dda525d
IA8E00D67PXTC0000001A.pdf	80eee0244bc30fa1d9a88c5cf1874187
IA8E00D67PZBB0000001B.pdf	bbfd38be645456ff890d96d54b3c5f50
IA8E00D67RETT0001001A.pdf	8d500f40d427f432a1171df954b018d6
IA8E00D67RHBB0000001B.pdf	8c13f9753d5853d77eeedaf096684c1
IA8E00D67RHCV0001001A.pdf	4a6ad0ff89249df08f8f8d0d276319c
IA8E00D67RHST0002001A.pdf	e31ab6560219e8e57428fa555429b547
IA8E00D67ROIS0000001B.pdf	d0669f87c6389b48de5e39eefeb6dcb
IA8E00D67ROTC0000001A.pdf	36c0cf2116c628b0593462a4517914af
IA8E00D67WSIS0000001A.pdf	590d2a71f9ebc0bfda22c700d8aed72
IA8E00D67WSTC0000001A.pdf	0ad3852fd3e37da5fcbcb64fb4d5245d
IA8E00D69CZCA0000001A (1).pdf	62d08850925be29146c9f8b236e1ec93
IA8E00D69CZCA0000001A.pdf	62d08850925be29146c9f8b236e1ec93
IA8E00D69G6GE0001001A (1).pdf	fa96598840d8d79ed3f1a752eba89ff5
IA8E00D69G6GE0001001A.pdf	fa96598840d8d79ed3f1a752eba89ff5
IA8E00D69G6GE0002001A (1).pdf	9e63fcd719aab4c8e9e51b186008f3
IA8E00D69G6GE0002001A.pdf	9e63fcd719aab4c8e9e51b186008f3
IA8E00D69IGGE0005001A.pdf	4b1a1f79fcd42018ee6e215f68a50826
IA8E00D69PRGE0005001A.pdf	f7350bfeb5d4d6758bb8bb390e7b9e47
IA8E00D69RGGE0001001A (1).pdf	0ede213beb5141b92022f61f6552813d

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D69RGE0001001A.pdf	0ede213beb5141b92022f61f6552813d
IA8E00D69RGTAA000001A (1).pdf	4de1b9399c1d26f94c8fd17dbb81861f
IA8E00D69RGTAA000001A.pdf	4de1b9399c1d26f94c8fd17dbb81861f
IA8E00D69SGE0005001A.pdf	6fd53b7307e326627bbadfd0c69f248cc
IA8E00D72PUSZ0004001A.pdf	2053921664e1442cbaf9c75ead7d4f63
IA8E00D78BAFV010C001A.pdf	1b4bb99fc42ce7e6d9673254604ef3f
IA8E00D78BAFV010C002A.pdf	b480cb85e29e10557c2636f3bb735b40
IA8E00D78BAFV010C003A.pdf	3d55f81ef18546fb7a508aa048aec1b1
IA8E00D78BAFV010C004A.pdf	c72910a8e30e7f9574d8c45943978b26
IA8E00D78BAFV010C005A.pdf	9ffd567953aaaaeba2a4bf9a3d4471ba
IA8E00D78BAFV0103001A.pdf	db9915cf982f60b63bb0118eeef53b99
IA8E00D78BAFV0103002A.pdf	dee0a02309d47263f6a115728aebae23
IA8E00D78BAFV0103004A.pdf	3092ae395af507871405b9b3f65031fc
IA8E00D78BAFV0103005A.pdf	27d396cb56283659d5b3d2428dd390bb
IA8E00D78BAFV0103006A.pdf	5aaec7e35c94650b6fde67f0504178a
IA8E00D78BZFA0100001A.pdf	d8de67c2a9cce3032c63ac24222aa607
IA8E00D78BZFA0100002A.pdf	96d576029ebc8bbdf1d634cab18b62f5
IA8E00D78BZFA0100003A.pdf	cabdc8e071f6eaaebc64e8c2a2a9342e
IA8E00D78BZV010C001A.pdf	a0c20bb4d48722f629a73ac2b2064733
IA8E00D78BZV010C002A.pdf	95c56d20219279dffb7cab735876ab6a
IA8E00D78BZV010C003A.pdf	532a9498dfe837c0f018db8df990975e
IA8E00D78BZV0100001A.pdf	355aa6682a1f70219c7b3d2b9ad893f4
IA8E00D78BZV0100002A.pdf	471c5685bc01589eb3e440a392a3ef6f
IA8E00D78BZV0103001A.pdf	693f6e92e1d316a08d6d79812b1f3b50
IA8E00D78BZV0103002A.pdf	01d78ba615daf2cc671dd48c62d4d433
IA8E00D78BZV0103003A.pdf	b1e502f20d95b32b25329b559ea03f43
IA8E00D78BZID0002001A (1).pdf	ee7069180f16968054d158bf47c9b48c
IA8E00D78BZID0002001A.pdf	ee7069180f16968054d158bf47c9b48c
IA8E00D78BZID0002002A (1).pdf	04b96f613796c0348b73fa934f05bc31
IA8E00D78BZID0002002A.pdf	04b96f613796c0348b73fa934f05bc31
IA8E00D78BZIN0108001A.pdf	2a11fd83eec15799d14804cb309765d5
IA8E00D78BZIN0108002A.pdf	c1e100629e01e5d991c4c736a47c5e5f
IA8E00D78BZSI0000001A.pdf	9a84b0f5a14d8100e65e4d8ab9f9b3cf
IA8E00D78C4ID0001001A (1).pdf	d3838f269069eee37fe19d1ee70c4bf2
IA8E00D78C4ID0001001A.pdf	d3838f269069eee37fe19d1ee70c4bf2
IA8E00D78C5IF0001001A (1).pdf	15b1db1b876ece75a5643283091d3968
IA8E00D78C5IF0001001A.pdf	15b1db1b876ece75a5643283091d3968
IA8E00D78C5IF0001002A (1).pdf	d85c98afcd220bb467512a1dd1c359c5

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
Centralino: 099 9946 310  
E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D78C5IF0001002A.pdf	d85c98afcd220bb467512a1dd1c359c5
IA8E00D78CLFA0100001A.pdf	0cf03bbcaaca2b31feec8a40600b5c5c
IA8E00D78CLFV010C001A.pdf	07349938cd43e483d330d5eabbdbeae1
IA8E00D78CLFV010C002A.pdf	e34c3600e27e604a069aa15504bdef3b
IA8E00D78CLFV0100001A.pdf	969080f552b3a44ef87ea2db020f2a9
IA8E00D78CLFV0103001A.pdf	ec93fdc1dc409ac171a0972f9ecbd523
IA8E00D78CLFV0103002A.pdf	b0952bbd11e91524c7a8ea97b8bbdd4c
IA8E00D78CLFV0103003A.pdf	17e4de54fc89ba30e1b73526d6b3a5e9
IA8E00D78CLFV0103004A.pdf	744156415a784886814e8b6772bd02d5
IA8E00D78CLIN0000001A.pdf	7195cef98b55fe1e0f3a4ef77f0dc7a
IA8E00D78CLIN0108001A.pdf	65f0f495f41b4894b501095a279120eb
IA8E00D78CLIN0108002A.pdf	6bfcfbfba4d172cbef9dd414498f01d3
IA8E00D78CLSI0000001A.pdf	8d0f17cdac64263495a0c5b0c0dd7e55
IA8E00D78CLSI0000002A.pdf	3cc7fa1bea811cb1d377f307473c41
IA8E00D78EPSF0001001A.pdf	b6d4959579f50e5bc5007c156162f3fd
IA8E00D78F7IF0001001A (1).pdf	cd3bdf770a5bc072b494e6ff3acf56e4
IA8E00D78F7IF0001001A.pdf	cd3bdf770a5bc072b494e6ff3acf56e4
IA8E00D78F7IF0001002A (1).pdf	635121fc1b01bc489ae21aa3d6cbe9c9
IA8E00D78F7IF0001002A.pdf	635121fc1b01bc489ae21aa3d6cbe9c9
IA8E00D78F7IF0001003A (1).pdf	5c21f264942b524e8b1c83e41a8bb2b4
IA8E00D78F7IF0001003A.pdf	5c21f264942b524e8b1c83e41a8bb2b4
IA8E00D78LSMD0000001C.pdf	46b1cb4d4f217a9f1bdf74c14a2e0f27
IA8E00D78P6BB0000001A.pdf	58777ebcab9d6367d4108ca9b9cc6e87
IA8E00D78P6IF0004001A (1).pdf	a74d44062688f7094e1127e4a4ece54c
IA8E00D78P6IF0004001A.pdf	a74d44062688f7094e1127e4a4ece54c
IA8E00D78P6IF0004002A (1).pdf	adc5247c08fb502f0f882de984e7a956
IA8E00D78P6IF0004002A.pdf	adc5247c08fb502f0f882de984e7a956
IA8E00D78P7ID0002001A (1).pdf	e3649577865f8cfbda2a9bc77455a5e0
IA8E00D78P7ID0002001A.pdf	e3649577865f8cfbda2a9bc77455a5e0
IA8E00D78P7ID0002002A (1).pdf	1928e3cb5e0de393db6b4256e6cb6052
IA8E00D78P7ID0002002A.pdf	1928e3cb5e0de393db6b4256e6cb6052
IA8E00D78P7IF0001001A (1).pdf	e5d772e3999267dd78ef3c62d84b1a9f
IA8E00D78P7IF0001001A.pdf	e5d772e3999267dd78ef3c62d84b1a9f
IA8E00D78P7IF0002001A.pdf	189f0e37f0b199cf51ca5f93affa5d3d
IA8E00D78P7IF0003001A.pdf	c0bcc2d0c6503501ec55f81d8ef021b9
IA8E00D78P7IF0008001A (1).pdf	e1e08e759a5212b14f108c8f28fa3463
IA8E00D78P7IF0008001A.pdf	e1e08e759a5212b14f108c8f28fa3463
IA8E00D78P8FV010B001A (1).pdf	e79e0f3293685e7e69d8b1bdaed33a50

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D78P8FV010B001A.pdf	e79e0f3293685e7e69d8b1bdaed33a50
IA8E00D78P8FV0100003A.pdf	d74fba95828fea5692077a1b3a3ab965
IA8E00D78P8SI0000001A.pdf	5316115ec172bd5c9d63ade5ae182057
IA8E00D78P9FV0100001A.pdf	b5a2cf02a04cc80eb707781dad5391e1
IA8E00D78P9FV0100002A (1).pdf	03d2e6d54e170e1a4902187f60dd19ae
IA8E00D78P9FV0100002A.pdf	03d2e6d54e170e1a4902187f60dd19ae
IA8E00D78PROC0000001A.pdf	16ace78a21cd004533baa58b670127db
IA8E00D78PROC0000002A.pdf	885e2eb10937186098a8ad7bdf5c7851
IA8E00D78PZID0002001A (1).pdf	51ba0150435ac5992c7dc96a18f4747a
IA8E00D78PZID0002001A.pdf	51ba0150435ac5992c7dc96a18f4747a
IA8E00D78PZID0002002A (1).pdf	cae0ece3976999847fa93e6ed73a13a8
IA8E00D78PZID0002002A.pdf	cae0ece3976999847fa93e6ed73a13a8
IA8E00D78PZID0002003A (1).pdf	790b2117500adc02b7ee43031079fe2c
IA8E00D78PZID0002003A.pdf	790b2117500adc02b7ee43031079fe2c
IA8E00D78PZID0002004A (1).pdf	216f18dd4c1eda8c6ef9ecc9b59560b1
IA8E00D78PZID0002004A.pdf	216f18dd4c1eda8c6ef9ecc9b59560b1
IA8E00D78RFSF0001001A.pdf	48aa9379cb43652ad5f377fc96ee0cff
IA8E00D78RBB0000001A.pdf	d055a2766e0f609ec59f0cb308875d1
IA8E00D78RGIF0001001A (1).pdf	a6c8b9d900b416b15ebcde161ee7265d
IA8E00D78RGIF0001001A.pdf	a6c8b9d900b416b15ebcde161ee7265d
IA8E00D78RGM0000001C (1).pdf	64d266f09df6f405811a8243ae47a4e2
IA8E00D78RGM0000001C.pdf	64d266f09df6f405811a8243ae47a4e2
IA8E00D78RGOC0000001A (1).pdf	29126b06f45e0d915c33631df650bb6c
IA8E00D78RGOC0000001A.pdf	29126b06f45e0d915c33631df650bb6c
IA8E00D78RHGE0006001A (1).pdf	03af3717f560201e9cf34295674ae6c0
IA8E00D78RHGE0006001A.pdf	03af3717f560201e9cf34295674ae6c0
IA8E00D78RHGE0006002A.pdf	c1b8583dc422b629c3e025e974abdfaa
IA8E00D78RIID0001001A (1).pdf	aa8abf1e8b8b04772f5d59c4210dc52
IA8E00D78RIID0001001A.pdf	aa8abf1e8b8b04772f5d59c4210dc52
IA8E00D78RIID0002001A (1).pdf	3ecf10f02e39da107b13962ec2129f96
IA8E00D78RIID0002001A.pdf	3ecf10f02e39da107b13962ec2129f96
IA8E00D78RIID0002002A (1).pdf	cb0b7b4214cc6924ab6c0a9db7615030
IA8E00D78RIID0002002A.pdf	cb0b7b4214cc6924ab6c0a9db7615030
IA8E00D78TTF0008001A.pdf	2215e6c421cc92bfff827fc5b3057393
IA8E00D78TTOC0000001A.pdf	f3891a2f5895230c3374e44c881dd23f
IA8E00D78W7FV0100003A (1).pdf	a58084f4b4947ec4fd167ccc3f2a3567
IA8E00D78W7FV0100003A.pdf	a58084f4b4947ec4fd167ccc3f2a3567
IA8E00D78W9FV0100001A.pdf	da4e9cb11510a525265fd7d7cc4d6faa

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0155/0004/0003 - Protocollo 0015529 - 155 - 07/03/2023 - IMPT / STTA



Filename	HASH (MD5)
IA8E00D78W9FV0100002A.pdf	e44acb7d3665e8e2850edadafe121136
IA8E00D78W9FV0100003A.pdf	b877fa58272734975c9ca8ce6eb2cfff
IA8E00D78W9FV0100004A.pdf	c1ea617a5e81424262b40d8935628fa5
IA8E00D78W9FV0100005A.pdf	8a213187def186bb6715d98326983a2d
IA8E00D78W9IF0001001A (1).pdf	d98bce229d537be9569d6f6dee78000
IA8E00D78W9IF0001001A.pdf	d98bce229d537be9569d6f6dee78000
IA8E00D78W9IF0001002A (1).pdf	a9206ad6f6bd72ca47f45d8a402bc7c5
IA8E00D78W9IF0001002A.pdf	a9206ad6f6bd72ca47f45d8a402bc7c5
IA8E00D78W9IF0001003A (1).pdf	65783fbd7461c5809481d4ac1b7e610
IA8E00D78W9IF0001003A.pdf	65783fbd7461c5809481d4ac1b7e610
IA8E00D78W9IF0001004A (1).pdf	d9fbb970c3d481b50e8b1b965b35e537
IA8E00D78W9IF0001004A.pdf	d9fbb970c3d481b50e8b1b965b35e537
IA8E00D78W9IF0001005A (1).pdf	68c189acd02e78ce973b6adc2a8005c4
IA8E00D78W9IF0001005A.pdf	68c189acd02e78ce973b6adc2a8005c4
IA8E00D78W9IF0001006A (1).pdf	00d88e51c8a073c804ee792e41eb135d
IA8E00D78W9IF0001006A.pdf	00d88e51c8a073c804ee792e41eb135d
IA8E00D78W9IF0001007A (1).pdf	03a05307a28ea527c93915e9519087e6
IA8E00D78W9IF0001007A.pdf	03a05307a28ea527c93915e9519087e6
IA8E00D78WBIF0001001A.pdf	02ae64d47d3dd8dba3e32f785027b58
IA8E00D78WBIF0001002A.pdf	1d32031f3f2b798bc85f8ea1b4bee2b2
IA8E00D78WBIF0001003A.pdf	21397722d2388c3ad05e9d478389f0db
IA8E00D78WZVF0103001A.pdf	1414850fe4d5220e308d3dfda7086d2a
IA8E00D78WZID0002001A (1).pdf	a354566475c0e7c83b42fc8649f1eebe
IA8E00D78WZID0002001A.pdf	a354566475c0e7c83b42fc8649f1eebe
IA8E00D78WZID0002002A (1).pdf	d4338db71d071cc18bb2ca2b9c6bef99
IA8E00D78WZID0002002A.pdf	d4338db71d071cc18bb2ca2b9c6bef99
IA8E00D78WZIF0001001A.pdf	6c6016b458b3c6d433003f121d40b4e2

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
 Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
 Centralino: 080 5460111  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
 C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto - Servizio Territoriale  
 UOS Impiantistico e Rischio Industriale  
 C.da Rondinella, ex Osp. Testa - 74123 Taranto  
 Centralino: 099 9946 310  
 E-mail: [dapta.impianti@arpa.puglia.it](mailto:dapta.impianti@arpa.puglia.it)  
 PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

m\_amte.MASE.VA REGISTRO DECRETI.R.0000440.25-09-2023



*Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica*

**DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**DI CONCERTO CON**

*Ministero della cultura*

**DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO**

**VISTO** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale”, e, in particolare, i Titoli I e III della Parte seconda;

**VISTO** il decreto ministeriale 13 dicembre 2017, n. 342, recante l’articolazione, l’organizzazione, le modalità di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, il quale prevede, per le valutazioni d’impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l’integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**VISTO** il decreto legge 1 marzo 2021, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, che ha disposto che il “Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo” venga ridenominato “Ministero della cultura”;

**VISTO** l’articolo 15 del decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri”, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

**CONSIDERATO** che il Ministero della transizione ecologica cambia la propria denominazione in Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell’articolo 4 del decreto legge sopra richiamato;

**CONSIDERATO** che la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Puglia, nominato con decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare;

**VISTO** l'art. 25 comma 2-quinquies del D.Lgs.152/2006, che dispone che il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica;

**VISTA** l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. con nota prot. 332 del 21 dicembre 2021, acquisita con prot. MASE-6769 del 20 gennaio 2022, per il progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", integrata con la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997;

**VISTA** la documentazione trasmessa dal proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale;

**CONSIDERATO** che l'intervento previsto appartiene alla tipologia di opere sottoposte alla procedura di valutazione di impatto ambientale in sede statale in quanto è compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II - Progetti di competenza statale alla Parte Seconda del decreto legislativo n.152/2006, al punto 10) "tronchi ferroviari di grande distanza";

**PRESO ATTO** che, ai sensi dell'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed il conseguente deposito del progetto, dello studio di impatto ambientale, della sintesi non tecnica e del Format di supporto screening della Valutazione di incidenza ambientale, nonché dell'avviso al pubblico è avvenuta sul sito web del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica in data 28 gennaio 2022;

**PRESO ATTO** che con nota prot. MASE-9840 del 27 gennaio 2022 è stata comunicata alle Amministrazioni e agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione;

**CONSIDERATO** che oggetto del presente decreto è la dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", integrato con la valutazione di incidenza ambientale;

**PRESO ATTO** che gli interventi sono localizzati nella Regione Puglia, nel territorio Comune di Taranto, in provincia di Taranto;

**CONSIDERATO** che gli interventi prevedono la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea ferroviaria Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola; attualmente l'impianto non effettua servizio viaggiatori da oltre un decennio, la circolazione ferroviaria avviene su un solo binario, quello di corretto tracciato, senza fermata;

**PRESO ATTO** che, in particolare, l'intervento prevede la trasformazione dell'intero impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari aventi anche la funzione di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro, affinché i viaggiatori possano usufruire di un servizio

funzionale di interscambio gomma-ferro, per incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi alle autovetture;

**CONSIDERATO** che l'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m, nonché di due marciapiedi di altezza pari a 55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
- realizzazione di un fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
- realizzazione di un sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;
- realizzazione di un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extraurbani;
- integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
- realizzazione di un fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato);
- modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica;

**CONSIDERATO** che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla legge 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di un'area tutelata ai sensi della Direttiva Habitat;

**CONSIDERATO** che il progetto è localizzato ad una distanza di circa 450 m dal sito ZSC IT9130004 "Mar Piccolo" e a circa 3 km dal sito ZSC IT9130002 "Masseria Torre Bianca"; in ragione delle potenziali interferenze con le citate aree, la Valutazione di Incidenza è stata integrata nella procedura di VIA, ai sensi dell'art.10 del D.Lgs. 152/2006 e il proponente ha presentato una Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) per verificare le possibili incidenze ambientali con i predetti siti della Rete Natura 2000;

**CONSIDERATO** che con riferimento al piano di gestione delle terre e dei materiali di risulta prodotti dalle lavorazioni previste nella realizzazione dell'opera in progetto, il progetto prevede che saranno gestiti in qualità di rifiuti secondo la Parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm.ii.;

**ACQUISITO** il parere della Regione Puglia di cui alla nota prot. 7157 del 2 maggio 2023, assunta con prot. MASE-72340 del 5 maggio 2023, espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, di esito positivo con condizioni;

**ACQUISITO** il parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023, assunto al prot. MASE- 74479 di pari data, di esito favorevole nel rispetto di condizioni ambientali;

**CONSIDERATO** che il predetto parere del Ministero della cultura prot. 16635 del 9 maggio 2023 non comprende "l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42

del 2004, così come stabilito dal comma 2-quinquies dell'art. 25 del D.lgs. 152 del 2006, dovendosi acquisire, sulla stessa area anche e prioritariamente l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. n. 42 del 2004", nel rispetto del quadro prescrittivo inerente alla componente Patrimonio culturale: beni culturali e paesaggio (condizione n. 2 del medesimo parere prot. 16635/2023);

**ACQUISITO** il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, di cui alla nota prot. CTVA-8628 del 25 luglio 2023, assunta al prot. MASE-122140 del 26 luglio 2023, con cui ha espresso:

- parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", condizionato all'ottemperanza di specifiche condizioni ambientali;
- in ordine alla Valutazione di incidenza, parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti della rete Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello I (screening), senza necessità di procedere alla successiva fase di studio;
- in merito alla gestione dei materiali di risulta prodotti dalle lavorazioni previste nella realizzazione dell'opera in progetto *"il proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017"*;

**CONSIDERATI** le osservazioni e i pareri pervenuti ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, di cui la Commissione tecnica VIA-VAS ha tenuto conto nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, il cui elenco è riportato alla pagina 4 del citato parere n. 491 del 17 luglio 2023;

**CONSIDERATO** quindi che sono stati acquisiti i seguenti pareri che, allegati al presente decreto, ne costituiscono parte integrante:

- a) parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, costituito da n. 67 (sessantasette) pagine;
- b) parere del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023, costituito da n. 18 (diciotto) pagine;
- c) parere della Regione Puglia espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, trasmesso con nota prot. 7157 del 2 maggio 2023, costituito da n. 77 (settantasette) pagine;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006, all'adozione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto in argomento;

## DECRETA

### Articolo 1

#### Giudizio di compatibilità ambientale

1. È espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006 per il progetto definitivo progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 del presente decreto.
2. Riguardo alla valutazione di incidenza, è espresso parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti della Rete Natura 2000 senza necessità di procedere alla successiva fase di studio.
3. Con riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, la condizione ambientale n.6 del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 prescrive che, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, *"il proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017"*.
4. Ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del decreto legislativo n. 152/2006 e dell'articolo 51, comma 2 del decreto legge n. 76/2020 convertito con modificazioni dalla legge n. 120/2020, il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro dieci anni decorrenti dalla data di pubblicazione del decreto medesimo sul sito internet del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, trascorsi i quali, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata.

### Articolo 2

#### Condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023, riportate da pagina 64 a pagina 67, nella successiva fase di progettazione esecutiva. Il proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.
2. In ordine al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, nei termini previsti dalla legge, prima dell'avvio della progettazione esecutiva il proponente dovrà valutare la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale possibilità, dovrà presentare al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017.

### **Articolo 3**

#### **Condizioni ambientali del Ministero della cultura**

1. Devono essere ottemperate le condizioni di cui al parere della Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della cultura prot. 16635 del 9 maggio 2023, riportate dalla pagina 16 alla pagina 18 del parere medesimo, nelle fasi progettuali indicate per ciascuna condizione. Il proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo.
2. Ai fini dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica, il proponente dovrà presentare separata istanza ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo n. 42 del 2004 alle amministrazioni preposte alla gestione dei vincoli paesaggistici gravanti nelle aree interessate.

### **Articolo 4**

#### **Condizioni ambientali della Regione Puglia**

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Regione Puglia espresso con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023, laddove non in contrasto o se non già ricomprese nelle condizioni ambientali del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 e nelle condizioni del parere del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio prot. 16635 del 9 maggio 2023. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo.

### **Articolo 5**

#### **Verifiche di ottemperanza**

1. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 4 e, in collaborazione con gli uffici competenti del Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 3.
2. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica svolge l'attività di verifica avvalendosi, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, dei soggetti individuati per la verifica di ottemperanza nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 491 del 17 luglio 2023 e della Regione Puglia per le condizioni dettate con la propria deliberazione di Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023.
3. Il Ministero della cultura svolge le attività di verifica tramite gli Uffici centrali e periferici indicati nel parere di competenza.
4. I soggetti e gli uffici di cui ai commi 2 e 3 provvederanno a concludere l'attività di verifica entro il termine stabilito dall'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo n. 152/2006, comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente e, per i profili di competenza, al Ministero della cultura.

5. Qualora i suddetti soggetti ed uffici non dovessero provvedere a completare le attività di verifica nei termini indicati, le stesse attività sono svolte dall'autorità competente, in collaborazione con il Ministero della cultura per i profili di competenza, così come previsto al comma 4 del sopra citato articolo 28.
6. Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 si provvede con oneri a carico del proponente nei limiti in cui le attività di verifica richieste ai soggetti ed Enti coinvolti non rientrino già tra i loro compiti istituzionali.

### **Articolo 6**

#### **Disposizioni finali**

1. Il presente decreto è comunicato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., al Ministero della cultura, all'ARPA Puglia e alla Regione Puglia, la quale ne curerà la trasmissione alle altre Amministrazioni interessate.
2. Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, del Ministero della cultura e della Regione Puglia, sul portale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.
3. Il proponente, entro il termine di durata dell'efficacia del presente provvedimento indicato all'art. 1 comma 4, trasmette all'autorità competente la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte, ai sensi dell'articolo 28, comma 7-bis, del citato decreto legislativo n. 152/2006.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica rispettivamente entro e non oltre 60 e 120 giorni, decorrenti dalla data di notifica dell'atto mentre, per i soggetti diversi dai destinatari della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del presente decreto sul portale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

**IL DIRETTORE GENERALE  
VALUTAZIONI AMBIENTALI**

**Gianluigi Nocco**



GIANLUIGI  
NOCCO  
Ministero della  
Transizione  
Ecologica  
Direttore Generale  
18.09.2023  
10:25:36  
GMT+00:00

**IL DIRETTORE GENERALE  
ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E  
PAESAGGIO**

**Luigi La Rocca**

Firmato digitalmente da

**Luigi La Rocca**

CN = La Rocca Luigi  
O = Ministero della  
cultura  
C = IT

MIC|MIC\_DG-ABAP\_SERV V|09/05/2023|0016635-P|34.43.01/22.103.1/2019|  
m\_ante.MASE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0074479.09-05-2023



*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI  
E PAESAGGIO  
SERVIZIO V

*Prot. n.* (vedi intestazione digitale)

*Class* 34.43.01 / fasc. DG-ABAP (GIADA) 22.103.1/2019

*Allegati:*

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Direzione Generale Valutazioni ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS  
[ID\_VIP 7928]  
(va@pec.mite.gov.it)

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS  
[ID\_VIP 7928]  
(ctva@pec.minambiente.it)

*Oggetto:*

[ID\_VIP: 7928] TARANTO: **Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi.**  
Procedura riferita al Decreto legislativo n. 152/2006, art. 23 – Valutazione di Impatto Ambientale  
Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.  
Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio.

*e. p. c.*

*All* Ufficio di Gabinetto  
del Ministro della cultura  
(udcm@pec.cultura.gov.it)

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
[ID\_VIP 7928]  
(compniec@pec.mite.gov.it)

*Alla* Regione Puglia  
Dipartimento ambiente, paesaggio e qualità urbana  
(dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it)

*All* Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico  
della Direzione generale ABAP

*All* Servizio III – Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico  
della Direzione generale ABAP

A

H

04/05/2023



MINISTERO  
DELLA  
CULTURA  
SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"  
Via di S. Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554  
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it  
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

*Alla* Soprintendenza Nazionale  
per il patrimonio culturale subacqueo - Taranto  
(sn-sub@pec.cultura.gov.it)

**VISTO** il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante *"Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59"*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998.

**VISTO** il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante *"Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri"* (pubblicato in G.U.R.L., Serie Generale, n. 51 del 01/03/2021, e convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55), il quale, ai sensi del quale art. 6, comma 1, ha disposto che questo Dicastero sia ridenominato "Ministero della cultura".

**VISTO** il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante *"Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137"*.

**VISTO** il d.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance"*.

**VISTO** il DM-MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante *"Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo"*.

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 febbraio 2022, recante *"Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati"*.

**VISTO** il d.P.C.M. 1° luglio 2022, con il quale è stato conferito, ai sensi dell'art. 19, co. 4, del D.Lgs. n. 165 del 2001, l'incarico di direzione di livello generale della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio al Direttore Generale dott. Luigi La Rocca, registrato dalla Corte dei conti al numero 1870 del 14/07/2022.

**VISTO** il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante *"Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, per il quale articolo 4, comma 1, il Ministero della transizione ecologica assume la denominazione di "Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica"*.

**VISTO** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante *"Norme in materia ambientale"*.

**CONSIDERATO** che, a seguito delle modifiche introdotte dal decreto-legge n. 77 del 2021 (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108) all'art. 25 del D. lgs. n. 152 del 2006, con il nuovo comma 2-quinquies, *"il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura [in sede di sottoscrizione del provvedimento di VIA] comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica"*.

**VISTO** il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante *"Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"* (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108), in particolare l'art. 25, *Determinazione dell'autorità competente in materia di VIA e preavviso di rigetto*, con il quale co. 1, lett. b), è apportata, tra l'altro, la seguente modifica all'art. 6 del D.Lgs. n. 152 del 2006: *"... 2) dopo il comma 10, è inserito il seguente: "10-bis. Ai procedimenti di cui ai commi 6, 7 e 9 del presente articolo, nonché all'articolo 28, non si applica quanto previsto dall'articolo 10-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241"*.

**VISTO** il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015 (n. 308 di Registrazione del MATTM) sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di Valutazione Ambientale di competenza statale"*.

**VISTO** il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in particolare l'art. 25, rubricato *"Verifica preventiva dell'interesse archeologico"*.

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 febbraio 2022, recante *"Approvazione delle linee guida"*

*per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati".*

**VISTA** la Circolare n. 53 del 22/12/2022 della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, recante *"Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche"*.

**VISTO** il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, recante *"Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune"*.

**CONSIDERATO** che il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, con l'art. 19, comma 2, lett. b), ha abrogato la disposizione di cui alla lett. g-ter del comma 1 dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152 del 2006. Nel merito del procedimento di verifica preventiva dell'interesse archeologico si deve, altresì, evidenziare che l'art. 19, comma 2, lett. c), del medesimo decreto-legge ha introdotto all'art. 25 del D.Lgs. n. 152 del 2006 la seguente disposizione che attiene alla sola fase del procedimento di VIA: *"2-sexies. In ogni caso l'adozione del parere e del provvedimento di VIA non è subordinata alla conclusione delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 o all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi prevista dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42"*, di fatto confermando l'assoggettamento del progetto di cui trattasi alla medesima procedura di verifica preventiva, tuttavia nei limiti indicati dalla stessa norma sopra richiamata come attinenti al solo presente procedimento di VIA di competenza statale.

**VISTO** che La Regione Puglia è dotata del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con Delibera di Giunta regionale n. 176 del 16/02/2015 e pubblicato sul BurP n. 40 del 23/03/2015 e che tale Piano persegue: *"..., in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità"*.

**CONSIDERATO** che la **Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (R.F.I.) – Direzione investimenti progetti tecnologici**, con nota prot. n. 332 del 21/12/2021, ha presentato istanza all'allora Ministero della transizione ecologica ed alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio (di seguito "Direzione generale ABAP"), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152 del 2006, di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento denominato *"Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi"*, ubicato nel territorio comunale di Taranto (TA).

**CONSIDERATO** che l'allora **Ministero della transizione ecologica**, con nota prot. n. 9840 del 27/01/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, nonché, l'avvenuta pubblicazione nel proprio sito internet del relativo avviso e della documentazione trasmessa dal Proponente, come anche il decorrere dei termini procedurali di cui al medesimo art. 24, comma 3, del D.Lgs. n. 152 del 2006 dalla data di pubblicazione del relativo avviso al pubblico, ovvero dalla data della suddetta nota del 27/01/2022.

**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 3868 del 03/02/2022, ha chiesto alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo di esprimere il proprio parere endoprocedimentale e ai Servizi II e III della medesima Direzione generale di trasmettere il proprio contributo istruttorio, relativamente al progetto in esame.

**CONSIDERATO** che la **Società R.F.I. S.p.A.**, con nota prot. n. 10 del 22/08/2022, ha indetto una Conferenza di servizi per l'acquisizione delle autorizzazioni ai fini dell'approvazione dell'intervento in oggetto, invitando il Ministero della cultura e tutte le altre Amministrazioni competenti.

**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 32836 del 09/09/2022, in riscontro alla suddetta convocazione, ha comunicato alla Società proponente che il Ministero della cultura potrà rilasciare i pareri richiesti solo a valle della conclusione del presente procedimento di VIA in corso di istruttoria, aggiungendo che, come specificato dall'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021 *"gli esiti della valutazione di impatti ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi e la determinazione conclusiva della conferenza comprende il provvedimento di valutazione di impatto ambientale"*. Ha evidenziato, inoltre, che, ai sensi dell'art. 25, co. 2-quinquies del D.Lgs 152/2006, nel caso non sia necessaria la deroga alla disciplina prevista dal Titolo VI del PPTR, secondo l'art. 95 delle NTA del medesimo PPTR, il concerto del Direttore generale ABAP di questo Ministero comprende l'autorizzazione paesaggistica.

**CONSIDERATO** che la **Società R.F.I. S.p.A.**, con note del 26/10/2022 e del 16/01/2023 ha sollecitato l'Autorità competente e questo Ministero ai fini della conclusione del procedimento di VIA, in quanto l'intervento di cui trattasi usufruisce dei fondi FSC 2014-2020.

**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 39189 del 02/11/2022 e successiva nota del 19/01/2023 (prot. n. 2093) ha chiesto nuovamente alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo di esprimere il proprio parere endoprocedimentale e ai Servizi II e III della medesima Direzione generale a trasmettere il proprio contributo istruttorio, una volta ricevuto il parere della competente Soprintendenza.

**CONSIDERATO** che la **Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo**, con nota prot. n. 656 del 26/01/2023, ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale in merito all'intervento in argomento, che di seguito si riporta:

«(...)

**PREMESSA. CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO**

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo impianto di **Stazione Taranto Nasisi**, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola. Esso è attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato e non vi si effettua servizio viaggiatori. Il presente intervento prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro. Nell'ambito del progetto è altresì prevista la realizzazione delle seguenti opere: realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m., nonché di due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m; un fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa; un sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede; un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani; l'integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori; un fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato); modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica.

**1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO**

*L'area interessata dagli interventi in esame, ricade parzialmente all'interno della perimetrazione del BP – Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30, e del BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto (PAE0140), Vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino, entrambi oggetti di tutela ai sensi della Parte Terza del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Inoltre, sull'area in esame insiste il Vincolo architettonico diretto denominato Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, istituito con DDR 20-09-2018 ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.*

*Si analizza di seguito la situazione vincolistica alla luce dello strumento di pianificazione vigente ovvero del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con D.G.R. con DGR Puglia del 16.02.2015 n. 176 (BURP 40 del 23.03.2015).*

**1. Beni paesaggistici**

**1.1.a - indicazione degli estremi delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico**

*Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto, Vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino*

**1.1.b – indicazione dell'esistenza di aree vincolate ope legis ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004**

*Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30,*

**1.1.c – indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti**

*Nell'area di intervento sono presenti le seguenti tutele individuate dal PPTR vigente della Regione Puglia (approvato con D.G.R. 176 del 16.02.2015):*

- COMPONENTI IDROLOGICHE
  - UCP-Aree soggette a vincolo idrogeologico
- COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI
  - UCP- Formazioni Arbustive in evoluzione naturale
- COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE E DEI SITI NATURALISTICI
  - BP – Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30
- COMPONENTI CULTURALI E INSEDIATIVE
  - BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto (PAE0140), vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto



01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino

- UCP-Area rispetto siti storico culturali (area di rispetto della segnalazione archeologica denominata Galeso, tipologia Chiesa).

Si segnala che la chiesa di S: Maria del Galeso, pur non interessata dagli interventi progettuali è situata a ca. 200 m dal perimetro dell'area di intervento.

#### 1.1.d - Norme di attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area di intervento

- **Il BP Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo**, individuato dall'art.68, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 69, dalle Direttive di cui all'art. 70 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR. Le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente. Gli interventi, a carattere provvisorio e relativi solo alla fase di esecuzione dei lavori, non risultano nel complesso in contrasto con le norme del PPTR e non rientrano tra gli interventi non ammissibili ai sensi del sopracitato art. 71, punto 3 delle NTA del PPTR.

- **Il BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto**, individuato dall'art.75 e disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 77, dalle Direttive di cui all'art. 78 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Nello specifico, il BP è sottoposto alle prescrizioni della scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 e 157 del Codice, di cui alla scheda PAE0140.

Nell'area tutelata ricadono, per una piccola porzione, l'area tecnica (A.T.01), una porzione dell'area di lavoro, alcuni tratti delle piste di cantiere. Gli interventi, considerato che molti di essi sono a carattere provvisorio e funzionali alla fase esecutiva delle opere, non risultano in contrasto con la normativa d'uso del PPTR.

- **L'UCP- Formazioni Arbustive in evoluzione naturale**, individuato dall'art.59, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 60, dalle Direttive di cui dall'art.61 e dalle Misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art.66 delle NTA PPTR.

Il perimetro dell'area d'intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame; nello specifico, un limitato settore del nuovo parcheggio interferisce con il suddetto UCP. La realizzazione del parcheggio rientra tra gli interventi non ammissibili ai sensi dell'art. 66, punto a1 ("rimozione della vegetazione erbacea, arborea e arbustiva, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione delle specie alloctone invasive").

- **L'UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico**, individuato dall'art. 42, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 43, dalle Direttive di cui dall'art. 44 delle NTA PPTR Puglia

Parte dell'area d'intervento e l'intero cantiere A.T.01 ricadono nell'area sottoposta a Vincolo idrogeologico. Gli interventi non risultano nel complesso in contrasto con la disciplina del PPTR. Il progetto, in osservazione dell'articolo 2.2.8.1 del D.M. 17 ottobre 2017, prevede superfici con pavimentazioni drenanti per i posti auto. Tali pavimentazioni sono progettate per drenare completamente o parzialmente le acque raccolte e limitare il quantitativo di acque che finiscono in fognatura.

## **2. Beni architettonici**

### 1.2.a – dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della parte Seconda del D.Lgs 42/2004, art. 10 e 45

Vincolo architettonico diretto denominato Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, istituito con DCPC n. 102 del 10.04.2019 e ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

## **3. Beni archeologici**

Nell'area direttamente interessata dalle opere in progetto non insistono vincoli archeologici istituiti ai sensi degli artt. 10, 12 e 45 del D. Lgs 42/2004.

## **2. ESPLICAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO**

### **1. Beni Paesaggistici**

#### Descrizione del Contesto paesaggistico

L'area su cui si intende realizzare la nuova Stazione di Taranto Nasisi è caratterizzata da un'orografia pressoché pianeggiante e digradante verso il mare, dominata da una matrice agricola in cui prevalgono grandi seminativi non irrigui e, in misura minore, vigneti e uliveti. La natura agricola del territorio in esame testimonia la sua vocazione produttiva ed elemento fondante sottolineato e descritto nella Scheda d'Ambito



di riferimento del "Arco Jonico Tarantino", all'interno della Figura Territoriale e Paesaggistica "L'anfiteatro e la Piana tarantina". L'area si caratterizza, oltre che per la scarsa diffusione di pendenze significative e di forme morfologiche degne di significatività, per la forte presenza del Mar Piccolo di Taranto, circondato da una successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi, ma con uniforme andamento subparallelo alla linea di costa attuale. Dal punto di vista litologico e geomorfologico, si segnala la presenza di un substrato prettamente calcareo, con l'incisione fluvio-carsica della Gravina di Mazzarecchia, prossima ad ovest dell'area in esame, che ospita il corso del Fiume Galeso, generato dalle acque di falda presenti nel sottosuolo, che vengono a giorno in prossimità del litorale. Tra i valori patrimoniali si evidenziano numerosi elementi di rilevante importanza naturalistica. L'area, infatti, interseca il Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, le cui coste rientrano anche in zona SIC (Mar Piccolo - IT9130004) e comprendono, a loro volta, il grande bacino di naturalità della Riserva Naturale Regionale Orientata Palude La Vela (anche Ecomuseo Palude La Vela e del Mar Piccolo Eco.Pa.Mar). Quest'ultima, infatti, area ad elevata biodiversità, rientra tra le zone umide essenziali per lo svernamento, la migrazione delle specie di uccelli nonché stepping stone per le connessioni ecologiche terrestri. Restringendo l'analisi al sito di intervento, nonostante siano ancora leggibili i caratteri identitari del paesaggio, si rileva che l'area risulta fortemente trasformata in tempi recenti da interventi strutturali legati alla viabilità e alla rete ferroviaria.

#### Descrizione degli impatti

Il progetto prevede limitati interventi costruttivi nel sedime e in prossimità dello scalo ferroviario esistente, attualmente usato solo come scalo merci, che viene quindi riqualificato senza operare trasformazioni profonde del sito e dell'area circostante. I parcheggi da realizzare, in materiale drenante e arborati con l'impiego di specie autoctone (cfr. elaborato IA8E00D22RHIM0002001B), risultano nel complesso compatibili con la conservazione dell'equilibrio idrologico e con la normativa d'uso per il BP Parchi e Riserve - Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, purché sia esclusa la limitata area interessata dall'UCP formazioni arbustive in evoluzione naturale.

La percezione della stazione, come evidenziato nella Relazione paesaggistica (elaborato IA8E00D22RGIM0002001B), risulta limitata a pochi punti di vista e ad un ridotto numero di elementi di fruizione statica e dinamica, posti in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria in corrispondenza della quale è prevista la realizzazione dell'intervento. Considerata la limitatezza delle aree da cui è possibile vedere l'intervento in maniera ampia e diretta non si ravvisano impatti significativi sul contesto paesaggistico e sull'assetto percettivo nel suo complesso. In particolare, si segnala che la stazione non è visibile dalla vicina chiesa di S. Maria del Galeso, circondata da un giardino con vegetazione arborea.

I nuovi interventi architettonici di progetto, ovvero quello relativo al nuovo edificio viaggiatori e all'edificio tecnologico, rispettano l'architettura del territorio tramite un'articolazione di volumi semplici con tetto piano che riprendono l'architettura rurale del contesto e quello dell'ex fabbricato di stazione, rendendo l'intervento compatibile e ben integrato con il contesto paesaggistico.

Gli interventi di progetto sono previsti in corrispondenza dell'infrastruttura ferroviaria esistente e relative aree di pertinenza, dunque insistono su un'area già antropizzata, pertanto, non influiscono ulteriormente sulla funzionalità ecologica e l'assetto geomorfologico, né modificano sostanzialmente gli equilibri ecologici della zona.

Si riconoscono, inoltre, le positive ricadute economiche, sociali e di riqualificazione del territorio che il progetto della nuova Stazione di Taranto Nasisi apporterebbe con la sua realizzazione.

## **2. Beni architettonici**

A definire i caratteri del contesto paesaggistico in cui l'intervento in esame sarà inserito, descritti sopra, oltre alla presenza delle ulteriori componenti paesaggistiche richiamate al paragrafo precedente, prossime o interferenti con i terreni interessati dall'intervento di progetto, contribuiscono anche le segnalazioni architettoniche, insediamenti rurali, casolari, masserie e zone di interesse archeologico, che connotano in maniera decisa il paesaggio rurale e attestano inequivocabilmente la vocazione agricola dell'area consolidatasi nel tempo e nella storia.

Si evidenzia, però, in particolar modo, che la nuova Stazione di Taranto Nasisi è parte fondante della **Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo**, individuata come Vincolo architettonico diretto e importante segno del territorio. Si tratta di una testimonianza storica di alto pregio, costruita a cavallo tra il XIX e XX secolo, che

mette in luce l'antica vocazione militare di questo territorio che, ancora oggi, ospita strutture e funzioni del Demanio militare divenute parte integranti del genius loci del tarantino. Oltre al tracciato ferroviario vero e proprio, che attraversa aree della Marina militare e innumerevoli scorci paesaggistici del territorio limitrofo alle coste del Mar Piccolo, fanno parte di questo patrimonio anche le strutture annesse alla funzione ferroviaria come le case cantoniere. È evidente, dunque, come vi siano innumerevoli potenzialità paesaggistiche e turistiche legate alla ferrovia in questione.

Il progetto, come già rilevato, prevede alcuni interventi costruttivi nel sedime e in prossimità dello scalo ferroviario esistente, per i quali, come di seguito argomentato, non si individuano particolari impatti negativi sul patrimonio architettonico, che nell'area direttamente interessata è appunto costituito dalla ferrovia storica e dal vecchio fabbricato viaggiatori.

Per quanto attiene le interferenze dirette delle opere in progetto con la ferrovia storica e le aree annesse, anch'esse vincolate, sono previsti i seguenti interventi: demolizioni delle porzioni dei binari che interferiscono con le opere in progetto; manutenzione con ripristino delle facciate esterne del fabbricato viaggiatori storico, delocalizzazione della pesa per carri ferroviari, che a verrà alloggiata, al fine di consentirne la valorizzazione, in una apposita vasca con parapetto di protezione sita nell'isola pedonale prevista; interventi vari relativi alla costruzione di binari e di realizzazione di pensiline, nonché del nuovo fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari. Si tratta di opere di limitato impatto, che vanno a riqualificare e rifunzionalizzare l'area, al momento dismessa e non fruita, e che pertanto nel complesso risultano compatibili con la conservazione dei caratteri architettonici del contesto. Si evidenzia, in proposito, che il progetto rispetta i segni dei tracciati ferroviari storici, anche nel caso in cui sia necessaria la loro demolizione per la realizzazione dei nuovi parcheggi e delle altre opere previste: tali tracciati saranno rievocati in particolare nei parcheggi di progetto con una pavimentazione di colore differente e prevede il sopracitato intervento di valorizzazione della pesa.

Si rappresenta, infine, per tutti gli interventi ricadenti nell'area vincolata con DCPC n. 102 del 10.04.2019, relativo alla **Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo** – e non solo per quelli indicati dal proponente nell'elaborato IA8E00D22RHIM0000001A, dovrà essere acquisita l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004.

### 3. Beni archeologici

Le opere in progetto non coinvolgono direttamente beni o aree di interesse archeologico e monumentale vincolati a norma della Parte II del D. Lgs. n. 42/2004, tuttavia investono un comprensorio territoriale caratterizzato da un popolamento diffuso a carattere rurale di cui sono testimonianza le numerose masserie, come la stessa Masseria Nasisi, a circa 2 KM a SE della Stazione di Nasisi, nella quale è documentata una frequentazione a partire dall'età ellenistica, e il Regio Tratturello Tarantino (sito a ca. 600 metri di distanza dal sedime dell'intervento), inserito al n. 75 nella Carta dei Tratturi, sottoposto a particolari disposizioni di tutela con D.M. 22.12.1983.

Si evidenzia in proposito che questo Ufficio ha già rilasciato, con nota prot. 879 del 07.02.2022, le valutazioni inerenti alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25, comma 1 del D. Lgs 50/2016 per il progetto in argomento, riscontrando la relativa istanza di Italferr S.p.A. prot. DTSCC.ATS. 0100096.21.U del 28.09.2021, acquisita al ns. prot. 5630 del 30/09/2021.

Di seguito si richiamano le considerazioni e le valutazioni già rese facendo riferimento alla documentazione per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, confluita tra gli elaborati progettuali per l'attuale procedimento di VIA.

Nella Relazione archeologica è stato definito un grado di rischio archeologico relativo prevalentemente medio-basso per la maggior parte delle aree interessate dalle opere in progetto, pari al 92% del totale (cfr. elaborati IA8E00D22N6AH0001001A, IA8E00D22N6AH0001002A), con l'eccezione di quelle che interessano l'area più prossima all'abbazia di S. Maria del Galeso, definite a rischio medio (4%) o-alto (4%).

La chiesa di S. Maria del Galeso, affidata ai monaci cistercensi nel corso del XII secolo, è un luogo di culto medievale da considerare come un punto di riferimento nell'articolazione dei paesaggi medievali per l'area ad ovest di Taranto, sebbene priva di specifiche tutele. Presso la l'edificio di culto sono segnalati ritrovamenti afferenti al basso Medioevo (XI-XV secolo), probabilmente relativi ad un nucleo insediativo rurale strettamente connesso con il complesso religioso. Gli interventi più prossimi alla chiesa ricadono in minima parte nell'area a rischio medio e, per una porzione esiga, in quella a rischio alto; in ogni caso, interessano il sedime già occupato dal tracciato ferroviario esistente e l'area immediatamente adiacente e non comportano

scavi estesi.

Le ricognizioni di superficie, condotte in un'area di circa 76 ettari individuata all'interno di un buffer di 300 m dal tracciato ferroviario, non hanno consentito di verificare la presenza di testimonianze archeologiche a causa dell'inaccessibilità dei luoghi, della visibilità nulla dovuta alla vegetazione spontanea e per la presenza di un'area urbanizzata (cfr. elaborato IA8E00D22N5AH0001001A). Il sito direttamente interessato dall'intervento progettuale è infatti inserito in un contesto già oggetto di interventi di infrastrutturazione ed è fortemente modificato rispetto all'aspetto originario dei luoghi.

In ragione dei dati sopra esposti, tenuto conto dei dati della ricognizione rapportati alla scarsa visibilità e considerato che il progetto in valutazione prevede movimenti di terreno e scavi al di sotto delle quote attuali di calpestio, tra cui quelli per la realizzazione di un impianto di raccolta delle acque meteoriche, con vasca di raccolta situata al di sotto del piazzale di parcheggio, e quelli per la realizzazione di un sottopasso e del relativo ascensore, questo Ufficio ritiene gli scavi previsti possano comportare danneggiamenti a stratigrafie o strutture di interesse archeologico eventualmente ancora conservate nel sottosuolo, anche a livello residuale.

### 3. **PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA**

In ragione della presente istruttoria, analizzando il contesto con riferimento agli elementi strutturanti il paesaggio individuati dal PPTR e così come individuato dagli elaborati di progetto (IA8E00D22RHIM0002001B, IA8E00D22DXSA0001001A), richiamate tutte le considerazioni e valutazioni sopra esposte, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime **parere favorevole** alla realizzazione di quanto in oggetto, con le seguenti **prescrizioni** volte a mitigare e migliorare ulteriormente l'inserimento nel sito del previsto intervento:

1. siano conservate e valorizzate all'interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale;
2. il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo corten;
3. gli infissi esterni del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico abbiano finitura opaca tipo corten;
4. il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;
5. siano concordati con questa Soprintendenza colore, materiale e forma delle cornici in aggetto previste in corrispondenza di finestre del fabbricato viaggiatori e lungo la parete del fabbricato tecnologico;
6. tutti i lavori che comportano movimento di terra a di sotto delle quote di calpestio dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalle fasi della cantierizzazione e fino alla completa messa in luce del piano utile alla posa delle opere da realizzarsi al fine di verificare la presenza di tracce antropiche;
7. l'esecuzione delle attività di controllo archeologico sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D.Lgs. 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017);
8. gli archeologi incaricati, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di inviare report settimanali al funzionario archeologo responsabile della tutela territoriale di Taranto e di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori, salvo proroghe da richiedere formalmente, la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;
9. la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate;
10. in caso di rinvenimenti, sarà cura dell'Ufficio scrivente valutare la necessità di approfondimenti di indagine al fine di definire la natura e l'entità del deposito archeologico e dettare le eventuali prescrizioni, tali da poter comportare anche modifiche nei lavori progettati, necessarie alla tutela, alla messa in sicurezza e alla conservazione dei manufatti antichi ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali.

(...) ».

**CONSIDERATO** che il Servizio II – **Scavi e tutela del patrimonio archeologico della competente Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 11191 del 27/03/2023, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in merito all'intervento in argomento, che di seguito si riporta:

«(...)

Con riguardo ai profili di tutela archeologica, considerata la tipologia delle lavorazioni previste in rapporto alle peculiarità della frequentazione dell'area in epoca antica, caratterizzata da un potenziale archeologico diffuso ma non puntualmente localizzabile con le metodiche proprie dell'archeologia preventiva, si condividono le valutazioni espresse dalla Soprintendenza e, nel confermarne il parere positivo, si richiama allo scrupoloso rispetto della prescrizione di assistenza archeologica continuativa per tutte le lavorazioni che comportino scavo o movimento terra a qualsiasi quota.

La sorveglianza archeologica dovrà garantire la presenza costante di un archeologo qualificato a norma di legge, con oneri a carico della committenza e operante sotto la direzione scientifica del succitato Ufficio territoriale, al quale settimanalmente verrà inviato un report e, entro 30 giorni dalla fine dei lavori, la documentazione integrale dell'intervento.

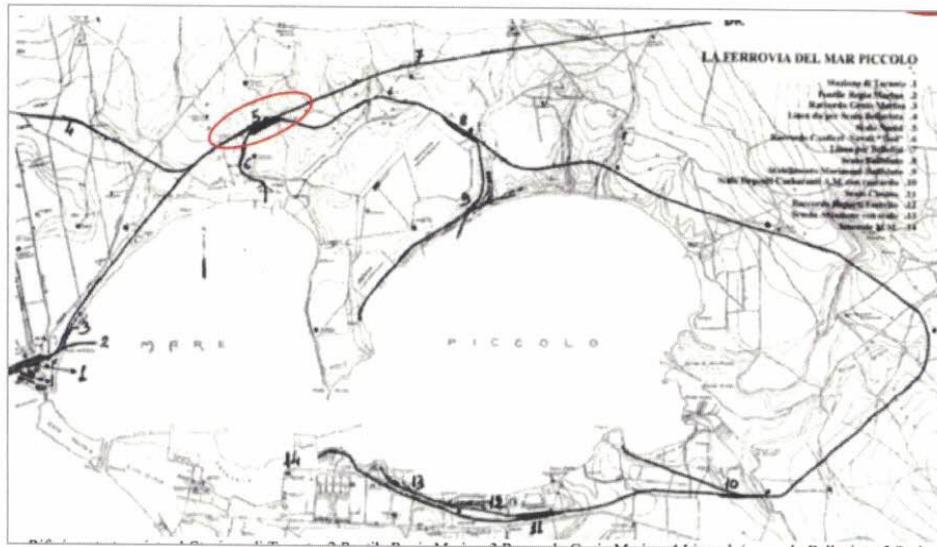
La data di inizio dei lavori e il relativo cronoprogramma, nonché il nominativo e il curriculum vitae dell'archeologo incaricato dovranno essere comunicati alla Soprintendenza con congruo anticipo, al fine di concordare le modalità di intervento.

A norma degli articoli 28, comma 4, 90 e 91 del D.Lgs. n. 42/2004 e dell'art. 25, comma 6, del D.Lgs. n. 50/2016, resta ferma la facoltà della Soprintendenza di intervenire, in base a eventuali emergenze archeologiche individuate in corso d'opera, con ulteriori indicazioni e prescrizioni, volte ad assicurare la compatibilità di quanto progettato con la tutela del patrimonio archeologico, e che potranno prevedere specifiche soluzioni tecniche e/o modifiche progettuali.»

**CONSIDERATO** che il Servizio III – **Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico della competente Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 13747 del 24/03/2023, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in merito all'intervento in argomento, concordando con il parere favorevole con prescrizioni espresso dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo, ha precisato che *“relativamente alle interferenze dirette dell'opera di progetto con il patrimonio tutelato ai sensi della parte II del D.lgs. 42/2004, nello specifico gli interventi previsti sulle strutture della Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, tutelata con DCPC n. 102 del 10/04/2019, questo servizio III ritiene che qualora gli armamenti delle porzioni dei binari oggetto di demolizione dovessero risultare originali, dovranno essere conservati e delocalizzati nello stesso modo in cui verrà preservata la pesa dei carri ferroviari”*. Ha quindi confermato quanto rappresentato dalla Soprintendenza Nazionale di Taranto in merito alla necessità di acquisire *“l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004 per ogni opera ricadente nell'area tutelata con DCPC n. 102 del 10/04/2019”*.

**CONSIDERATO** che l'intervento in esame ha quale obiettivo principale quello di permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto. Esso, infatti, assume un grande valore strategico per la provincia jonica, in quanto la località ferroviaria di Taranto Nasisi si colloca in una posizione molto vicina a importanti quartieri periferici di Taranto, a sud est della città, strategica per realizzare uno scambio modale tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai comuni della provincia di Taranto. Inoltre, il progetto è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

**CONSIDERATO** che l'intero progetto in esame (comprese alcune delle aree di cantiere) si colloca all'interno di un'area dove sorge l'antico scalo ferroviario di Nasisi, attualmente in disuso, che è parte del vincolo culturale di cui al DCPC n. 102 del 10/04/2019 (tracciato ferroviario “Taranto Nasisi-Taranto Arsenale”, più notoriamente conosciuto come Circummarpiccolo, costruito nei primi anni del '900 e completato nel 1917, di lunghezza di circa 18 km, nato per servire l'Arsenale della Marina Militare) e che tale vincolo riveste un interesse storico ed etnoantropologico per almeno un duplice ordine di motivi: innanzitutto per il ruolo che il suo utilizzo ha ricoperto nella storia sociale ed economica della città di Taranto, garantendo uno sviluppo occupazionale e un miglioramento della circolazione di beni e di merci, in secondo luogo per il rapporto di stretta interdipendenza con l'area dell'Arsenale Militare Marittimo, le cui implicazioni storiche per lo sviluppo demografico ed economico della città sono ancora oggi indiscusse (cfr. Relazione storica ed etnoantropologica allegata al vincolo).



Storica linea ferroviaria militare "Circummarpiccolo" (bene culturale DCPC n. 102 del 10/04/2019) Individuazione dell'area d'intervento (cerchiata in rosso) al punto 5: Scalo Nasisi.

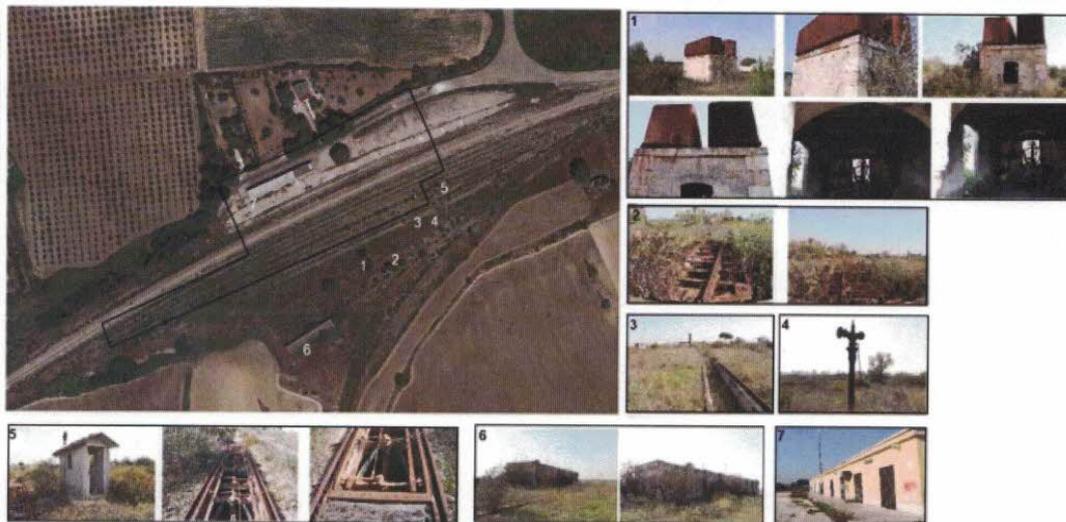


Figura 2-27: La ferrovia del Mar Piccolo e localizzazione reperti archeologici della Storica ferrovia militare "Circummarpiccolo". 1 - Antica presa; 2 - piattaforma girevole; 3 - antiche rotaie; 4 - Colonne idrauliche; 5 - fosse di visita; 6 - fabbricato di servizio; 7 - fabbricato principale stazione di Nasisi



Fabbricato Viaggiatori esistente



Antica pesa per carri ferroviari

04/05/2023

**CONSIDERATO** che l'intervento proposto prevede:

- l'adeguamento del binario di corsa (con traslazione verso sud per consentire la realizzazione del nuovo parcheggio di stazione);
- la realizzazione di n.2 binari di precedenza con itinerari contemporanei a 60km/h; uno di modulo pari ad almeno 250m per consentire l'incrocio e l'altro di modulo 650m per consentire l'attestamento dei servizi;
- la realizzazione di n.2 marciapiedi a standard H55 di lunghezza pari a 250 m.
- un nuovo fabbricato viaggiatori;
- un nuovo fabbricato tecnologico;
- un sottopasso con rampe di scale e ascensori;
- un parcheggio per l'interscambio ferro-gomma;
- tutti gli interventi tecnologici per l'adeguamento al nuovo piano di stazione.

**CONSIDERATO** che nella Relazione descrittiva generale il Proponente riferisce che *il nuovo complesso è stato progettato, ... mirando... a occupare un'area contenuta dell'antico scalo ferroviario, conservando le tracce storiche dell'impianto e riducendo al minimo il consumo di suolo. L'idea sottesa al progetto è quella di poter recuperare, in un secondo momento, la quota parte dell'area dismessa, che non viene interessata dal nuovo impianto di stazione, con lo scopo di realizzare un parco archeologico industriale. Tale progetto, inoltre, è strutturato per poter eventualmente ospitare anche una futura greenway, che potrebbe attraversare l'antico tracciato ferroviario all'interno del parco archeologico-industriale. Il percorso ciclabile potrebbe essere in futuro riconnesso alla stazione stessa tramite l'apertura del sottopasso ferroviario di stazione.*

**CONSIDERATO** che nella Relazione descrittiva generale, nel Relazione paesaggistica e nel SIA, il Proponente riferisce che *"la nuova stazione, oggetto della presente analisi, interferisce con le sole antiche rotaie, le quali, per la realizzazione dell'intervento verranno in minima parte demolite. L'architettura del piazzale di stazione è stata progettata proprio nel rispetto delle tracce del territorio e dell'architettura industriale presenti nell'area. Infatti, la traccia dei binari demoliti sarà ripresa da un disegno di pavimentazione opportunamente studiato, che accompagna l'utente dell'impianto di stazione in percorsi che conducono ad elementi ferroviari rievocanti la storicità del luogo, come l'esistente antica pesa per carri ferroviari (n.1), che si prevede di delocalizzare (in quanto interferente con le opere progetto) dopo averla restaurata, ricollocandola come monumento al centro della nuova piazza pedonale, che sarà realizzata tra i nuovi fabbricati e il fabbricato viaggiatori storico, che si prevede, nell'ambito del presente intervento, di mantenere negli esterni".* (cfr. immagine sotto riportata).



04/05/2023

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

**PRESO ATTO** che la competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale con il parere endoprocedimentale del 26/01/2023, sopra riportato, ha dichiarato che “non si individuano particolari impatti negativi sul patrimonio architettonico che, nell’area direttamente interessata è appunto costituito dalla ferrovia storica e dal vecchio fabbricato viaggiatori”, in quanto “si tratta di opere di limitato impatto che vanno a riqualificare e rifunzionalizzare l’area, al momento dismessa e non fruita, e che nel complesso risultano compatibili con la conservazione dei caratteri architettonici del contesto. Si evidenzia, in proposito, che il progetto rispetta i segni dei tracciati ferroviari storici, anche nel caso in cui sia necessaria la loro demolizione per la realizzazione dei nuovi parcheggi e delle altre opere previste: tali tracciati saranno rievocati in particolare nei parcheggi di progetto con una pavimentazione di colore differente” e richiama il progetto di valorizzazione della pesa per carri ferroviari che verrà delocalizzata e ricollocata nell’isola pedonale prevista dal progetto (cfr. immagine sotto riportata).

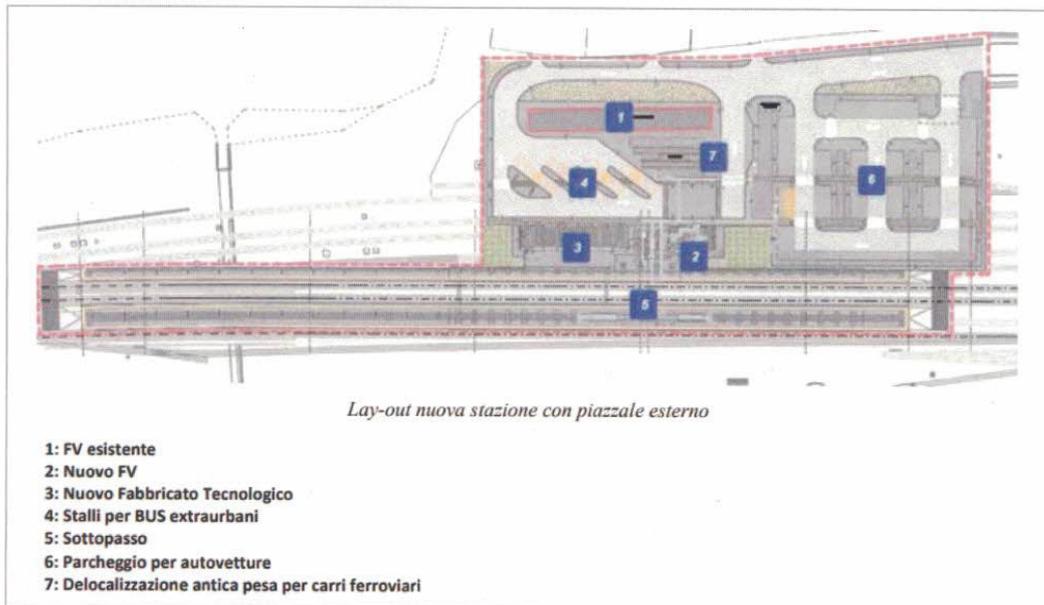


Figura 4-1 Condizioni percettive ante operam

*Ante operam*



Figura 4-2 Condizioni percettive post operam

*Post operam*

**CONSIDERATO** che dalla Relazione storica ed etnoantropologica che accompagna il vincolo culturale si legge che “per buona parte della sua lunghezza [il tracciato ferroviario Circummarpiccolo] ha mantenuto l’armamento originale con rotaie realizzate tra il 1882 e il 1884 a Bochum...”.

04/05/2023

**PRESO ATTO** che il Servizio III – *Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico* della competente Direzione generale ABAP, con la nota sopra citata ha ritenuto di dettare la seguente prescrizione: “... qualora gli armamenti delle porzioni dei binari oggetto di demolizione dovessero risultare originali, dovranno essere conservati e delocalizzati nello stesso modo in cui verrà preservata la pesa dei carri ferroviari”.

**RILEVATO** che, ai fini dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. lgs. 42/2004, come previsto dall'art. 25, co. 2-*quinquies* del D. lgs. 152/2006, il Proponente ha sintetizzato come segue le interferenze degli interventi previsti con i beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del medesimo decreto legislativo:

Tabella 2-3 tabella di sintesi dei vincoli interferiti e delle tutele nell'area di studio

Vincolo/tutela	Riferimento normativo	Interferenza con il progetto e le aree di cantiere
Storica ferrovia militare “Circummarpiccolo” – scalo di Nasisi	D.Lgs.42/04, art.10	Il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico	art.136, c.1, lett. c) e d)	Il progetto <u>non</u> interessa l'area tutelata, seppur prossimo alla stessa. Nell'area tutelata ricadono: - per una piccola porzione, l'area tecnica (A.T.01); - una porzione dell'area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri	art.142, c.1, lett. a)	Nell'area tutelata ricade, in parte, il cantiere di armamento (C.A.01) che tuttavia è previsto su un'area interna allo scalo ferroviario della stazione di Taranto. Anche un breve tratto nelle piste di cantiere (circa 40 m) ricade nel bene paesaggistico relativo alla fascia costiera: la pista di cantiere ricalca una strada sterrata esistente.
UCP – Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative	art.143, co.1, lett. e)	Una piccola porzione dell'area di rispetto relativa al bene Galeso è interessata dall'area di lavoro. Inoltre, un breve tratto (circa 40 m) delle piste di cantiere ricade in tale UCP.
UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale	art.143, co.1, lett. e)	Il perimetro dell'area d'intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame. La UCP in esame è interessata anche da una porzione dell'area di lavoro
UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico	art.143, co.1, lett. e)	Parte dell'area d'intervento e l'intero cantiere A.T.01 ricadono nell'area sottoposta a vincolo. La UCP in esame è interessata anche da: - una porzione dell'area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
UCP – Aree di rispetto dei boschi	art.143, co.1, lett. e)	Le piste di cantiere, per un tratto di circa 57 m, ricadono in tale area.

**CONSIDERATO** che il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere e l'area AT.01, ricadono quasi completamente nell'area di cui al bene culturale DCPC n. 102 del 10/04/20219 e che pertanto sarà necessario, prima della definizione del progetto esecutivo, acquisire dalla competente Soprintendenza ABAP l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004, nell'ambito della quale potranno essere dettate specifiche prescrizioni ai fini della tutela del bene culturale interessato dall'intervento in questione e contemporaneamente anche ai fini della tutela dei beni paesaggistici interferiti.

**CONSIDERATO** che per quanto attiene all'interferenza diretta delle opere proposte con i beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del D. lgs. 42/2004, si rileva che l'area di notevole interesse pubblico denominata “Fascia costiera

del Mar Piccolo nel comune di Taranto" istituita con DM 01/08/1985 (vincolata ai sensi dell'art. 136 del D. lgs. 42/2004) e l'area relativa al Parco naturale Regionale del Mar Piccolo, istituita con legge regionale n. 30/2020 (bene paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. f del D. lgs. 42/2004) sono interferite in parte dalla localizzazione dell'area tecnica A.T.01, da una porzione dell'area di lavoro e da alcuni tratti delle piste di cantiere (cfr. immagini successive).



Figura 2-27: Dettaglio del Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo" in prossimità del progetto



04/05/2023

## LEGENDA CARTA DEI VINCOLI

	Intervento di progetto		Limite intervento
<b>BENI CULTURALI (Art.10 D.Lgs 42/2004)</b>			
	Storica ferrovia militare Circummarpiccolo		
	Storica ferrovia militare Circummarpiccolo - Scalo Nasisi		
<b>BENI PAESAGGISTICI</b>			
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/04)			
	Area di notevole interesse pubblico - lettera c) e d)		
Aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)			
	Territori costieri (art. 142, co. 1, lett. a))		
	Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art. 142, co. 1, lett. c))		
	Boschi (art. 142, co. 1, lett. g))		
UCP (art. 143, co.1 lett.e)			
	Formazioni arbustive in evoluzione naturale		
	Sorgenti		
	Aree soggette a vincolo idrogeologico		
	Aree di rispetto dei boschi		
Testimonianze della Stratificazione Insediativa:			
	Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m)		
	Siti interessati da beni storico culturali		
Componenti dei valori percettivi			
	Strade panoramiche		
Aree naturali protette - Piani di Gestione Siti Rete Natura 2000			
	Siti di rilevanza naturalistica - SIC		

## Aree di cantiere

	CB - Cantiere base
	CO - Cantiere operativo
	AT - Area tecnica per opera
	AS - Area di stoccaggio
	CA - Cantiere armamento
	Area di lavoro
	Pista di cantiere

**PRESO ATTO** che, nella Relazione paesaggistica, il Proponente evidenzia che una minima parte (le sole piste di cantiere) del cantiere di armamento (CA.01, l'area di cantiere è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto) interessa un'area perimetrata ai sensi dell'art. 142, co.2, D. lgs. 42/2004 e, pertanto, per tale cantiere non è dovuta l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del medesimo decreto legislativo.

**CONSIDERATO** che, come evidenziato dalla competente Soprintendenza Nazionale di Taranto, gli interventi localizzati nei sopra citati beni paesaggistici hanno carattere provvisorio e non risultano in contrasto con la disciplina prevista per tali beni paesaggistici dalla *Scheda PAE0140* e dalle NTA del PPTR.

**RITENUTO** che, in considerazione del fatto che i beni paesaggistici direttamente interferiti dagli interventi previsti (area tecnica A.T.01, una porzione dell'area di lavoro e alcuni tratti delle piste di cantiere) ricadono anch'essi nel vincolo culturale di cui al DCPC n. 102 del 10/04/2019, e che per tali interventi sarà ugualmente necessario acquisire l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del medesimo decreto legislativo dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo e che, pertanto, in quella sede potrà essere rilasciato anche il parere previsto ai sensi dell'art. 146 del D. lgs. 42/2004.

**CONSIDERATO**, pertanto, che per quanto sopra evidenziato, il concerto del Soprintendente speciale per il PNRR non può contenere, per quanto di competenza del Ministero della cultura, l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D. lgs. n. 42 del 2004, così come stabilito dal comma 2-*quinquies* dell'art. 25 del D. lgs. 152 del 2006, dovendosi acquisire, sulla stessa area anche e prioritariamente l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. n. 42 del 2004.

**CONSIDERATO** che in fase di realizzazione è prevista la rimozione della vegetazione spontanea arbustiva e l'abbattimento di alcuni individui di pino domestico di carattere monumentale e che comunque, il Proponente nel SIA prevede *inerbimenti, sia con vegetazione erbacea e sia con possibile introduzione di specie arbustive autoctone, nonché la creazione di siepi arbustive, con utilizzo di alaterno (Rhamnus alaternus), lentisco (Pistacia lentiscus), terebinto (Pistacia terebinthus), cisto (Cistus spp.), fillirea (Phillyrea spp.), timo (Thymus spp.), rosmarino (Rosmarinus*

04/05/2023

*officinalis*), corbezzolo (*Arbutus unedo*) e lavanda (*Lavanda angustifolia*), oltre alla piantumazione di individui arborei di tamerice comune (*Tamarix gallica*) e leccio (*Quercus ilex*).

**Per tutto quanto sopra considerato, visto, esaminato e ritenuto** a riguardo delle opere previste dal progetto di cui trattasi, a conclusione dell'istruttoria condotta per la procedura in oggetto e per le valutazioni sopra narrate, tra le quali le valutazioni espresse dalla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo – Taranto con il parere endoprocedimentale del 26/01/2023, il contributo istruttorio del Servizio III della Direzione generale ABAP del 24/03/2023 e il contributo istruttorio del Servizio II della Direzione generale ABAP del 27/03/2023; la **Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio**, per quanto di competenza, relativamente all'intervento denominato "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", ubicato nel territorio comunale di Taranto, **esprime parere tecnico istruttorio favorevole** alla relativa pronuncia di compatibilità ambientale, precisando che R.F.I. deve rispettare tutte le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 7:

- 1) **R.F.I. S.p.A.**, prima dell'elaborazione del progetto esecutivo e della presentazione dell'istanza di autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004, deve concordare con la competente Soprintendenza ABAP dei sopralluoghi, al fine di dare attuazione alla prescrizione dettata dal Servizio III-*Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico* della Direzione generale ABAP, definendo quali porzioni di rotaie o eventuali ulteriori elementi di archeologia industriale originali possono essere oggetto di delocalizzazione e conservazione, ovvero di valorizzazione, come previsto per la pesa dei carri ferroviari dall'attuale progetto. A seguito di tale ricognizione, dovrà essere rimodulato il progetto e redatta una relazione comprensiva di elaborati grafici, da sottoporre a verifica di ottemperanza ai competenti Uffici di questo Ministero come di seguito indicato.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza - Ente Vigilante: Ministero della cultura – Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio-Servizio III - *Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico*;

Ente coinvolto: Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 2) **R.F.I. S.p.A.**, prima dell'elaborazione del progetto esecutivo, deve acquisire dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004 per tutti gli interventi previsti nell'area vincolata secondo l'art. 10 del D. lgs. 42 del 2004 e il parere della medesima Soprintendenza per le opere che incidono sui beni paesaggistici di cui alla Parte III del medesimo decreto legislativo

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 3) **R.F.I. S.p.A.**, con almeno trenta giorni di preavviso, deve:
  - a) comunicare la data di inizio dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per sub-lotti successivi - alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo;
  - b) consegnare alla competente Soprintendenza Nazionale, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere – comprese quelle di impianto del cantiere - che prevedano movimenti di terra, scavi o sondaggi nel sottosuolo;
  - c) comunicare alla competente Soprintendenza Nazionale, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il nominativo (con allegato *curriculum*) del personale specializzato archeologico incaricato della sorveglianza archeologica di cui alla condizione ambientale n. 2, rimanendo i relativi oneri a carico della stessa R.F.I. S.p.A.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 3. Fase precedente la cantierizzazione.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

4) **R.F.I. S.p.A.** deve provvedere a che:

- a) per tutti i lavori che comportano movimento di terra al di sotto delle quote di calpestio dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalle fasi della cantierizzazione e fino alla completa messa in luce del piano utile alla posa delle opere da realizzarsi al fine di verificare la presenza di tracce antropiche;
- b) le attività di assistenza archeologica in corso d'opera, nonché le eventuali indagini archeologiche, siano affidate ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D.Lgs. n. 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017), in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori nei diversi settori di intervento;
- c) gli archeologi incaricati, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, avranno cura di inviare report settimanali al funzionario archeologo responsabile della tutela territoriale di Taranto della Soprintendenza Nazionale e di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori, salvo proroghe da richiedere formalmente, la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite dalla stessa Soprintendenza Nazionale.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

5) Si prescrive a **R.F.I. S.p.A.:**

- a) se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi – comprese le attività di impostazione dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale se ne ravviserà la necessità, valuterà la necessità di approfondimenti di indagine al fine di definire la natura e l'entità del deposito archeologico e dettare le eventuali prescrizioni, tali da poter comportare anche modifiche nei lavori progettati, necessarie alla tutela, alla messa in sicurezza e alla conservazione dei manufatti antichi ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali.
- b) di rendere edotto il Direttore dei Lavori e le Ditte incaricate dei lavori di quanto già in carico a R.F.I. S.p.A., relativamente agli obblighi derivanti dalle disposizioni stabilite dall'articolo 90 e, quindi dagli articoli 161, 169 e 175, comma 1, lett. b), del D. Lgs. 42/2004 in materia di tutela del patrimonio archeologico, con particolare riguardo alla tempestiva comunicazione in caso di relative scoperte fortuite – anche dubbie - alla competente Soprintendenza Nazionale e alla contestuale sospensione dei lavori con mantenimento dello stato di fatto al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte del medesimo competente Ufficio periferico di questo Ministero.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 6) Per le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché in ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato, in continuità con il termine dei relativi lavori, il recupero e il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle relative opere e

cantieri.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 5. Fase di rimozione e smantellamento del cantiere.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

7) R.F.I S.p.A., entro sei mesi dal termine della realizzazione del progetto, deve consegnare alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo:

a) una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate dal numero 1) al numero 6).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST-OPERAM – 6. Fase precedente la messa in esercizio.

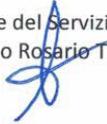
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

Supporto Ales S.p.A.  
arch. Ilaria Martella

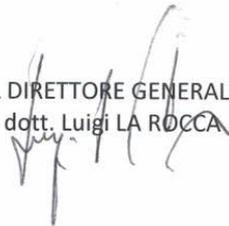
Il Responsabile del Procedimento  
UOTT n. 5 - arch. Carmela Iannotti  
(tel. 06/6723.4566 – [carmela.iannotti@cultura.gov.it](mailto:carmela.iannotti@cultura.gov.it))



Il Dirigente del Servizio V della DG ABAP  
arch. Rocco Rosario Tramutola



IL DIRETTORE GENERALE  
dott. Luigi LA ROCCA



m\_ante.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008621.25-07-2023



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

\* \* \*

**Parere n.491 del 17 luglio 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>VIA ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006</i></p> <p><i>Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi</i></p> <p><i>ID VIP 7928</i></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>R.F.I. RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</i></p>

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs. del 3 aprile 2006, n.152, recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 ;

**RICORDATE** le norme che regolano il procedimento di VIA e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
  - lett. b) *valutazione d'impatto ambientale, di seguito VIA: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto;*
  - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
- l’art.25 recante ‘*Valutazione degli impatti ambientali e provvedimento di VIA*’ ed in particolare il comma 1, secondo cui “*L'autorità competente valuta la documentazione acquisita tenendo debitamente conto dello studio di impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente, nonché dai risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma degli articoli 24 e 32. Qualora tali pareri non siano resi nei termini ivi previsti ovvero esprimano valutazioni negative o elementi di dissenso sul progetto, l'autorità competente procede comunque alla valutazione a norma del presente articolo*”;
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- Allegato VII, recante “Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all’articolo 22”
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- le Linee Guida “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida della Commissione Europea “Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”;
- Le Linee Guida Nazionali recanti le “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale” approvate dal Consiglio SNPA, 28/2020;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

**VISTO** il D.P.R. 120/2017 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”

**VISTI:**

- gli artt. 2 comma 6 e 5 comma 2 del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, PNRR, il quale stabilisce che nessuna misura inserita in un piano per la ripresa e la resilienza debba arrecare danno agli obiettivi ambientali ai sensi dell’articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 relativo all’istituzione di un quadro per facilitare gli investimenti sostenibili;
- l’art. 1 comma 8 del D.L. 59/2021 convertito in L. 101/2021, recante Misure urgenti al Fondo complementare al PNRR e altre misure urgenti per gli investimenti, ai sensi del quale le amministrazioni attuano gli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari in coerenza con il principio dell’assenza di un danno significativo agli obiettivi ambientali, di cui all’articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020;
- la Comunicazione resa dalla Commissione UE 2021/C58/01 recante Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio "non nuocere in modo significativo"
- la Circolare del MEF del 30 dicembre 2021 n. 32 ad oggetto " Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH)"

**PREMESSO** che:

- la Società RFI S.p.A. con nota prot.n. DIN.DIPT.PS\A0011\P\2021\332 del 21/12/2021 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto definitivo “Linea Taranto – Brindisi –Nuova Stazione di Taranto Nasisi”; la procedura è integrata, ai sensi dell’art. 10, comma 3, D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all’art. 5, D.P.R. n.357/1997;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-6769 del 20/01/2022;
- la Divisione con nota prot. MATTM-9840 del 27/01/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA-415 in data 28/01/2022, ha comunicato al Proponente, agli enti ed alle Amministrazioni interessate la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.23, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione con la citata nota prot.n. MATTM-9840 del 27/01/2022 ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione tecnica allegata e consistente in: Progetto definitivo; Studio di impatto ambientale comprensivo della valutazione di incidenza; Sintesi non tecnica; Piano di utilizzo terre e rocce da scavo;
- con la medesima nota la Divisione ha comunicato che la Commissione provvede ad assegnare l'istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: "PNRR E LINEARI";
- la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS è integrata, in sede di istruttoria, con il Commissario regionale per la Regione Puglia, salvo manifestazione di segno contrario della Regione medesima.

**CONSIDERATO** che sono state presentati i seguenti pareri espressi da parte dei seguenti enti

<i>Numero protocollo</i>	<i>data</i>	<i>Ente</i>
MASE-2023-0080558	18/05/2023	Comune di Taranto
MASE-2023-0072340	5/05/2023	Regione Puglia
MiTE-2023-0030896	3/03/2023	Comune di Taranto
MASE-2023-0043605	22/03/2023	Comune di Taranto

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto la valutazione della compatibilità ambientale del definitivo "*Linea Taranto – Brindisi –Nuova Stazione di Taranto Nasisi*"
- la valutazione è effettuata, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MATTM-9840 del 27/01/2022, sulla base della seguente documentazione tecnica depositata dal Proponente:
  - ✓ Elaborati del Progetto Definitivo
  - ✓ Studio di Impatto Ambientale
  - ✓ Sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale
  - ✓ Format di supporto screening V.Inc.A
- l'intervento rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II - Progetti di competenza statale alla Parte Seconda del decreto legislativo n.152/2006, al punto 10) "tronchi ferroviari di grande distanza"
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è pari a Euro 30.146.223,68;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- il valore economico dell'opera pari a è notevolmente superiore a 5 milioni di euro, la ricaduta occupazionale è più di 15 unità.

#### **RILEVATO e VALUTATO che**

Il progetto riguarda l'Impianto di Taranto Nasisi di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ubicato alla progressiva 3+999 km della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi – Montesemola.

Attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato senza servizio viaggiatori, l'intervento prevede la trasformazione dell'intero impianto esistente in una stazione, dotata di due binari aventi anche la funzione di terminal intermodale passeggeri gomma – ferro.

L'obiettivo principale è quello di permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto.

#### **ASPETTI PROGETTUALI**

##### **Inquadramento territoriale e quadro generale di progetto**

Il progetto del nuovo impianto di stazione di Taranto Nasisi si colloca all'interno di un'area alquanto depressa del comune di Taranto, dove sorge l'antico scalo ferroviario di Nasisi, attualmente in disuso.



**Figura 1– Inquadramento geografico e localizzazione dell'area di Intervento (in rosso)**

La stazione Nasisi attualmente esistente non effettua servizio viaggiatori (non risulta nessuna fermata sull'orario ufficiale Trenitalia 2022-2023 per il servizio regionale di Puglia e Basilicata, quadro 346) da oltre un decennio e la circolazione ferroviaria avviene su un solo binario, quello di corretto tracciato, senza fermata.

L'intervento, finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud", è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

che prevede anche l’attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.



Figura 2– Inquadramento territoriale : in rosso l’area d’intervento

#### Inquadramento progettuale

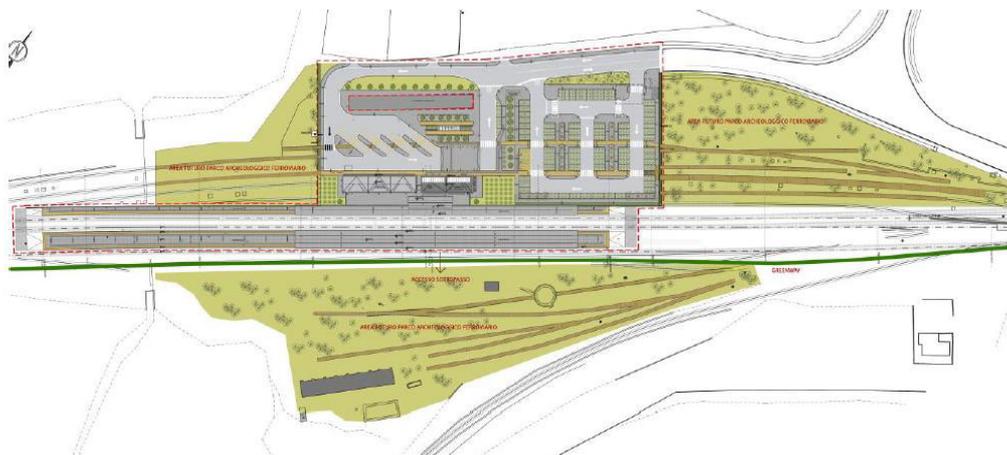


Figura 3 – Planimetria generale con indicazione della potenziale futura espansione del parco archeologico - industriale

L’intervento prevede la realizzazione di una stazione di n. 3 binari con modulo pari a 250 m e itinerari a 60 km/h, n. 2 marciapiedi a standard H55, un sottopasso con rampe di scale e ascensori, un nuovo fabbricato viaggiatori e un parcheggio ad esso antistante con capacità di 50 stalli per auto e 4 per bus; nella Figura 4 sono indicati:

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- 1: FV esistente
- 2: Nuovo FV
- 3: Nuovo Fabbricato Tecnologico
- 4: Stalli per BUS extraurbani
- 5: Sottopasso
- 6: Parcheggio per autovetture
- 7: Delocalizzazione antica pesa per carri ferroviari

Il Proponente precisa nella che «Le attività relative agli interventi accessori, di miglioramento della viabilità stradale esistente, saranno realizzati con altro appalto, a cura di altro ente, con fondi appositamente destinati a tale intervento.»

Nella Figura 4 è illustrato lo schema del nuovo impianto, con l'indicazione dei nuovi volumi (fabbricato viaggiatori e fabbricato tecnologico), del parcheggio per autovetture e degli stalli per autobus extraurbani, entrambi funzionali alla realizzazione di un hub intermodale gomma-ferro. Inoltre è rappresentato il nuovo sottopasso di stazione, che consentirà di raggiungere il II e III binario tramite rampe di scale e ascensori.

Su entrambi i marciapiedi saranno realizzate due pensiline, baricentriche rispetto all'ingresso della nuova stazione, di lunghezza pari a 125 m su marciapiedi lunghi 250 m ad altezza H=55 cm. Dette opere risulteranno conformi ai requisiti PMR (per Persone a Mobilità Ridotta).

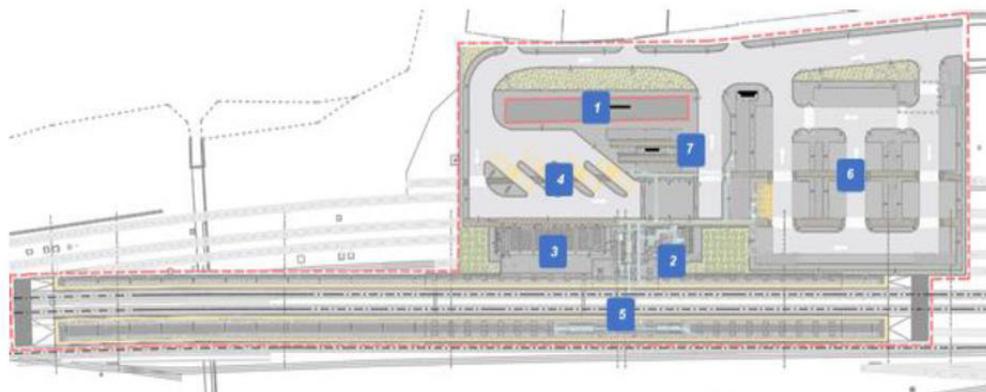


Figura 4 – Layout nuova stazione con piazzale esterno

E' previsto un impianto fotovoltaico di progetto, per il quale il Proponente dichiara che «*Il dimensionamento dell'impianto è stato eseguito in modo tale da garantire la taglia minima indicata nell'Articolo 11 comma 1 (Allegato 3) del Decreto Legislativo 28/2011*» per il caso di edifici nuovi o edifici sottoposti a ristrutturazioni rilevanti, quale la fattispecie in esame.

Inoltre, unitamente alla realizzazione del nuovo servizio ferroviario e multimodale, l'intervento in progetto è stato concepito anche con la finalità di rivitalizzare il quartiere in cui ricade, creando al suo interno un luogo di aggregazione sociale, nonché di potenziale interesse turistico, essendo la nuova stazione posta al centro di un'area che, in un prossimo futuro, potrebbe essere trasformata in parco. Proprio per questo il Proponente riporta che il nuovo complesso è stato progettato, nel rispetto di tutti i requisiti funzionali richiesti dalla Committenza mirando, ad occupare un'area contenuta dell'antico scalo ferroviario, conservando le tracce storiche dell'impianto e riducendo al minimo il consumo di suolo.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

### **Elementi di progetto**

#### **Interventi sul tracciato ferroviario**

L'intervento di adeguamento di tracciato che interessa il binario di corsa (II binario di stazione) inizia al km 3+467,34 della linea storica in corrispondenza della futura P.S.E. lato Taranto e termina al km 4+804,60 della linea storica. Il I binario di stazione, collegato al II binario di corsa, si mantiene ad interasse pari a 4.00 m da esso con l'aggiunta dei tronchini di sicurezza sia lato Taranto sia lato Brindisi e termina, lato Brindisi, alla km 0+750.35; altimetricamente l'andamento è coincidente con quello del II binario di corsa. Il III binario di precedenza ha origine, lato Taranto alla progressiva km 0+057,08 di progetto e termina in corrispondenza della comunicazione con il binario II di corsa. Anche questo binario è dotato di tronchini di sicurezza sia lato Taranto sia lato Brindisi.

Per la realizzazione delle opere riguardanti la stazione in oggetto sono state previste 5 macrofasi e una interruzione programmata di esercizio.

- **Macrofase 0:**
  - armamento: demolizione dei binari dismessi nell' attuale stazione, limitatamente alle porzioni interferenti con le nuove opere in progetto.
  - Esercizio: Circolazione su linea storica.
- **Macrofase 1:**
  - Opere civili: realizzazione opere civili di allargamento sede previsto nel progetto; realizzazione parziale sottopasso e rampe di accesso tra i binari futuri I e II compresa rampa di accesso futuro II binario - parte non interferente con esercizio; realizzazione parziale del I marciapiede - parte non interferente con il binario di circolazione - circa 240 m; realizzazione del II marciapiede.
  - Armamento: parziale posa in opera della parte del futuro II binario di stazione non interferente con l'esercizio (solo posa primo strato di pietrisco e montaggio – senza livellamento – 500 m circa).
  - Esercizio: Circolazione come fase precedente.
- **Macrofase 2:**
  - Opere civili: realizzazione del nuovo Fabbricato Tecnologico; demolizione dei marciapiedi attuali.
  - Armamento: demolizione attuale binario di stazione corsa; allaccio lato Taranto e lato Brindisi del futuro II binario posato nella fase precedente e suo completo livellamento.
  - Esercizio: Circolazione come fase precedente
- **Macrofase 3:**
  - Opere civili: completamento del marciapiede I; completamento del sottopasso, comprese rampe di accesso del I binario di stazione; realizzazione FV.
  - Armamento: realizzazione del I binario e del III binario di stazione compresa la posa dei deviatori afferenti necessari alla futura realizzazione delle comunicazioni con il binario di corsa, compresi i tronchini di protezione.
  - Esercizio: Circolazione su II binario di progetto (binario di corsa).
- **Macrofase 4:**
  - Armamento: completamento delle comunicazioni lato Taranto e lato Brindisi.
  - Esercizio: come fase precedente.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

• **Macrofase 5 – Configurazione di progetto:**

- Opere civili: completamento opere accessorie (parcheggio).
- Esercizio: come da fase precedente.

Per quanto attiene al progetto della sovrastruttura ferroviaria, si rimanda alla relazione tecnica di armamento -IA8E00D78RFSF0001001A.

Fabbricato di Stazione

La struttura del fabbricato consiste un corpo di fabbrica, a pianta rettangolare, ad un solo piano di dimensioni pari a 12,85 m x 7,55 m di altezza lorda di circa 5,65 m con copertura piana. la stessa copertura aggetta verso est (misurando complessivamente 7,55 m x 23,15 m) appoggiandosi al corpo scala, dove si sviluppa la scala di accesso al sottopasso, l'ascensore e un locale tecnico per inverter del fotovoltaico, che si trova in copertura. Il sistema strutturale è caratterizzato da un telaio spaziale monopiano, realizzato con travi e pilastri in calcestruzzo armato. Il telaio è costituito da una campata di luce 6,80 m trasversalmente e da due campate di luce pari a 6,10 m longitudinalmente.

Il layout funzionale della stazione è stato concepito in modo tale da poter essere predisposto ad ospitare varchi d'accesso alla banchina e predisporre chiusure, senza dover alterare l'attuale assetto di stazione.

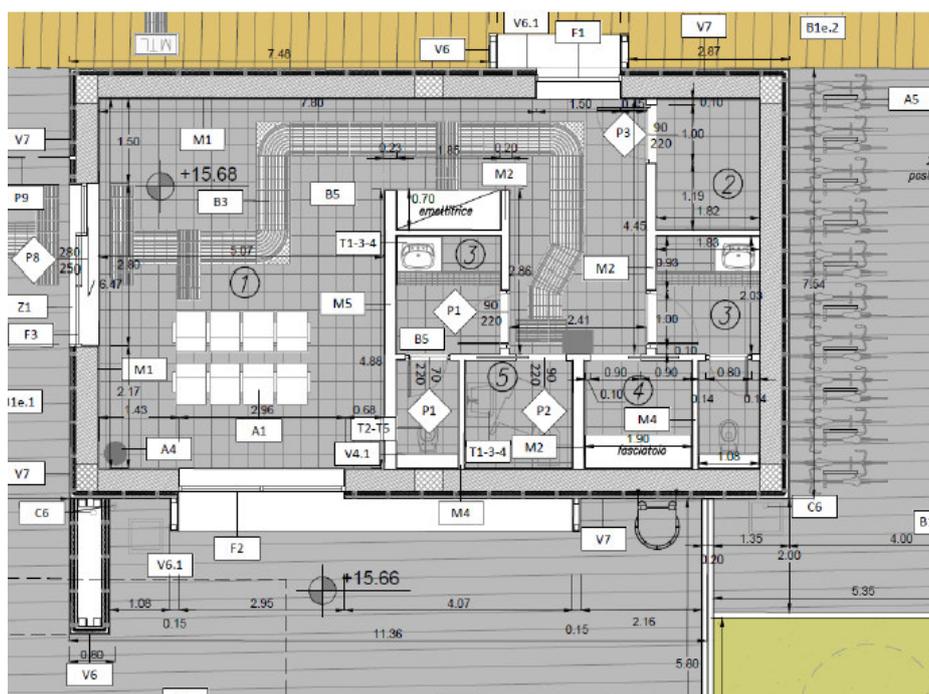


Figura 5 – Prospetti Fabbricato viaggiatori

La progettazione architettonica è stata concepita rispettando l'architettura del territorio, tramite un'articolazione di volumi semplici con tetto piano, che riprendono quelli delle case rurali locali e quello dell'ex fabbricato di stazione, situato a nord della nuova stazione, collocato tra la progressiva km 0+380.83 e la progressiva km 0+631.22 della linea Taranto-Brindisi.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

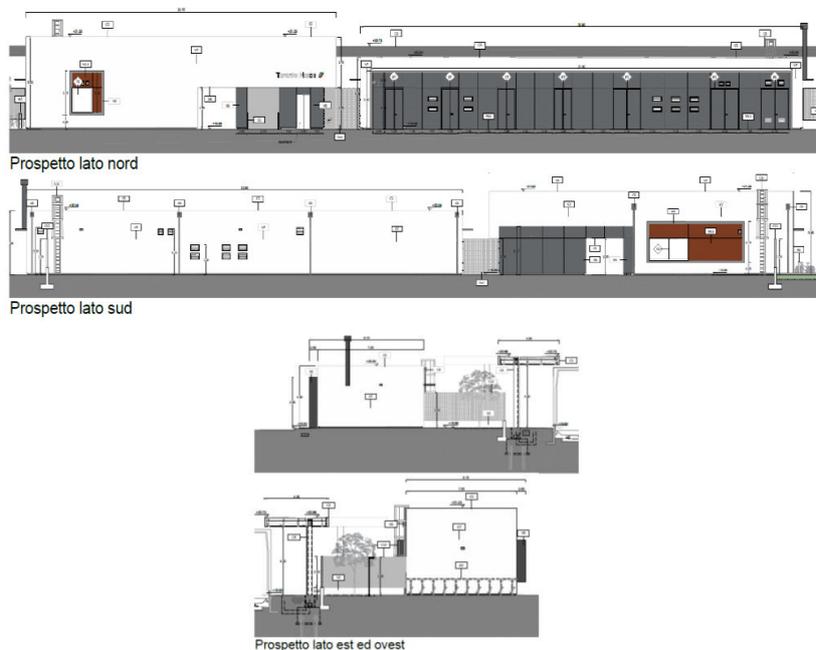


Figura 6 – Prospetti Fabbricato di stazione

### Pensiline

Le pensiline vengono poste su entrambi i marciapiedi per una lunghezza pari a 125 m con passo tra pilastri a 4,97 m. L'altezza all'intradosso dal piano di banchina risulta essere 4,50 m, ovvero 5,05 m dal piano di ferro; inoltre rispetto al ciglio basso di banchina risultano di 14 cm in aggetto.

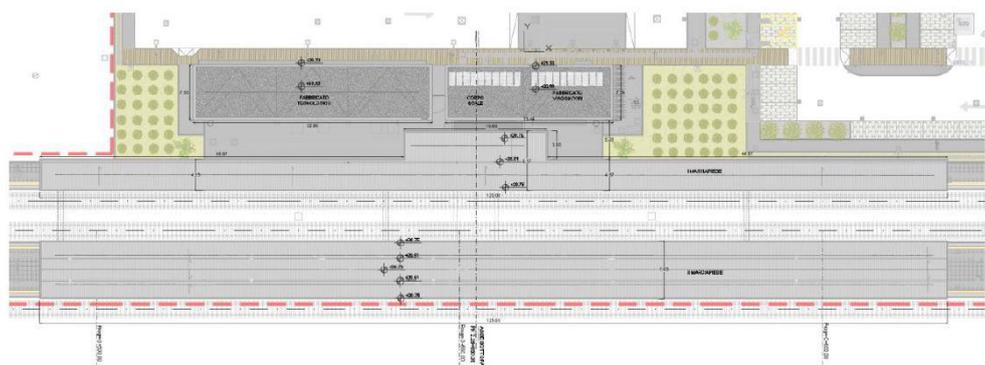


Figura 7 – Pianta copertura pensiline

La pensilina del primo marciapiede consiste in tre elementi uniti con specifico giunto strutturale:

- un corpo centrale, in corrispondenza dell'ingresso, a doppio appoggio di luce pari a 2 m per una larghezza pari a 8,20 m;
- due corpi laterali, a semplice appoggio, di larghezza pari a 4,37 m.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

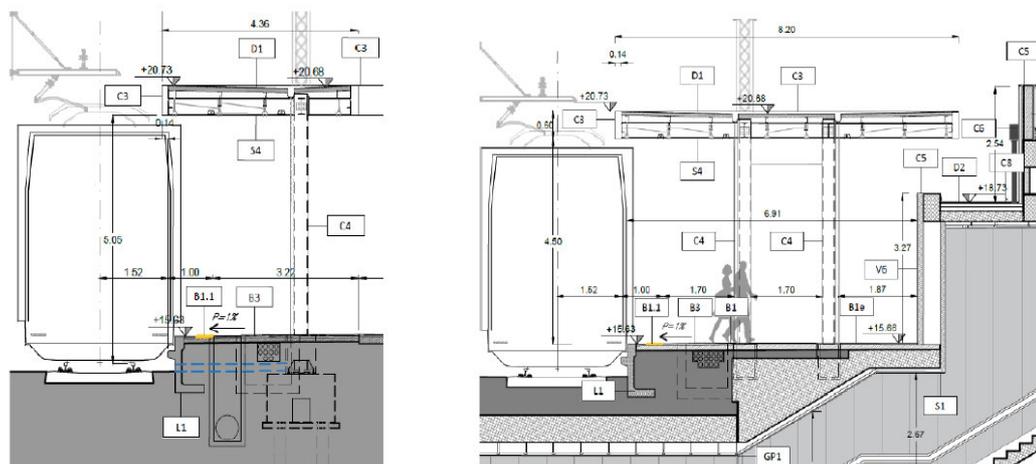


Figura 8 – Sezione Pensilina a singolo appoggio (a sinistra) e a doppio appoggio (a destra) relativi al primo marciapiede

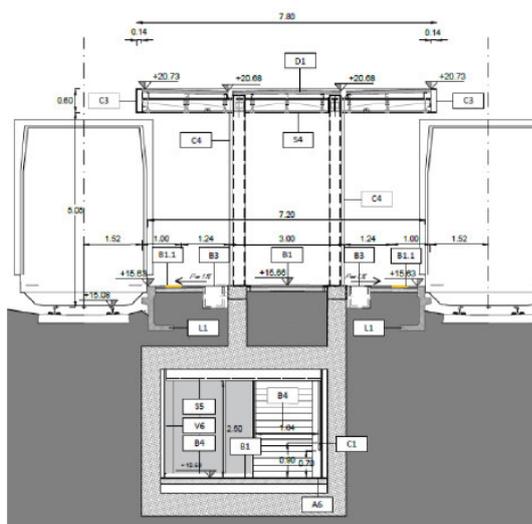


Figura 9 – Sezione Pensilina del secondo marciapiede a doppio appoggio

Nelle diverse tipologie la pensilina è costituita da pilastri in acciaio fondati su plinti o su solettone (in corrispondenza del sottopasso), con pozzetti di ispezione per l’ancoraggio; tali pozzetti prevedono un chiusino con porta-pavimentazione per l’integrazione della pavimentazione di banchina.

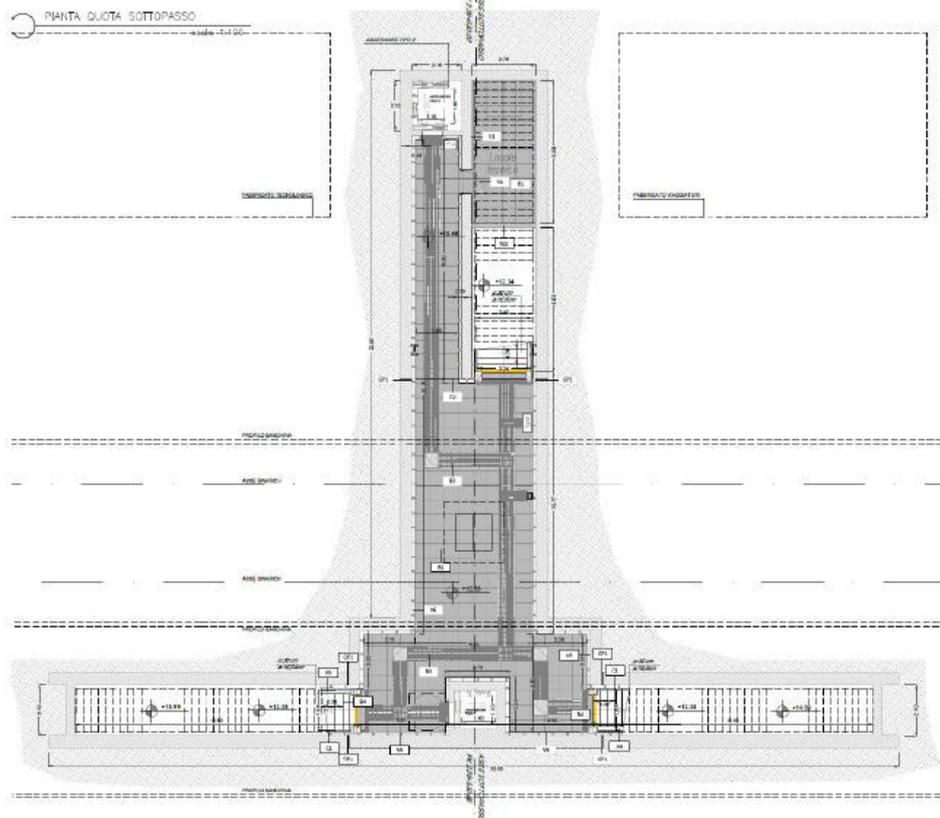
Tutta la copertura risulta piana, con pendenza minima per lo scolo delle acque.

Il secondo marciapiede prevede un’unica tipologia di pensilina a doppio appoggio, con interasse pari a 2,50 m e sbalzo di 2,65 m, per una larghezza totale di 7,8 m. La tipologia della pensilina è la medesima di quella del primo marciapiede.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

### Sottopasso

Il sottopasso di stazione, accessibile dal marciapiede urbano tramite una scala e un ascensore, presenta una lunghezza totale di 26,90 m e un'altezza utile di 250 cm, e si trova a circa 4,95 m dal piano banchina. Le scale sono costituite da tre rampe di 10 gradini ciascuna.



**Figura 10 – Pianta sottopasso**

La struttura, tutta in C.A., è rivestita con un sistema di facciata ventilata realizzata con pannelli in materiale composito, costituito da due lamiere in lega di alluminio ed uno strato interno di polietilene, di spessore mm. 4 e peso specifico 5,5 kg/m<sup>2</sup>.

La struttura portante del pannello è costituita da profili in alluminio estruso scanalati sul dorso per il serraggio alle staffe di sostegno, cavallotti per il sostegno dei pannelli con grani di fissaggio e guarnizione antivibrante e viti a testa quadra per la tenuta sul montante.

### Fabbricato tecnologico

È prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico sviluppato su un piano fuori terra, avente pianta rettangolare di dimensioni pari a 7,30 m x 28,45 m. Il sistema strutturale consiste in un telaio realizzato con travi e pilastri in calcestruzzo armato e una copertura piana. Il telaio è costituito trasversalmente da una campata di luce pari a 6,90 m e longitudinalmente da 7 campate di luce variabile da 3,50 a 4,25 m.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

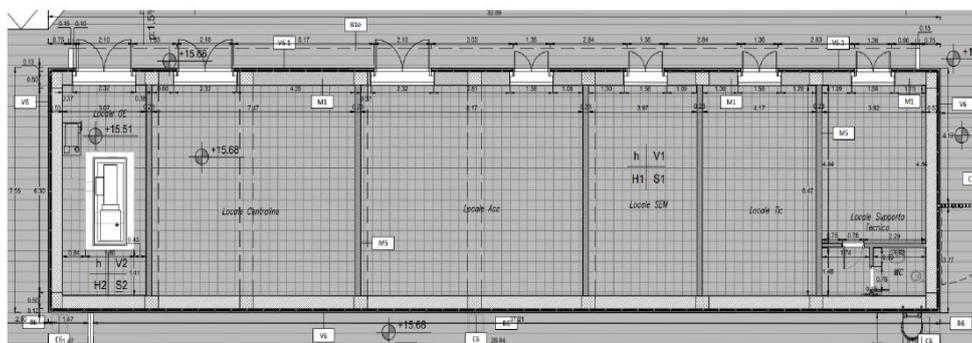


Figura 11 – Nuovo fabbricato tecnologico – Pianta architettonica

#### Piazzale esterno e parcheggio

Il progetto per la parte esterna al FV prevede la riqualificazione dell'area di parcheggio esistente e l'ampliamento del suddetto, la realizzazione di marciapiedi e di 4 stalli per i bus dei numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai Comuni della provincia di Taranto.

È previsto:

- il rifacimento del manto stradale e della segnaletica della viabilità esistente;
- l'ampliamento del parcheggio esistente con un numero complessivo di stalli auto pari a 74, di cui 10 predisposti per la futura ricarica di vetture elettriche, 3 per PMR e 2 per kiss & ride;
- il rifacimento dei marciapiedi esistenti e la costruzione di nuovi.

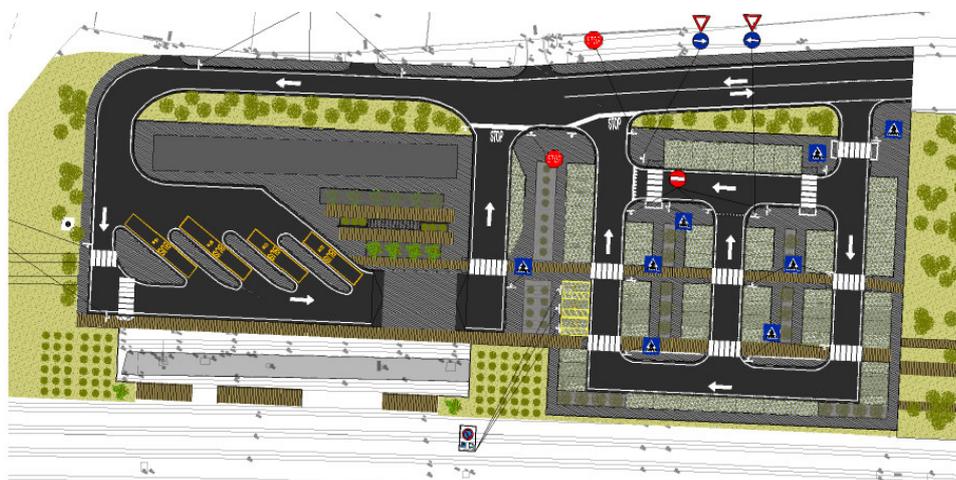


Figura 12 – Planimetria di progetto

Il Proponente riporta che saranno previsti in tutta l'area di parcheggio marciapiedi e percorsi pedonali di diversa larghezza, comprese le banchine di attesa dei bus. Il marciapiede realizzato con larghezza minima di 1,50 m; un'altezza di 15 cm rispetto al piano stradale e una pendenza trasversale di 1,00% per il marciapiede.

Inoltre, verranno messe in opera delle rampe in corrispondenza dell'inizio dei marciapiedi e appositi scivoli in prossimità degli attraversamenti pedonali, per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

Il Proponente in merito alla viabilità esistente riporta la scarifica della pavimentazione esistente (3 cm) e la riasfaltatura fino alla quota progetto.

Per le superfici pavimentate su cui verranno realizzate aiuole sistemate a verde è prevista la demolizione completa del pacchetto esistente.

#### Opera imbocco IN01

La piattaforma ferroviaria di progetto necessita l'allargamento del rilevato ferroviario in corrispondenza dell'esistente tombino ad arco in muratura IN01. Tale allargamento viene garantito realizzando una opera di sostegno al di sopra del tombino stesso tramite un solettone in c.a e a due muri andatori in c.a. L'opera sostiene quindi l'allargamento del rilevato senza indurre nuovi carichi sul tombino esistente, che risulta essere preservato e sottoposto alle stesse azioni ante-operam.

L'opera viene realizzata previo scavo di sbancamento del rilevato esistente protetto, lato ferrovia, da palancole PU-12 infisse a distanza di circa 4.50m dal binario, con scavo a valle di 1.50 m.

#### Interventi sul corpo ferroviario e idraulica di piattaforma

Gli interventi relativi all'ampliamento dell'asse ferroviario e il rimodellamento della scarpata riguardano le seguenti casistiche:

- tre binari in mezzacosta con ammorsamento;
- doppio binario in trincea;
- tre binari in trincea.

Per l'intercettazione dei flussi d'acqua ricadenti sulla piattaforma ferroviaria nei tratti in rilevato e in quelli in scavo ed assicurare il loro recapito all'esterno del corpo ferroviario, si sono adottate generalmente le seguenti soluzioni ed opere idrauliche:

- per garantire l'immediato smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione ferroviaria è stata assegnata alla pavimentazione una pendenza trasversale del 3.0 %;
- nei tratti in rilevato le acque meteoriche defluiscono quindi al cordolo bituminoso di delimitazione del ciglio ferroviario e da questo al fosso di guardia tramite embrici;
- nei tratti in trincea i flussi d'acqua sono recapitati direttamente nella canaletta rettangolare di piattaforma sotto passando il manufatto della canaletta porta-cavi. Nel passaggio tra scavo e rilevato i flussi d'acqua hanno poi esito esternamente nel fosso di guardia;
- fossi di guardia a sezione trapezoidale rivestiti in calcestruzzo previsti al piede del rilevato con sezione ferroviaria in rilevato e sopra la trincea nel caso di sezione in scavo.

I fossi di guardia, posti ai piedi del rilevato o a monte dello scavo, hanno funzione di intercettare le acque meteoriche provenienti dalla piattaforma e dal rilevato ferroviario e, eventualmente, le aree esterne naturalmente scolanti verso la ferrovia in progetto, impedendo che queste raggiungano il piano del ferro.

Le acque intercettate dai fossi di guardia scaricano direttamente in incisioni della rete idrografica naturale.

Nei tratti in rilevato le acque meteoriche defluiscono quindi al cordolo bituminoso di delimitazione del ciglio ferroviario e da questo al fosso di guardia tramite embrici.

Gli embrici raccolgono le acque di ruscellamento e le convogliano al piede del rilevato, in un fosso di guardia rivestito in cls.

#### Antenna GSM-R

Il Proponente riporta la scelta di ricollocazione dell'antenna GSM-R esistente a pochi metri dalla posizione attuale, in quanto ad oggi la posizione del palo dell'antenna risulta interferire con la futura

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

corsia di passaggio degli autobus. Per questo motivo non è previsto un nuovo sito radio GSM-R, ma solamente una diversa collocazione del palo porta antenna.

#### Demolizioni

La realizzazione del progetto prevede: nella Macrofase 0 la demolizione dei binari dismessi nell'attuale stazione, limitatamente alle porzioni interferenti con le nuove opere in progetto; nella Macrofase 2 la demolizione dei marciapiedi attuali e dell'attuale binario di stazione corsa. Inoltre, per la realizzazione del piazzale esterno e del parcheggio, per la realizzazione delle superfici pavimentate, su cui verranno realizzate aiuole sistemate a verde, è prevista la demolizione completa del pacchetto esistente.

#### Alternativa zero

L'alternativa zero (ipotesi di non intervento) avrebbe comportato la mancata realizzazione di un significativo intervento di riqualificazione funzionale dell'impianto ferroviario esistente, che attualmente non esercita neppure un servizio viaggiatori, nonché dell'implementazione di un polo di scambio intermodale gomma-ferro, che si prefigge lo scopo di una diversione modale a favore del più sostenibile sistema di trasporto su ferro.

L'intervento in progetto ha, infatti, grande valore strategico per la provincia jonica, dal momento che la località ferroviaria di Taranto Nasisi si colloca in una posizione molto vicina a importanti quartieri periferici di Taranto, a sud est della città, strategica per realizzare uno scambio modale tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai comuni della provincia di Taranto. L'intervento in progetto è stato concepito, unitamente alla realizzazione del nuovo servizio ferroviario e multimodale, anche con la finalità di rivitalizzare il quartiere in cui ricade, creando al suo interno un luogo di aggregazione sociale, nonché di potenziale interesse turistico, essendo la nuova stazione posta al centro di un'area che, in un prossimo futuro, potrebbe essere trasformata in parco; infatti, l'antico scalo ferroviario, realizzato nei primi del '900, risulta costituire un pregiatissimo esempio di archeologia industriale e per questo vincolato dal punto di vista paesaggistico e architettonico.

#### Cantierizzazione

La cantierizzazione è oggetto di apposita Relazione di cantierizzazione (elab. IA8E00D53RGCA000001A).

Per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede l'utilizzo delle seguenti tipologie di cantiere lungo il tracciato:

- un cantiere base (C.B.01) destinato ad ospitare le principali strutture logistiche;
- un cantiere operativo (C.O.01) che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, come l'impianto di betonaggio, insieme alle aree di stoccaggio del materiale da costruzione.
- un'area tecnica (A.T.01) che funge da base per la costruzione di un'opera d'arte puntuale. Tale area non contiene in genere impianti fissi di grandi dimensioni ma unicamente aree per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e per le lavorazioni in prossimità dell'opera. Parte dell'area A.T.01 verrà utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta;
- un'area di stoccaggio (A.S.01) utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta provenienti dalle demolizioni; nell'ambito delle aree di stoccaggio possono essere previste le operazioni di caratterizzazione ambientale delle terre di risulta e gli eventuali interventi di trattamento dei terreni di scavo da riutilizzare nell'ambito dell'intervento.
- un cantiere armamento (C.A.01) costituito da almeno un tronchino di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare con una zona di carico/scarico, onde consentire la realizzazione delle opere di armamento e le opere di TE, IS, TT, LFM

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi



Figura 13 – Stralcio della tavola “Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto pubblico

Sulle aree di progetto e su quelle di cantiere insistono una serie di vincoli. In particolare per il vincolo idrogeologico il riferimento è la RR-Puglia n.9 Marzo 2015. Norme per i terreni sottoposti a vincolo idrogeologico, dove vengono riportate specifiche indicazioni e prescrizioni per quelle lavorazioni che comportano movimenti di terra o possibili modifiche al regime delle acque.

Per il vincolo storico si segnala la presenza di binari e attrezzature, come la piattaforma girevole o la pesa, considerate di rilevanza storico culturale che saranno salvaguardate durante le lavorazioni.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

Fasi di realizzazione del progetto

I lavori per la realizzazione del progetto in esame saranno svolti in fasi successive: oltre ad una fase iniziale, sono previste 4 fasi di cui si descrivono, di seguito, le principali attività svolte. Per maggiori approfondimenti si rimanda alle relazioni specialistiche.

FASE INIZIALE:

- Demolizione dei binari dismessi nella stazione.

FASE 1:

- realizzazione opere civili di allargamento sede;
- realizzazione sottopasso tra i binari futuri I e II (compresa rampa di accesso futuro II binario) per la parte non interferente con esercizio;
- realizzazione parziale del I marciapiede per la parte non interferente con il binario di circolazione (circa 240 m);
- realizzazione del II marciapiede;
- parziale posa in opera della parte del futuro II binario di corretto tracciato non interferente con l'esercizio (solo posa primo strato di pietrisco e montaggio - senza livellamento – 500 m circa).

FASE 2:

Demolizione:

- attuale binario di corsa in stazione;
- attuale I e II marciapiedi.

Costruzione:

- allaccio lato Taranto e lato Brindisi del futuro II binario posato nella fase e suo completo livellamento;
- realizzazione delle opere civili del fabbricato tecnologico.

FASE 3:

- completamento del I marciapiede non costruito nelle fasi precedenti;
- completamento sottopasso comprese rampe di accesso dal I binario di stazione;
- posa I binario di stazione e deviatori adiacenti al binario lato Taranto e lato Brindisi (solo primo strato di pietrisco e montaggio – senza livellamento);
- posa III binario di stazione (solo posa primo strato di pietrisco e montaggio – senza livellamento);
- Fabbricato viaggiatori;
- realizzazione attrezzaggio del fabbricato tecnologico;
- attrezzaggio di piazzale di progetto e pre-configurazione di apparato (ACC).

Per la durata della fase resta ancora attivo l'apparato esistente (ACEI).

FASE 4:

Nella fase finale (a seguito dell'ottenimento dell'AMIS) e circa 30gg prima dell'attivazione:

- posa dei deviatori binari I e III;
- livellamento binari I e III;
- Switch dall'apparato ACEI all'apparato ACC e conseguente attivazione del servizio viaggiatori.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

Le lavorazioni avranno una durata di circa 27 mesi.

#### Viabilità di cantiere

La viabilità è costituita da una pista di cantiere, realizzata unicamente per l'accesso o la circolazione nelle aree di lavoro e dalla rete stradale esistente.

È previsto l'utilizzo della rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati, diretti ai centri di smaltimento. La scelta della viabilità da utilizzare è stata scelta in base ai seguenti criteri:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi in aree residenziali o lungo viabilità con elementi di criticità (strettezze, semafori, passaggi a livello, ecc.);
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere/area di lavoro e viabilità a lunga percorrenza.

I cantieri saranno collegati principalmente da pista di cantiere e/o viabilità secondaria e con la viabilità esistente costituita a Nord dalla S.S.172, a Sud dalla S.S.7 e le viabilità primarie per il trasporto materiali S.S.7Ter.

#### Bilancio dei materiali

La gestione dei materiali è stata trattata all'interno dell'elaborato Relazione di cantierizzazione (elab. IA8E00D53RGCA000001A).

Il Proponente riporta una stima di circa 80.000 m<sup>3</sup> di materiale di risulta delle diverse attività prodotte dalle lavorazioni finalizzate alla realizzazione del progetto, suddivisibile in:

- 67.854,56 m<sup>3</sup> di terre e rocce da scavo da gestire come rifiuto, di cui:
  - o 67.426,19 m<sup>3</sup> provenienti dagli scavi eseguiti per le attività di OO.CC,
  - o 230,37 m<sup>3</sup> provenienti dal rilevato ferroviario per le attività di IS,
  - o 78 m<sup>3</sup> provenienti dal rilevato ferroviario per le attività di TE,
  - o 120 m<sup>3</sup> provenienti dagli scavi eseguiti per le polifore e i pozzetti;
- 11.621,02 m<sup>3</sup> di materiale proveniente dalle demolizioni e da gestire come rifiuto in conformità alla Parte IV del Decreto Legislativo 152/06 e ss.mm.ii. e conferiti ad impianti di recupero/smaltimento autorizzati;
- 545,02 m<sup>3</sup> di pietrisco ferroviario (ballast) da gestire come rifiuto conformemente alla Parte IV del Decreto Legislativo 152/06 e ss.mm.ii. e conferiti ad impianti di recupero/smaltimento autorizzati.

Inoltre, per la parte di Armamento, saranno dismesse:

- n. 2.254 traverse in CAP corrispondenti a 712,26 tonnellate, tolte d'opera.
- n. 7.409 traverse in legno, corrispondenti a 444,54 tonnellate, dismesse ed accatastate in apposita area indicata da RFI, e da questa definitivamente smaltite.

Relativamente ai fabbisogni, si prevede l'approvvigionamento delle quantità di seguito riportate:

- 10.519,77 m<sup>3</sup> di pietrisco ferroviario (ballast) di prima categoria;
- 3.244,75 m<sup>3</sup> di inerti per calcestruzzi, anticapillare e subballast,

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- 35.016,5 m<sup>3</sup> per formazione di rilevati/supercompattati;
- 2.948,65 m<sup>3</sup> per rinterri/ritombamenti non sottoposti ad azioni ferroviarie e/o stradali;
- 1.501,38 m<sup>3</sup> terreno vegetale.

I flussi di materiale in ingresso ed in uscita dal cantiere sono stimati sulla base delle produzioni riferite ai materiali maggiormente significativi in termini di volume, costituiti:

- dalle terre di risulta dagli scavi (in uscita dal cantiere);
- dai rinterri (in ingresso al cantiere);
- dal calcestruzzo (in ingresso al cantiere).

Inoltre, il proponente riporta l'acquisizione da ARPA Puglia dei dati relativi ai siti di approvvigionamento e specificatamente sono state individuate e censite le aree estrattive attive e/o dismesse localizzate in un'area geografica compresa in un raggio di circa 80 km in linea d'aria dalle aree di cantiere. Inoltre, vengono riportate le scelte degli impianti di recupero rifiuti nel raggio di 70 km dall'intervento e le discariche per rifiuti inerti/speciali non pericolosi nel giro di 61 km.

#### **Cronoprogramma lavori**

Per la realizzazione dei lavori previsti nel presente progetto definitivi sono previsti 700 giorni naturali consecutivi (gnc) oltre a un periodo di 120 gnc per le attività propedeutiche, il tutto per un ammontare complessivo di 820 gnc.

#### **COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E VINCOLI**

Nel SIA sono state svolte le analisi dei rapporti intercorrenti tra le opere in progetto e gli strumenti pianificatori territoriali e urbanistici di riferimento.

#### **Pianificazione territoriale e urbanistica a livello regionale**

Il PUTT/p individua due tipologie di Ambiti territoriali: estesi e distinti. I primi sono perimetrati secondo il livello dei valori paesaggistici attribuiti dal Piano all'art. 2.01, comma 1 e art. 2.02, comma 1. Per i secondi, il Piano individua tre Sistemi (Titolo III delle NTA del PUTT/p) costituenti il paesaggio con i relativi sottosistemi e le componenti di paesaggio.

Per quanto riguarda le direttive di tutela e le prescrizioni dei beni paesaggistici (di cui all'art. 134 del D.lgs 42/2004) appartenenti ai tre Sistemi individuati dal PUTT/p, questi seguono le disposizioni normative del PPTR.

#### **Pianificazione territoriale e urbanistica a livello provinciale:**

Il PTCP ha il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nelle forme di intesa fra la Provincia e le Amministrazioni Regionali e Statali competenti.

Costituisce un atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie, nei casi di cui all'articolo 57 del D. Lgs. 112/1998 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59".

In particolare, individua:

- le diverse destinazioni del territorio in considerazione della prevalente vocazione delle sue parti;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- la localizzazione di massima sul territorio delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- le aree destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali.

**Pianificazione territoriale e urbanistica a livello comunale. Piano regolatore generale di Taranto**

L'area in corrispondenza della quale è prevista la realizzazione della nuova stazione è classificata come "zona ferroviaria – B3", disciplinate dalle norme tecniche di attuazione all'art. 14. e all'art. 30 Come indicato al suddetto articolo: Art.30) zona B3 "Questa zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle ripartizioni dei vincoli e delle attrezzature, a deposito delle merci e all'alloggio del Capo Stazione, del personale di custodia dall'alloggio temporaneo del personale viaggiante. Sono rigorosamente escluse le abitazioni in genere per i dipendenti. La densità di fabbricazione e i parametri ai quali devono essere uniformati gli interventi costruttivi sono riportati sulla tabella tipologica allegata che costituisce parte integrante del presente testo. Ogni intervento nelle zone ferroviarie B3 è subordinato all'adozione ed approvazione ai sensi si legge di idonei Piani Particolareggiati".

Nella figura sotto riportata si sintetizza l'analisi di coerenza del progetto con la pianificazione locale.

PIANO E OBIETTIVI/FINALITÀ	COERENZA CON PROGETTO
<p><i>PUUT/p – Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio"</i></p> <p>"Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/p), [...], disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di: tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali."</p>	<p>L'area di progetto non ricade nelle aree di particolare interesse naturalistico - ambientale individuate dal PUT; gli interventi, invece, interessano la linea ferroviaria esistente.</p> <p>Non si evidenziano quindi particolari incoerenze con le finalità del piano.</p>
<p><i>PRG – Piano Regolatore Generale di Taranto</i></p>	<p>L'intervento della Stazione di previsione Nasisi, il vigente P.R.G. indica l'area di pertinenza della stazione di progetto come Zona Ferroviaria B3</p> <p>Gli interventi previsti da progetto non interferiscono con gli indirizzi futuri indicati dal PRG di Taranto in quanto realizzati lungo la linea ferroviaria o in prossimità della stessa.</p>

Figura 14 – Sintesi di coerenza del progetto con la pianificazione locale

**Sistema dei vincoli e delle discipline di tutela paesistico - ambientale**

**Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) Puglia**

Il comune interessato dall'intervento progettuale "Taranto" ricade nell'ambito 8 Arco Ionico Tarantino, più precisamente all'interno della figura territoriale "8.1 l'anfiteatro e la piana tarantina".

Nello Scenario Strategico del PPTR, il nodo di Taranto, in generale, è individuato come nodo intermodale di primo livello (stazione principale) ed è dotato degli accessi:

- ferrovia paesaggistica,
- ferrovia regionale,

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- servizio autobus,
- percorso ciclo-pedonale.
- Con particolare riferimento al nodo Taranto – loc. Cimino, lo stesso risulta attraversato da:
- strade principali,
- ferrovia regionale.

Per quanto riguarda le tutele poste in essere dal PPTR, l'area del nodo risulta prossima al bene paesaggistico "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e agli ulteriori contesti paesaggistici della struttura ecosistemica ed ambientale "formazioni arbustive in evoluzione naturale, e dalle aree soggette a vincolo idrogeologico. Pertanto, a seconda del tipo, della natura e della localizzazione di eventuali interventi materiali che modifichino lo stato dei luoghi, dovrà essere avviata la procedura di controllo preventivo dell'Autorizzazione Paesaggistica.

Osservando la Rete Ecologica Regionale, si evince che l'area di progetto interessa prevalentemente aree antropizzate e tessuto rurale semiestensivo e in corrispondenza del mar Piccolo.

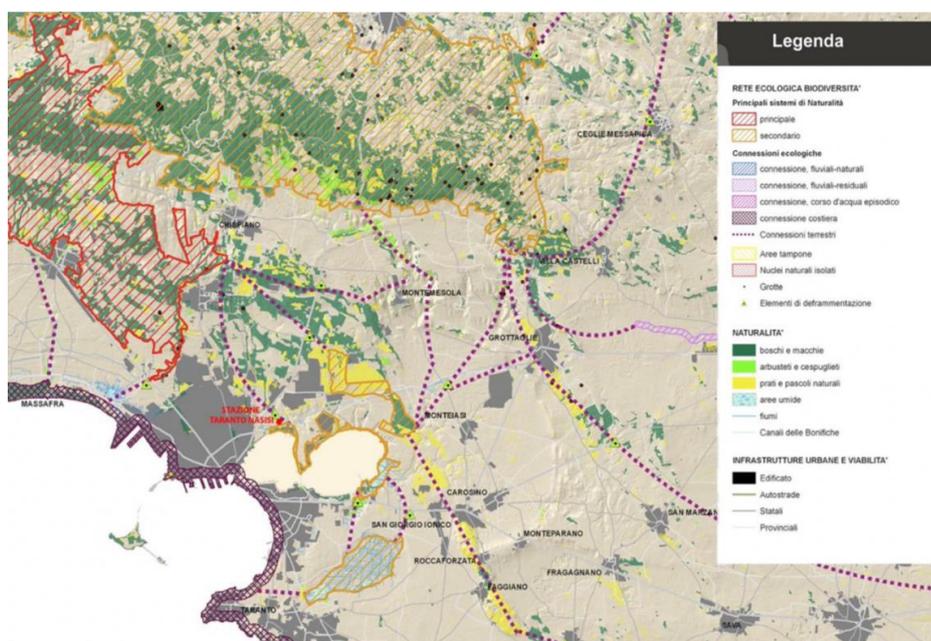


Figura 15 – Rete ecologica Regionale

#### Piano di assetto idrogeologico

L'area di studio ricade nel territorio di competenza del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, individuato con il decreto legislativo 152/2006, ai sensi delle indicazioni della direttiva 2000/60/CE. Tale distretto comprende i bacini idrografici nazionali Liri-Garigliano e Volturno, i bacini interregionali Sele, Sinni e Noce, Bradano, Saccione, Fortore e Biferno, Ofanto, Lao, Trigno ed i bacini regionali della Campania, della Puglia, della Basilicata, della Calabria, del Molise.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

### Rischio frane

Per quanto riguarda l'area di studio, nella successiva figura si riporta uno stralcio del Piano di Assetto Idrogeologico vigente sul quale sono evidenziate le aree a pericolosità geomorfologia. Come si evince dalla figura, l'area di progetto non ricade in zone a pericolosità geomorfologica.

### Rischio idraulico

L'area di progetto non ricade in zone a pericolosità idraulica.

### Piano gestione rischio alluvioni (PGRAAC)

L'area di stazione non ricade all'interno di fasce a rischio idraulico.

### Beni Culturali

I beni culturali individuati in prossimità dell'area d'intervento a seguito della consultazioni delle fonti disponibili ed elencate nello SIA sono rappresentati nella "Carta dei Vincoli": dalle analisi si evince che l'area di intervento ricade quasi completamente nel bene "Storica ferrovia militare Circummarpiccolo – Scalo di Nasisi" al cui interno, inoltre, ricadono le aree di cantiere CB.01, CO.01, AT.01. Nello SIA sono specificati tutti i beni culturali presenti nell'area di progetto a pagina 87 e 88. Il bene denominato "Storica ferrovia militare – Circummarpiccolo" è prossimo all'intero tracciato ferroviario.



Figura 16 – Ferrovia del Mar Piccolo

L'intervento oggetto di studio interessa lo Scalo Nasisi (n.5): nella successiva immagine si evidenziano gli elementi vincolati presenti in prossimità del progetto in esame e delle relative aree di cantiere/di lavoro.

La nuova stazione interferisce con le sole antiche rotaie, le quali, per la realizzazione dell'intervento verranno in minima parte demolite. L'architettura del piazzale di stazione è stata progettata proprio nel rispetto delle tracce del territorio e dell'architettura industriale presenti nell'area (Figura 34).

### Beni paesaggistici

Il bene appartenente alla tipologia "Immobili di aree di notevole interesse pubblico" denominato "fascia costiera del mar Piccolo nel comune di Taranto" istituita con DM del 01/08/1985 (pubblicazione su G.U. n.30 del 06/02/1986) non è interessato dal progetto, mentre l'area tecnica (A.T.01) in piccola parte

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

ricade all'interno dell'area vincolata. Anche una porzione dell'area di lavoro e alcuni tratti delle piste di cantiere ricadono all'interno del bene paesaggistico.

Il cantiere di armamento (CA.01) e un breve tratto (circa 40 m) delle piste di cantiere ricadono nel bene paesaggistico "Territori Costieri", ma l'area di cantiere è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto in un'area situata a Sud-Ovest della stazione e la pista di cantiere interessa una strada sterrata esistente. La superficie occupata dal cantiere ricade su area FS dove è presente un piazzale pianeggiante non pavimentato. Nell'area è presente un tronchino dove è previsto lo stazionamento e il ricovero del treno cantiere con una zona di carico/scarico.

Per quanto riguarda i "fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art. 142, co.1,lett.c) , d.lgs. 42/04)" non risultano interferenze né dal progetto né dalle aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere previste per la sua realizzazione.

Per quanto riguarda i boschi, i territori coperti da boschi e foreste, presenti nell'area di studio, si estendono a sud della linea ferroviaria esistente a distanza tale da non risultare interferite né dal progetto in esame né aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere.

L'area d'intervento interessa, in porzioni ridotte, le UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico" e "formazioni arbustive in evoluzione naturale". L'area di lavoro interessa, oltre alle suddette aree anche l'UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative".

Il solo cantiere AT.01 ricade all'interno dell'UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", mentre, per quanto riguarda le piste di cantiere, esse ricadono in UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", in UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative" e in UCP "aree di rispetto dei boschi".

#### **Vincolo idrogeologico**

Dalle analisi svolte, è emerso che la porzione sud dell'area oggetto di intervento è interessata dalla presenza del vincolo idrogeologico, all'interno del quale ricade completamente l'area tecnica AT.01 e parzialmente l'area di lavoro e le piste di cantiere come evidenziato nel successivo stralcio: ai fini delle valutazioni è stato consultato il PPTR della regione Puglia e del SIT ([http://www.sit.puglia.it/portal/portale\\_pianificazione\\_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Download](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Download)).

#### **Aree naturali protette e siti rete natura 2000**

Il sito di intervento ricade completamente all'interno dei confini comunali del territorio di Taranto, sulle sponde settentrionali del golfo del Mar Piccolo. L'area di intervento ricade in prossimità del Parco naturale regionale Mar Piccolo, istituito con Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30 "Istituzione dei parchi naturali regionali 'Costa Ripagnola' e 'Mar Piccolo'".

Ad una maggior scala di dettaglio si rileva che la parte dell'area AT.01 ricade all'interno del Parco Naturale Regionale; analogamente, sia l'area di lavoro, sia le piste di cantiere interessano parzialmente l'area naturale.

Nelle vicinanze dell'area d'intervento, sono presenti due siti Natura 2000 e due aree naturali protette che sono rispettivamente:

- la ZSC "IT9130002 - Masseria Torre Bianca", a circa 3,0 km dall'area d'intervento;
- la ZSC "IT9130004 – Mar Piccolo", a circa 400 m dall'area d'intervento;
- la EUAP0894 Parco naturale regionale Terra delle Gravine che dista circa 2,3 km dall'area d'intervento;
- il Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo" istituito con L.R. 30/2020.

L'area dell'intervento e il più vicino dei siti Natura 2000 (IT9130004) si trovano a circa 400 m di distanza nel punto di maggior vicinanza: tale distanza è sufficientemente ampia per poter presupporre che non siano prevedibili effetti indiretti sulle componenti naturali di questi siti come meglio dettagliato nell'Screening di V.Inc.A.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

**Important bird areas (IBA) e zone umide di importanza internazionale (Ramsar)**

Nella Figura 17 sono riportate sia le IBA che le zone umide che si trovano a distanza tale da non avere interazioni con l'intervento in esame

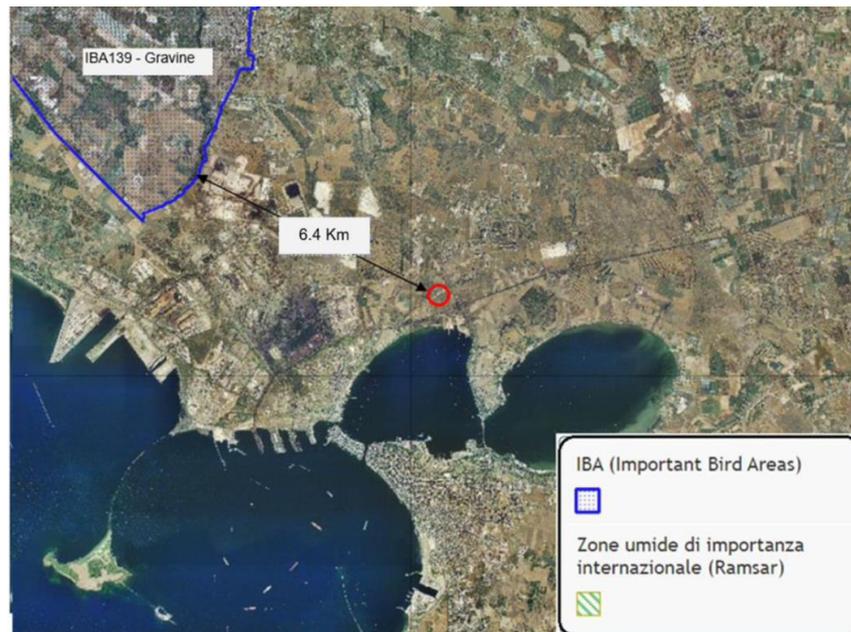


Figura 17 – Important Bird Areas e zone umide

**Pianificazione di settore**

**Piano regionale trasporti Regione Puglia**

Il progetto in esame risulta coerente con le linee guida individuate all'interno del Piano come si evince dalla carta di progetto sotto riportata.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi



Figura 18 – Inquadramento su piano regionale trasporti

#### Piano triennale dei servizi

Il Piano Triennale dei Servizi riprende quanto indicato nel Piano Attuativo del PRT ovvero l'individuazione di Taranto Nasisi come nodo di interscambio (Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma). Il PTS 2015-2017 formula gli indirizzi operativi per supportare l'azione di efficientamento sulla rete del TPRL da parte degli ATO. Tali linee di intervento discendono dalle strategie delineate dal Piano di Riprogrammazione Regionale.

#### Piano urbano della mobilità sostenibile (pums) del Comune di Taranto

Attraverso la Valutazione Ambientale Strategica è stata valutata la coerenza generale del piano e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

mediante l'analisi di coerenza esterna, ossia con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano.

Tra i piani considerati pertinenti con il PUMS ai fini della valutazione di coerenza esterna, sono stati analizzati:

- Il Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR);
- Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
- il Piano Attuativo del piano regionale dei trasporti 2015-2019;
- il Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (PTS) 2015-2017

Per i sopracitati piani, gli obiettivi, le politiche, le azioni o le misure (qualora presenti), inerenti al tema della mobilità, potrebbero interferire con il PUMS oppure relazionarsi con lo stesso. La coerenza interna è stata convalidata dal Proponente.

Relativamente alla componente ambientale “mobilità e trasporti”, il Proponente evidenzia che “In merito al trasporto ferroviario il PUMS conferma la proposta del Piano Attuativo 2015-2019 che prevede la realizzazione della nuova stazione di Taranto Nasisi, come nodo ferroviario di attestamento di tutti i treni della linea Bari – Taranto, oltre che stazione di transito per i treni Brindisi – Taranto; prevedendo anche la riqualificazione della stazione Centrale. Entrambe le stazioni anche come nodi di attestamento dei servizi automobilistici di adduzione ai treni del servizio ferroviario regionale. La stazione Nasisi possiede l’ubicazione ottimale per assicurare una buona accessibilità dalla parte sud - orientale del territorio, grazie al sistema della viabilità di rango maggiore (integrata anche dall’attuazione della Tangenziale sud-est) inoltre diventerà uno dei nodi prioritari della rete portante del TPL (BRT). Il PUMS prevede azioni finalizzate all’obiettivo di incentivare l’uso di mezzi alternativi all’auto privata e a favorire il rinnovo del parco circolante, che avranno come risultato anche una riduzione del tasso di motorizzazione.”

Considerato quanto indicato in precedenza, il Proponente afferma che il progetto in esame per la realizzazione della stazione di Nasisi è coerente con quanto indicato nel PUMS del Comune di Taranto. La stazione di Nasisi, infatti, è indicata come obiettivo primario per il raggiungimento degli obiettivi del piano.

#### **ANALISI AMBIENTALI**

L’analisi ambientale dell’opera in esame è stata condotta sulla base della sua preventiva articolazione secondo tre dimensioni di lettura, facenti riferimento all’“Opera come costruzione” (dimensione Costruttiva), all’“Opera come manufatto” (dimensione Fisica) ed all’“Opera come esercizio” (dimensione Operativa).

Nel seguito si riportano, in forma sintetica, gli aspetti più significativi. Si rinvia all’elaborato per la lettura delle analisi di dettaglio

#### **Suolo**

##### **Scenario attuale**

Per quanto riguarda le **caratteristiche geologiche** dell’area oggetto di intervento, questa ricade all’interno di un più ampio contesto geologico dell’Italia meridionale, in cui sono presenti tre unità strutturali:

- a) la catena sud-appenninica, costituita dal progressivo accavallamento da W verso E di unità stratigrafico-strutturali meso-cenozoiche (antichi domini di piattaforma carbonatica e di bacino evolutisi prima della deformazione miocenica), nonché di unità sinorogeniche di avanfossa;
- b) l’avanfossa adriatica meridionale (Fossa Bradanica), costituita da una vasta depressione

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

interposta tra la dorsale appenninica e i rilievi dell'avampaese, in cui affiorano rocce elastiche Plio-Pleistoceniche di potenza apprezzabile;

- c) l'avampaese Apulo, costituito dall'unità carbonatica meso-cenozoica affiorante in corrispondenza dei rilievi del Gargano, delle Murge e del Salento.

Nello specifico, l'area oggetto di intervento si colloca al limite tra il dominio dell'Avampaese Apulo e quello dell'Avanfossa Appenninica (Fossa Bradanica), il primo caratterizzato da una spessa successione di roccia calcarea, e in subordine dolomitica. In particolare, a nord dell'area oggetto di intervento affiorano i Calcari di Altamura, calcari compatti con intercalati calcari dolomitici e dolomie compatte di età compresa tra il Turoniano-Senoniano con possibile passaggio al Cenomaniano. Essi, verso il lato bradanico delle Murge, sono ribassati a gradinata fino al fronte della Catena Appenninica, dove si rinvencono al di sotto di una spessa copertura di depositi appartenenti al ciclo sedimentario plio-pleistocenico della Fossa Bradanica.

Dal punto di vista **geomorfologico**, l'area oggetto di intervento si colloca nell'ambito dell'Arco Ionico Tarantino, contraddistinto da evidenze geomorfologiche ben distinguibili, con paesaggi differenti fra loro variamente interconnessi: il paesaggio carsico, l'idrografia superficiale e le gravine, i terrazzi marini. In particolare, l'area in cui sorge l'attuale impianto di Nasisi è contraddistinto da molteplici superfici suborizzontali debolmente inclinate verso mare, separate da scarpate la cui morfologia dipende dai litotipi in cui sono modellate.

Per quel che riguarda l'inquadramento **idrogeologico** dell'area oggetto di intervento, l'assetto geologico-strutturale prima descritto condiziona la modalità con cui si svolge la circolazione idrica sotterranea, l'efflusso a mare e l'intrusione marina. In particolare si possono distinguere i seguenti acquiferi:

- a) acquifero carbonatico profondo, che ha sede nell'impalcatura calcarea fratturata e carsificata del Cretacico ed è formato da una serie di livelli idrici localizzati in corrispondenza di orizzonti rocciosi particolarmente permeabili per fessurazione e/o carsificati, separati da livelli più compatti e a ridotta permeabilità. La falda di acqua dolce galleggia ovunque sull'acqua di mare di intrusione continentale. Il confinamento della falda è determinato dalla presenza di livelli rocciosi compatti e a ridotta permeabilità, spesso presenti anche a quote inferiori a -100 m s.l.m. Proseguendo verso la costa, i calcari si ritrovano a quote prossime al livello mare e la circolazione idrica si esplica lievemente in pressione o localmente in condizioni freatiche. L'alimentazione dell'acquifero profondo di questa area avviene in gran parte sull'altopiano murgiano, dove i calcari cretacei affiorano;
- b) acquifero di pianura, avente costituzione complessa, con corsi d'acqua superficiali e penetrazione dei deflussi nel sottosuolo sino al basamento argilloso. Nelle zone pianeggianti il basamento calcareo si rinviene spesso a notevoli profondità sotto il livello mare, come nel caso dell'area di intervento in cui il tetto dell'acquifero si trova a quote di gran lunga inferiori a -100 m s.l.m. In questo caso, l'acquifero carbonatico è interessato per gran parte da intrusioni di acque marine o comunque fortemente salmastre.

L'area oggetto dell'intervento è interessata dalla presenza del **vincolo idrogeologico** (R.D.L. 3267/23 e R.D. 1126/26).

L'area di studio ricade nel territorio di competenza del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, individuato col D.lgs. 152/2006, ai sensi della Direttiva 2000/60/CE. Per quel che riguarda il rischio alluvioni, il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato il 30/11/2005, evidenzia che l'area di progetto non ricade in zone a **pericolosità idraulica**. Per quel che riguarda il rischio frane, il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) evidenzia che l'area di progetto non ricade in zone a **pericolosità geomorfologica**.

Per una valutazione delle caratteristiche dei terreni affioranti nell'area di progetto, il Proponente ha provveduto all'esecuzione, nel maggio 2021, di un'apposita **campagna di indagini** che, in sintesi, ha

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

previsto l'esecuzione di 2 sondaggi a carotaggio continuo, con misura del livello della falda. I campioni così prelevati sono stati sottoposti alle seguenti prove:

- n. 14 prove SPT;
- n. 7 prove di permeabilità in foro del tipo Lefranc;
- n. 14 campionamenti di terre derivanti dai sondaggi;
- n. 1 installazione di piezometrica del tipo Norton nel sondaggio S1.

A partire dalle indagini disponibili, dalle osservazioni svolte e dalla cartografia tecnica di riferimento, è stato ricostruito il modello del sottosuolo nei primi 30 m, che prevede, al di sotto di uno spessore di circa 0,60 m di terreni di riporto, la presenza di uno strato dello spessore di circa 1.4 m di sabbie limose, a cui fa seguito un potente strato di materiali prevalentemente limo-argillosi dello spessore variabile da 12 a 14 m. Completa il quadro uno strato di sabbie aventi composizione variabile di limo e ghiaia e dello spessore variabile da 3,5 a 4,0 m, il primo (limoso), e da 6,0 a 12,0 m, il secondo (ghiaioso).

Le prove hanno fornito valori di profondità dei **livelli di falda** variabili tra 13,80 m e 13,10 m dal p.c., rispettivamente in corrispondenza dei sondaggi S1 e S2.

Per quanto riguarda le **caratteristiche sismiche**, in riferimento al D.M. 17/01/2018 e sulla base delle prove sismiche effettuate, l'area studio è caratterizzata da una categoria di sottosuolo C. Il fenomeno della liquefazione, connesso alla presenza nel sottosuolo di sabbie monogranulari sature, può essere ritenuto trascurabile.

Per quanto riguarda l'**uso dei suoli** interessati dalle opere in progetto, la distribuzione delle coperture delle classi di uso del suolo mostra la predominanza netta delle particelle agricole e dei sistemi erbaceo-arbustivi ruderali, di origine post-culturale o come incolti, che si compenetrano tra di loro, coprendo insieme più della metà del territorio esaminato. La rimanente parte di copertura del suolo è costituita principalmente da grandi estensioni di oliveti (circa il 15%), elemento peculiare della campagna pugliese; i restanti tipi di copertura (con valori tutti al di sotto della soglia del 10%) vanno a comporre il contesto antropizzato di tessuto urbano e industriale moderno, intervallato dalla rete stradale e ferroviaria e da altri elementi di discontinuità semi-naturali, quali verde antropico e naturale, filari e corpi idrici. Nella seguente tabella sono riassunte le percentuali di uso dei suoli dell'area di progetto.

CLASSE DI COPERTURA	COPERTURA (%)
Aree colturali intensive	28.22%
Aree ruderali con vegetazione in evoluzione	24.07%
Oliveti	15.02%
Reti stradali, ferrovie e infrastrutture tecniche	8.47%
Zone residenziali a tessuto continuo	7.38%
Mari e oceani	5.76%
Aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati	5.05%
Boschi di latifoglie	2.83%
Vigneti	1.38%
Boschi di conifere	1.31%
Zone umide interne	0.32%
Aree verdi urbane	0.10%
Corsi d'acqua, canali e idrovie	0.07%

Per quanto riguarda le possibili interferenze con **siti contaminati**, l'area in progetto non ricade all'interno di SIN (Siti di Interesse Nazionale); il sito più vicino (Taranto) ricade a circa 400 m più a sud e 2 km ad ovest delle aree di intervento. Con riferimento ai SIR (Siti di Interesse Regionale), dalla consultazione dei dati resi disponibili dalla Regione Puglia (Sezione ciclo rifiuti e bonifiche) e considerando un buffer di circa 1 km rispetto al tracciato, non sono presenti siti contaminati nell'area individuata. Al di fuori del buffer è invece presente un solo sito nelle vicinanze (punto vendita carburante Esso), ricadente a 1,1 km dall'area in progetto.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

Con riferimento invece alle possibili interferenze con impianti a **Rischio Incidente Rilevante (RIR)**, il Proponente ha consultato l'inventario nazionale, da cui emerge che in Puglia sono presenti 31 stabilimenti RIR, di cui 3 ricadenti nel Comune di Taranto. Dal loro esame emerge che la distanza minima tra l'area d'intervento e le aree RIR è superiore a 3,0 km, circostanza questa che consente di affermare che non sono presenti interferenze.

#### Dimensione costruttiva

Le aree di cantiere sono state selezionate in progetto in modo da ridurre al minimo il consumo e l'occupazione di suolo; in particolare, tali aree sono:

- cantiere base – C.B.01: di dimensione pari a circa 2.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a nord della linea ferroviaria; l'area attualmente è pavimentata e adibita a parcheggio della fermata;
- cantiere operativo – C.O.01: di dimensione pari a circa 2.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a nord della linea ferroviaria; l'area è attualmente pavimentata e adibita a parcheggio della fermata e ricade quasi totalmente all'interno del parcheggio di progetto;
- area tecnica – AT.01: di dimensione pari a circa 6.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a sud della linea ferroviaria esistente; l'area è attualmente in disuso e insiste in parte sul fascio di binari da demolire dove sono previste le opere di progetto del RI01;
- area di stoccaggio – AS.01: di dimensione pari a circa 4.500 m<sup>2</sup>, è localizzata a nord della linea ferroviaria; l'area è attualmente in disuso;
- cantiere armamento – CA.01: di dimensione pari a circa 1.000 m<sup>2</sup>, è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto in un'area situata a sud-ovest della stazione; la superficie occupata dal cantiere ricade su area FS, in cui è presente un piazzale pianeggiante non pavimentato.

Tali aree di cantiere, una volta ultimata la fase di cantiere, saranno ripristinate, per cui l'occupazione di suolo riveste carattere temporaneo e reversibile

I lavori di movimento terra comprendono attività di scotico, scavo, stoccaggio, spostamento di vari materiali che possono generare fenomeni di inquinamento di diverso livello in funzione dell'ubicazione del sito. Tuttavia, non si prevede la realizzazione di scavi o attività di movimento terra sulle sponde di corsi d'acqua o in prossimità degli stessi, dunque il rischio di contaminazione legato ai lavori di movimento terra non risulta significativo.

Per quanto riguarda la possibilità di contaminazione del suolo, che può originarsi dalla movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione oltre che dal dilavamento degli stessi ad opera delle acque piovane, saranno seguite tutte le procedure operative per la componente acque, appreso descritte, al fine di evitare tutte le potenziali interferenze e le possibilità di contaminazione. Tenuto conto di quanto sopra esposto, l'impatto sulla qualità dei suoli e sottosuoli è da ritenersi trascurabile.

#### Dimensione fisica

Per quanto riguarda la fase di esercizio, sotto il profilo geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio.

Inoltre, il terreno, pur presentando caratteristiche meccaniche variabili con la profondità, non evidenzia nessuna criticità dal punto di vista geotecnico e si esclude il rischio di liquefazione.

Considerata dunque l'entità degli interventi e le caratteristiche delle aree su cui si svolgeranno, si conferma l'assenza di interferenze con la componente in esame

#### Acque superficiali e sotterranee

##### Scenario attuale

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

La stazione Taranto Nasisi si colloca nell’ambito territoriale omogeneo dell’Arco Ionico, che comprende i bacini di una serie di corsi d’acqua aventi tutti recapito nel mar Jonio, nel tratto compreso tra la foce del Bradano e il litorale tarantino orientale; essi sono spesso caratterizzati, soprattutto nei tratti medio-montani, da condizioni morfologiche della sezione di deflusso molto strette e profonde, che localmente sono chiamate “gravine“. Tra i corsi d’acqua più importanti vanno citati il Fiume Lato, il Fiume Lenne, il Canale d’Aiedda, il Fiume Patemisco e il Fiume Tara.

La linea ferroviaria oggetto dell’intervento progettuale è interessata da due interferenze idrauliche (vedi Figura 19 e Figura 20). Tali interferenze sono costituite da due tombini, entrambi esistenti, di cui il primo di sezione  $3,5 \times 5,0 \text{ m}^2$  (IN01), che sottende un bacino di  $1.123 \text{ km}^2$ , e il secondo di sezione  $3,2 \times 3,5 \text{ m}^2$  (IN02), che sottende un bacino di  $4.057 \text{ km}^2$ .



Figura 19 – Indicazione planimetrica delle interferenze del tracciato esistente col reticolo idrografico

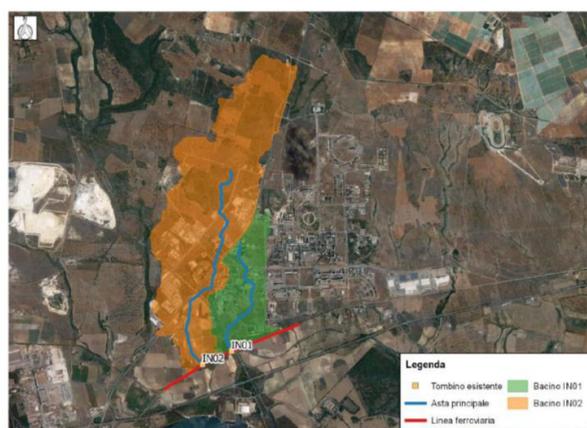


Figura 20 – Bacini imbriferi delle 2 interferenze del tracciato esistente col reticolo idrografico

L’analisi delle interferenze è stata condotta dal Proponente mediante lo sviluppo di un apposito studio idrologico-idraulico di dettaglio, al fine di definire le portate al colmo di riferimento dei corsi d’acqua interferiti in condizioni ante-operam e di valutare la compatibilità idraulica delle opere sia allo stato

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

attuale (ante-operam), in accordo alla pianificazione di bacino vigente (Norme Tecniche di Attuazione del PAI).

Tuttavia, stante che il progetto non prevede modifiche dei due tombini oggetto delle interferenze idrauliche, i calcoli condotti per la situazione ante-operam in pratica coincidono con quelli per la situazione post-opera, appresso richiamati, ai quali si rimanda.

Per quanto riguarda l'analisi dello stato qualitativo delle acque superficiali, il Proponente ha fatto riferimento al Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, approvato con D.C.R. 230/2009. Da esso si evince che, per le acque superficiali, il Fiume Tara presenta uno stato ecologico scarso e uno stato chimico buono; per le acque di transizione, il bacino del Mar Piccolo (Primo Seno) presenta uno stato ecologico scarso e uno stato chimico con mancato raggiungimento dello stato buono, il bacino del Mar Piccolo (Secondo Seno) uno stato ecologico sufficiente e uno stato chimico buono; infine, per le acque marino-costiere, il tratto da Punta Rondinella a Chiatone presenta uno stato ecologico scarso e uno stato chimico con mancato raggiungimento dello stato buono.

Anche per l'analisi dello stato qualitativo delle acque sotterranee è stato fatto riferimento al Piano di Tutela delle Acque approvato con D.C.R. 230/2009; tuttavia, i dati chimici e quantitativi utilizzati nelle valutazioni dello stato dei corpi idrici sotterranei in questo caso derivano principalmente dalle attività conoscitive pregresse realizzate dalla Regione Puglia: in particolare, il "Progetto Tiziano - Monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque sotterranee della Puglia" che, operativo dalla fine del 2006 alla prima metà del 2011, ha consentito di realizzare una rete stabile e diffusa di monitoraggio e di migliorare enormemente le conoscenze di carattere idrogeologico e idrogeochimico delle risorse idriche sotterranee regionali. Tale base conoscitiva è stata integrata, laddove possibile, da dati provenienti da pubblicazioni scientifiche.

I risultati del campionamento del Progetto TIZIANO hanno messo in evidenza che in numerosi acquiferi della Puglia, i valori di concentrazione "naturali" spesso eccedono i corrispondenti valori soglia previsti dal D.Lgs. 30/2009 e dal D.Lgs. 31/2001, soprattutto per quanto riguarda i parametri Fe, Mn, Na, Cl, 804, Se. Per quanto riguarda i sali, cloro, sodio e solfati, i corpi idrici interessati sono prevalentemente quelli costieri, come attendibile, per cui la causa naturale e l'intrusione marina anche se i valori misurati possono, talora, essere influenzati dagli emungimenti in atto, che specie nelle aree costiere e in concomitanza di particolare intensità, determinano un effetto di richiamo sull'acqua marina e, conseguentemente, l'innalzamento dell'interfaccia di separazione tra l'acqua dolce e quella salata.

#### Dimensione costruttiva

Ai fini della valutazione degli impatti in fase di cantiere, nella realizzazione delle fondazioni delle diverse strutture è previsto l'utilizzo di sistemi adeguati che permettono il controllo sia della filtrazione delle acque sotterranee, sia della percolazione delle acque superficiali nello scavo.

Nel corso della realizzazione delle opere si prevede infatti la realizzazione di sistemi di gestione delle acque meteoriche, quali:

- reti di drenaggio delle acque meteoriche gravanti sulle coperture, sui parcheggi, sui percorsi pedonali e viabilistici;
- sistema di trattamento delle acque di prima pioggia;
- sistema di smaltimento;
- vasca di accumulo per riutilizzo acque meteoriche.

La possibile eventuale alterazione delle qualità delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, oltre alle ulteriori lavorazioni previste, sarà dunque evitata mediante una corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato, ovvero mediante la previsione di opportuni accorgimenti da attuare in caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo. Sarà inoltre predisposto, nelle aree interessate da scavi,

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

movimenti terre, potenziali sversamenti accidentali e da lavorazioni, quali realizzazione di fondazioni profonde, che possono interferire sulla qualità dell'ambiente idrico sotterraneo, un opportuno Piano di Monitoraggio della componente.

Prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche.

Le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico. Un sistema di deviazione automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, consentirà l'invio dell'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante un'apposita canalizzazione aperta.

L'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere sarà, qualora possibile, prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio dal quale sarà distribuita alle utenze finali.

L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti.

Gli impianti di trattamento delle acque assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

Alla luce del livello di interferenza potenziale e in ragione delle opportune procedure operative adottate, il Proponente conclude che non si prevedono criticità significative o effetti rilevanti a danno della componente

#### Dimensione fisica

Durante la fase di esercizio delle opere in progetto, verranno intercettati due corsi d'acqua minori, di cui si è discusso in precedenza nell'ambito dell'analisi della situazione ante-operam.

I due corsi d'acqua attraversano la linea ferroviaria ad est e ad ovest della Stazione Taranto-Nasisi. Il quadro conoscitivo di riferimento per la caratterizzazione idraulica delle aree oggetto di intervento e la definizione delle aree di pericolosità è riportata nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI, 2005) della Regione Puglia e nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA, 2016) redatto dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale. Inoltre, di recente, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, con decreto n. 540 del 13/10/2020, ha adottato le Misure di Salvaguardia relative alle aree oggetto di modifica di perimetrazione e/o di classificazione della pericolosità/rischio configurate nelle proposte di aggiornamento del PAI e nelle nuove mappe del PGRA (PSAI II Ciclo).

Dalla sovrapposizione degli interventi in progetto con le aree del PAI e i reticoli idrografici della carta idrogeomorfologica e IGM 1:25000 è emerso che gli interventi non ricadono in aree perimetrate a pericolosità idraulica della cartografia del PAI, ma nelle aree disciplinate dagli art. 6 e 10 delle NTA. Lo studio idrologico-idraulico ha pertanto individuato le condizioni affinché gli interventi si potessero definire compatibili con quanto previsto dalle NTA del PAI.

Per maggiori dettagli sul calcolo delle caratteristiche pluviometriche dell'area, utilizzate per il calcolo delle portate al colmo e per il metodo di calcolo adottato a tale scopo si rimanda alla Relazione idrologica (allegato IA8E00D78RIID0001001A).

Il Proponente ha sviluppato una simulazione numerica, finalizzata alla verifica della capacità idraulica delle opere esistenti, a seguito della realizzazione di quelle in progetto. Ai fini della determinazione dei livelli idrici e delle velocità, nonché delle aree potenzialmente inondabili per le portate di piena di riferimento, è stato utilizzato il programma di calcolo monodimensionale a moto permanente HEC-RAS 5.0.7 River Analysis System, versione 5.0.7 del Marzo 2019 sviluppato dalla U.S. Army Corps of

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Engineers, che fornisce un'adeguata rappresentazione del fenomeno, descrivendo le principali grandezze fisiche per ogni sezione idraulica di calcolo. Le simulazioni numeriche della propagazione delle onde di piena di riferimento sono state condotte per un tempo di ritorno  $T_r$  pari a 200 anni.

Sulla base dei risultati così ottenuti, sono stati valutati i gradi di riempimento (GR) dei due tombini. In particolare, è risultato che il tombino IN01 ha una funzionalità idraulica che rispetta quanto previsto sia dal Manuale di Progettazione ferroviaria ( $GR < 70\%$ ), sia dalla attuale normativa vigente delle costruzioni ( $GR < 66\%$ ). Il tombino IN02, invece, ha un grado di riempimento superiore al 100%. Tuttavia, l'opera non ha un funzionamento in pressione (grado di riempimento della canna pari al 77%). Inoltre, il livello idrico a monte dell'attraversamento è risultato ampiamente inferiore alla quota del piano ferro (14,62 m s.l.m.), che peraltro nell'ambito del presente intervento viene innalzato rispetto alla quota attuale, e del piazzale di stazione (circa 15,10 m s.l.m.). Pertanto, sia la linea ferroviaria, sia l'area di intervento risultano in sicurezza secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.A.I.

In definitiva, le verifiche condotte dal Proponente hanno evidenziato la formazione di esondazioni diffuse a monte della linea ferroviaria dovute al restringimento della sezione di deflusso in corrispondenza degli attraversamenti esistenti, con conseguente allagamento delle aree circostanti, senza però interessare la zona pertinente alla stazione ferroviaria (vedi Figura 21 e Figura 22).

In considerazione di ciò, in progetto non sono stati previsti interventi di ampliamento dei due tombini esistenti per incrementarne la funzionalità idraulica, in quanto ciò avrebbe comportato un incremento di portata transitante in una zona sottoposta a vincolo idrogeologico.



Figura 21 – Valutazione delle aree di esondazione per l'interferenza del tracciato IN01

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

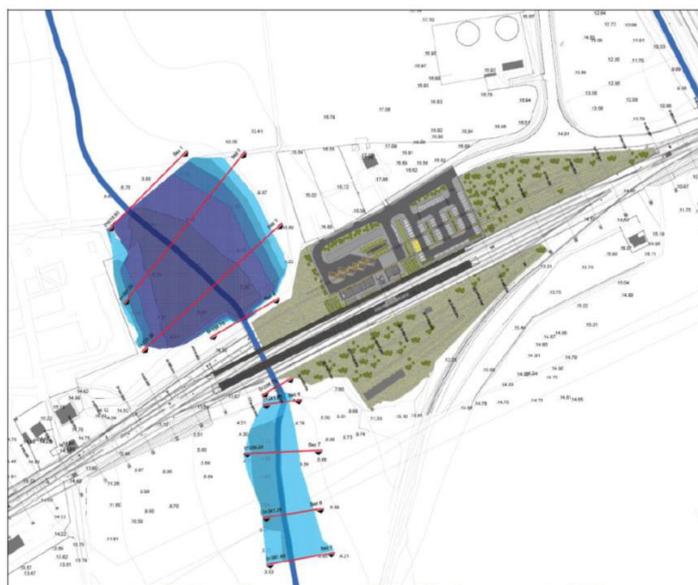


Figura 22 – Valutazione delle aree di esondazione per l'interferenza del tracciato IN02

In fase di esercizio non si prevede la possibilità di interferenze con le acque sotterranee, la cui soggiacenza è pari a circa 12-13 m dal p.c. (1,5 m s.l.m.).

### **Biodiversità**

#### **Scenario attuale**

##### *Inquadramento bioclimatico*

Il Proponente ha effettuato una bioclimatica dell'area stati utilizzando i dati climatici delle stazioni pluviotermiche di: Taranto, Crispiano, Castellaneta, Marina di Ginosa e Matera, dislocate lungo una fascia altimetrica variabile fra 16 m e 401 m. Il Proponente riporta i dati di precipitazioni e delle temperature medie, mensili, annue e stagionali relative alle stazioni considerate.

Con riferimento all'inquadramento vegetazionale e faunistico, il Proponente afferma che l'area dell'intervento non presenta elementi di particolare pregio naturalistico per nessuna delle componenti considerate (vegetazione, flora e fauna), ricadendo per lo più in un contesto paesaggistico che già di per sé si presenta piuttosto alterato dalla presenza pregressa delle attività antropiche, con un paesaggio più o meno profondamente modificato, a seconda che si consideri le attività industriali presenti, o quelle agro-pastorali Figura 23.

Gli unici elementi naturali e semi-naturali presenti all'interno dell'ambito di progetto sono quelli facenti parte del paesaggio agro-pastorale dell'area, con siepi, filari interpoderali, alberi camporili e vegetazione igrofila distribuita lungo la rete di canali. La fauna rilevabile nell'ambito circostante il sito di intervento è rappresentata quasi esclusivamente da specie opportuniste e adattate alla presenza antropica.

Per la zona circostante, soprattutto nel settore più prossimo al Mar Piccolo, la vegetazione potenziale è riconducibile prevalentemente ai sistemi sub-alofili e alofili lagunari di Taranto, con comunità vegetali di specie alofile (salicorniet, sarcocorniet, giuncheti). È riconoscibile una zonazione di fasce di vegetazione, corrispondente al grado di salinità dei terreni, che decresce nell'allontanarsi dalla laguna:

- comunità acquatiche di idrofite alofile ed alghe nella laguna;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- fasce di vegetazione sub-alofila, sia annuali e sia perenni, con specie succulente (sarcocornieti, salicornieti), lungo i bordi e le depressioni lagunari a salinità più elevata;
- comunità di specie alo-tolleranti che si insediano nelle depressioni umide, drenate, inondate periodicamente e con salinità moderata (giuncheti, cariceti, inuleti);
- comunità retrodunali di eleofite (canneti) ed altre specie igrofile, a maggior grado di glicofilia.

Nella zona vasta, sono frequenti, soprattutto lungo la fascia costiera, rimboschimenti di specie di impianto antropico, come eucalipti e pini d'aleppo. L'entroterra, invece, vede come tappa matura una vegetazione arborea sempreverde a leccio (*Quercus ilex*), consorziato con ornio (*Fraxinus ornus*) e corbezzolo (*Arbutus unedo*), oltre ad altre specie arboree sempreverdi tipicamente mediterranee, come fillirea (*Phillyrea* spp.), viburno (*Viburnum tinus*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), mirto (*Myrtus communis*). Le attività agro-silvo- pastorali attuali e pregresse, però, hanno profondamente alterato e frammentato la copertura boschiva esistente, riducendolo a pochi lembi residuali tra le tessere agrarie attualmente presenti.



Figura 23 – Stralcio Carta della vegetazione

#### *Aree di interesse ambientale*

Gli ambiti di maggiore interesse naturalistico sono riferibili al territorio del Mar Piccolo, tutelato come Parco naturale regionale e nell'ambito della Rete Natura 2000.

Il territorio del Parco Naturale Regionale Mar Piccolo comprende i territori dei comuni di Taranto, Statte, Carosino, Grottaglie, Fragagnano, Monteiasi, San Giorgio Jonico.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Il Mar Piccolo è un'area marina di circa 20 km<sup>2</sup>, che ha all'interno un habitat e una biodiversità molto particolari, nonostante l'inquinamento a cui è soggetta l'intera zona. La sua particolare conformità, la bassa profondità, le sorgenti sottomarine, i corsi d'acqua che sfociano nel bacino da ambienti umidi, il ridotto idrodinamismo, hanno permesso al Mar Piccolo di sviluppare un habitat unico. L'acqua salata, di poco inferiore al mare aperto, l'abbondanza di sali di azoto e fosforo apportati dai corsi d'acqua, hanno reso questo bacino salato interno un ambiente particolarmente produttivo di plancton.

Il Proponente, dalla disamina dei Formulari Standard del sito Natura 2000 IT9130004 – Mar Piccolo, descrive gli elementi naturali peculiari, rappresentati dalle biocenosi acquatiche legate all'ecosistema lagunare Palude della Vela, nel settore est del bacino del Mar Piccolo, dove peraltro è anche istituita la 'Riserva Naturale Regionale Orientata Palude della Vela', sufficientemente distante perché siano considerabili plausibili interferenze riconducibili alle attività di progetto.

Il Formulario Standard del sito (aggiornamento 12/2019), riporta all'interno dell'Allegato II quasi esclusivamente specie, soprattutto uccelli, che frequentano le zone lagunari salmastre (*Egretta garzetta*, *Recurvirostra avosetta*), spiagge (*Charadrius alexandrinus*), o ambienti acquatici in generale, sia dulcacquicoli (*Gallinula chloropus*) e sia pelagici (*Sterna albifrons*, *Larus melanocephalus*). Per nessuna di queste specie legate agli ambienti lagunari è ipotizzabile un'interferenza diretta o indiretta con le attività di progetto previste.

Le altre specie di fauna considerate nel Formulario Standard, che non siano legate agli ambienti lagunari, sono elementi prevalentemente di ambienti aperti e semi-antropizzati, ruderali e con forme di vegetazione discontinue e sparse (siepi, arbusti) e con elementi di rifugio come pietraie e muretti a secco tipici del paesaggio agro-pastorale circostante. Come esempio, si possono citare *Elaphe quatuorlineata*, o *Podarcis sicula*. Anche per la flora il Proponente effettua valutazioni simili: essendo le specie citate esclusivamente elementi alofili tipici degli ambienti salmastri, *Limoniastrum monopetalum*, *Haloplepis amplexicaulis*, *Bassia hirsuta*.



Figura 24 – Localizzazione del progetto (in rosso) rispetto al territorio del Parco naturale Mar Piccolo

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Il Proponente riporta inoltre che dal Formulario Standard dell'altro sito, "IT9130002 – Masseria Torre bianca" non emergono particolari elementi di pregio naturalistico né criticità ipotizzabili da interferenze dirette o indirette. Il Proponente definisce il contesto naturale come "banalizzato".

Le superfici vegetali, tra cui formazioni boschive a leccio (*Quercus ilex*), lembi di macchia mediterranea a lentisco (*Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Rhamnus alaternus*, *Phillyrea angustifolia*), o praterie e garighe xerofile, ancora rinvenibili nei siti indisturbati dell'area jonica circostante, sono state sottratte per essere destinate ad aree agricole, oliveti e al tessuto urbano-industriale che caratterizzano il paesaggio attuale. Alcune stazioni residuali boschive si conservano nei siti meno accessibili, come ad esempio lungo la Gravina di Mazzarchio ad ovest dell'area di intervento; altre formazioni boschive si distribuiscono lungo la rete idrica (Fosso Galese), sebbene cenologicamente alterate per la presenza di specie estranee al contesto italiano, sia per piantumazione antropica (eucalipti) e sia per ingresso spontaneo di specie aliene (*Robinia pseudacacia*).

#### *Rete ecologica*

La Rete Ecologica pugliese, così come definita nel PPTR (2015), è suddivisa in due schemi. Il primo è quello della Rete ecologica della biodiversità (REB), che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, considerando non solo le unità ambientali naturali presenti sul territorio regionale e i principali sistemi di naturalità, ma anche le principali linee di connessione ecologiche basate su elementi attuali o potenziali di naturalità (Corridoi fluviali a naturalità diffusa o residuale o ad elevata antropizzazione; corridoi terrestri a naturalità residuale, costieri, discontinui, ciechi; aree tampone (buffer); nuclei naturali isolati). Si tratta di un sistema di aree che hanno prevalentemente il ruolo di nodi e aree centrali della rete, formato da:

- 2 parchi nazionali (Gargano e Alta Murgia);
- 16 altre aree protette nazionali (Riserve, Zone Ramsar, ecc.);
- 3 aree marine protette;
- 18 aree protette regionali;
- 87 Siti della Rete Natura2000 (di cui 10 ZPS e 77 SIC).

Il secondo livello è lo Schema direttore della Rete ecologica polivalente (REP), dove la Rete ecologica della biodiversità viene assunta come riferimento per le altre attività progettuali del Piano Paesaggistico, come il Patto città campagna, i Progetti della mobilità dolce, la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri, in cui la Rete Ecologica assume, dunque, un forte carattere di multifunzionalità.

Il Sistema Regionale per la Conservazione della Natura (Rete Ecologica Regionale) è attualmente costituito da Siti di Importanza Comunitaria (SIC), individuati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, Zone di Protezione Speciale (ZPS), individuate ai sensi della Direttiva 49/709/CEE, Aree protette nazionali, istituite ai sensi della normativa nazionale (L. 394/91, L. 979/82), Aree naturali protette regionali, istituite ai sensi della Legge Regionale n. 19 del 24/07/1997 e ss. mm. ii., Zone umide di importanza internazionale, aree tutelate a livello internazionale attraverso la Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.

Inoltre, la Regione Puglia ai fini di un miglioramento della connettività ecologica territoriale quanto più diffusa e capillare, promuove e sviluppa alla conoscenza e alla fruizione compatibile dei siti della Rete ecologica, tramite la realizzazione di specifici progetti mirati, quali:

- Catasto delle grotte e delle cavità naturali;
- Catasto della rete escursionistica pugliese;
- Ricognizione dei geositi e delle emergenze geologiche;
- BIOMAP : Biocostruzioni marine in Puglia;
- Ricognizione dei manufatti edilizi pubblici nelle Aree Naturali.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Rispetto a tale rete, l'intervento si relazione con l'area di Mar Piccolo, precedentemente trattata.

#### Dimensione costruttiva

Gli impatti in fase di costruzione sono dovuti all'approntamento delle aree e piste di cantiere, alla circolazione di mezzi e alle lavorazioni. Questi fattori producono sottrazione temporanea di suolo e di vegetazione, sollevamento di polveri e alterazione della qualità dell'aria e disturbo acustico per la componente faunistica.

Esaminando (Figura 25) il sito di intervento e gli elementi di progetto rispetto al territorio del Parco evidenziato nell'immagine seguente con una campitura arancione), si evidenzia che le aree di cantiere e la stazione di Nasisi ricadono all'esterno del suo perimetro, tranne la pista di cantiere che vi ricade all'interno, interessando una strada sterrata esistente.

Il sito di intervento è posto in una zona marginale del Parco naturale Mar Piccolo, in corrispondenza del suo perimetro, caratterizzata da aree di tipo agricolo, in cui non sono presenti ambiti di vegetazione naturale. Vista la connotazione prettamente agricola del territorio, il Proponente ritiene che l'interferenza riferibile alla sottrazione di vegetazione nell'ambito del territorio del Parco sia trascurabile.

Relativamente al danno da sollevamento di polveri, in relazione alle diverse attività previste: lo scavo per la costruzione dei manufatti e il traffico dei mezzi pesanti. Il Proponente riporta che tale interferenza è limitata alla cantierizzazione, e coinvolge una superficie variabile in relazione alle tipologie vegetazionali presenti, alla ventosità e alle precipitazioni che si manifesteranno durante la fase di cantiere. Inoltre il Proponente considerando l'assenza di ambiti di vegetazione naturale nelle vicinanze delle aree e delle piste di cantiere, ritiene tale interferenza trascurabile.

Per quel che concerne il disturbo acustico derivante dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni previste per la realizzazione delle opere di progetto, il Proponente ritiene che la fauna locale, per lo più generalista, sia già adattata al disturbo antropico. Il contesto territoriale, infatti, è caratterizzato da diverse infrastrutture viarie e ferroviarie e siti industriali. Il Proponente non riporta interferenze e impatti con la matrice ambientale analizzata.



**Figura 26 – Dettaglio del Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo” in prossimità del progetto**

Il Proponente riporta che le aree di cantiere e le rispettive attività di progetto previste, ricadranno all'interno di un territorio di per sé già profondamente modificato, sia dalla presenza di aree industriali, sia dalle infrastrutture antropiche (strade, ferrovie) e sia di aree agricole: non sono emerse particolarità

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico per le quali sia ipotizzabile un'interferenza diretta, o indiretta, con la cantierizzazione.

In relazione alla rete ecologica, con riferimento all'area di intervento, le operazioni previste non interferiscono direttamente con elementi della rete, insistendo prevalentemente su porzioni di territorio antropizzato, o su terreni agricolo semi-estensivi.

#### Dimensione fisica e operativa

In fase di realizzazione è prevista la rimozione della vegetazione spontanea arbustiva e l'abbattimento di alcuni individui di pino domestico di carattere monumentale.



**Figura 27 – Individuazione nei poligoni rossi lembi di vegetazione spontanea e arborea che verranno rimossi**

Al fine di compensare la perdita di coperture vegetali, nel progetto sono previsti interventi di inverdimento. In particolare, sono previsti inerbimenti, sia con vegetazione erbacea e sia con possibile introduzione di specie arbustive autoctone. Inoltre, si prevede la creazione di siepi arbustive, con utilizzo di alaterno (*Rhamnus alaternus*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), terebinto (*Pistacia terebinthus*), cisto (*Cistus* spp.), fillirea (*Phillyrea* spp.), timo (*Thymus* spp.), rosmarino (*Rosmarinus officinalis*), corbezzolo (*Arbutus unedo*) e lavanda (*Lavanda angustifolia*), oltre alla piantumazione di individui arborei di tamerice comune (*Tamarix gallica*) e leccio (*Quercus ilex*). Il Proponente afferma che la selezione delle specie è coerente sia con il contesto biogeografico tarantino e, più in generale, italiano, non essendo state incluse specie ornamentali di origine aliena; tali specie, essendo tipiche dell'area mediterranea risultano anche adatte anche al tipo di clima, aspetto che ne faciliterà l'attecchimento e la persistenza, limitandone la necessità di interventi colturali aggiuntivi, oltre a quelli manutentivi.

La realizzazione delle opere a verde contribuirà a ridurre la potenziale intrusione visiva delle opere previste delle nuove strutture previste, contribuendo ad integrarne la percezione con il contesto ambientale naturale circostante. Le opere di rinverdimento contribuiranno anche a creare un effetto tampone circoscritto all'opera prevista, oltre che paesaggistico, attenuante anche in riferimento ad altri disturbi (acustico, impermeabilizzazione dei suoli). La creazione di elementi naturali sia lineari (siepi) e sia puntuali (alberi isolati), concorrerà ad infittire ed estendere il reticolo di elementi naturali di supporto alla microfauna (posatoi, fonti di cibo, rifugi) locale.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

In linea con quanto indicato nel parere della regione Puglia, le specie previste per il rinverdimento devono essere conformi alle disposizioni dell'Osservatorio Fitosanitario regionale per l'Emergenza Xylella, considerato che l'area di intervento rientra nella perimetrazione di "Zona infetta".

Il Proponente riporta nello SIA in forma tabellare le categorie di impatto ed il livello di interferenza che presumibilmente andrà a verificarsi.

Con riferimento alla fase di esercizio, il ripristino della stazione non comporta impatti significativi diversi dallo scenario di base.

### **Territorio e patrimonio agroalimentare**

*Struttura territoriale e usi del suolo*

#### **Scenario attuale**

Nello SIA il Proponente riporta la distribuzione delle rispettive coperture delle classi di uso del suolo. Nello specifico emergono le particelle agricole e dei sistemi erbaceo-arbustivi ruderali, di origine post-culturale o come incolti, che si compenetrano tra di loro, caratterizzando il paesaggio tarantino. L'altra classe di copertura del suolo, è costituita dalle grandi estensioni di oliveti (circa il 15%), elemento peculiare della campagna planiziale pugliese. I restanti tipi di copertura (con valori tutti al di sotto della soglia del 10%) vanno a comporre il contesto antropizzato di tessuto urbano e industriale moderno, intervallato dalla rete stradale e ferroviaria e da altri elementi di discontinuità semi-naturali, quali verde antropico e naturale, filari e corpi idrici.

**Tabella 1 – Percentuali uso del suolo**

CLASSE DI COPERTURA	COPERTURA (%)
Aree colturali intensive	28.22%
Aree ruderali con vegetazione in evoluzione	24.07%
Oliveti	15.02%
Reti stradali, ferrovie e infrastrutture tecniche	8.47%
Zone residenziali a tessuto continuo	7.38%
Mari e oceani	5.76%
Aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati	5.05%
Boschi di latifoglie	2.83%
Vigneti	1.38%
Boschi di conifere	1.31%
Zone umide interne	0.32%
Aree verdi urbane	0.10%
Corsi d'acqua, canali e idrovie	0.07%

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

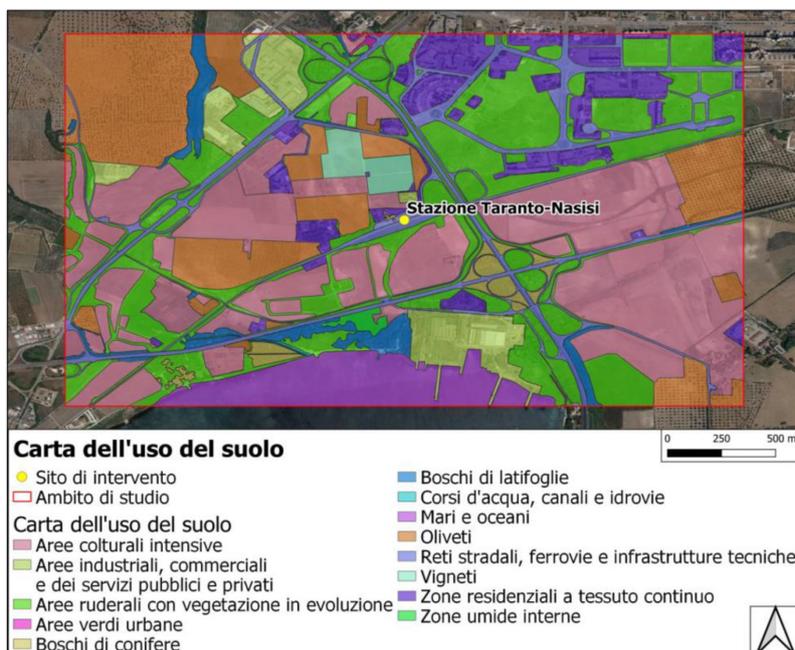


Figura 28 – Carta dell'uso del suolo

#### Dimensione costruttiva

Il Proponente riporta le aree di cantiere, affermando che sono state selezionate al fine di ridurre al minimo il consumo e l'occupazione di suolo, nello specifico:

- CANTIERE BASE – C.B.01: di dimensione pari a circa 2.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a Nord della linea ferroviaria. L'area attualmente pavimentata ed adibita a parcheggio della fermata.
- CANTIERE OPERATIVO – C.O.01: l'area di cantiere, di dimensione pari a circa 2.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a Nord della linea ferroviaria. L'area attualmente pavimentata ed adibita a parcheggio della fermata, ricade quasi totalmente all'interno del parcheggio di progetto.
- AREA TECNICA – AT.01: di dimensione pari a circa 6.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a Sud della linea ferroviaria esistente. L'area è attualmente in disuso ed insiste in parte sul fascio di binari da demolire dove sono previste le opere di progetto del RI01.
- AREA DI STOCCAGGIO – AS.01: di dimensione pari a circa 4.500 m<sup>2</sup>, è localizzata a Nord della linea ferroviaria. L'area è attualmente in disuso.
- CANTIERE ARMAMENTO – CA.01: di dimensione pari a circa 1.000 m<sup>2</sup>, è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto in un'area situata a Sud-Ovest della stazione. La superficie occupata dal cantiere ricade su area FS dove è presente un piazzale pianeggiante non pavimentato. Nell'area è presente un tronchino dove è previsto lo stazionamento ed il ricovero del treno cantiere con una zona di carico/scarico.

Ultimata la fase di cantiere, le aree saranno ripristinate; il Proponente afferma quindi che l'occupazione di suolo sarà temporaneo e costituisce un impatto trascurabile in quanto la maggior parte delle aree sono già impermeabilizzate e, per quanto effettivo, reversibile in quanto alcune di tali aree saranno ripristinate con aree a verde.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

Per quanto riguarda i materiali provenienti dagli scavi/demolizioni, questi richiedono una preventiva caratterizzazione, al fine di verificare che non risultino contaminati; in caso di contaminazione dovranno essere conferiti a discariche autorizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

In merito alle modalità di approvvigionamento, il Proponente sottolinea che si farà ricorso agli impianti presenti sul territorio: l'entità dei volumi occorrenti per la realizzazione degli interventi in progetto è considerato dal Proponente come "scarsamente rilevante".

Per quanto riguarda la possibilità di contaminazione del suolo, che può originarsi dalla movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione oltre che dal dilavamento degli stessi, ad opera delle acque piovane, saranno seguite tutte le procedure operative per la componente, al fine di evitare tutte le potenziali interferenze e le possibilità di contaminazione; a seguito di tali considerazioni, il Proponente considera trascurabile l'impatto sulla qualità dei suoli e sottosuoli.

Inoltre il Proponente riporta che le possibili interferenze geologiche indotte saranno risolte in fase progettuale mediante specifiche analisi di carattere geotecnico volte alla definizione delle effettive condizioni di stabilità di eventuali scavi, anche se provvisori o temporanei. I lavori di movimento terra comprendono attività di scotico, scavo, stoccaggio, spostamento di vari materiali che possono generare fenomeni di inquinamento di diverso livello in funzione dell'ubicazione del sito. In generale tali attività possono indurre:

- generazione di polveri, che, trasportate dal vento, possono ricadere nei corsi d'acqua;
- contaminazione delle acque superficiali da particelle sospese per dilavamento dei terreni da parte delle acque di pioggia.

Non è prevista la realizzazione di scavi o attività di movimento terra sulle sponde di corsi d'acqua o in prossimità degli stessi, dunque il rischio di contaminazione legato ai lavori di movimento terra non risulta significativo.

#### Dimensione fisica

Sotto il profilo geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio.

Inoltre, il terreno, pur presentando caratteristiche meccaniche variabili con la profondità, non evidenzia nessuna criticità dal punto di vista geotecnico e si esclude il rischio di liquefazione.

Il Proponente, preso in considerazione l'entità degli interventi e le caratteristiche delle aree su cui si svolgeranno, conferma l'assenza di interferenze con la componente in esame.

#### *Patrimonio agroalimentare*

##### Scenario attuale

Il Proponente riporta i dati ISTAT del 2016: la Puglia è una delle regioni italiane che possiede il maggior numero di ettari di Superficie Agricola Utilizzata (SAU), pari al 65,8% della superficie complessiva regionale e al 10,2% della SAU nazionale. La SAU regionale interessa un'ampia porzione del territorio, pari a circa 1,3 milioni di ettari

Nel 2018 in Puglia si contano 22 prodotti agroalimentari di qualità (pari al 5% dei 413 prodotti riconosciuti in Italia) e 38 vini di qualità (il 7% dei 538 nazionali), divisi tra marchi DOP (Denominazione Origine Protetta), IGP (Indicazione Geografica Protetta) e STG (Specialità Tradizionale Garantita). I prodotti agroalimentari di qualità pugliesi riguardano nello specifico 12 prodotti DOP, 8 prodotti IGP e 2 prodotti STG.

Relativamente ai vini di qualità la maggior parte dei riconoscimenti riguardano le DOP (32 vini DOP e 6 vini IGP (Fonte: L'agricoltura Pugliese -CREA,2020).

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

A livello provinciale, il territorio tarantino vanta di 3 prodotti DOP (Caciocavallo Silano, olio extra-vergine di oliva Terre Tarantine e olio extra-vergine di oliva Terre d'Otranto) e 1 IGP (Clementine del Golfo di Taranto).

Per quel che concerne il settore viticolo, nell'area di studio si segnalano 5 prodotti DOC (Aleatico di Puglia, Primitivo di Manduria, Colline Joniche tarantine, Lizzano, Martina Franca) e 4 IGT (Puglia, Salento, Tarantino e Valle d'Itria).

#### Dimensione costruttiva

Per quanto riguarda le possibili interferenze dei cantieri (approntamento delle aree e relative piste) il Proponente evidenzia che la predisposizione delle aree di cantiere avviene principalmente in corrispondenza del sedime ferroviario. L'area di stoccaggio AS01 è prevista in corrispondenza dell'area interclusa incolta, caratterizzata da vegetazione spontanea di scarso pregio

Riguardo l'occupazione di suolo, considerando che le aree di cantiere interessano spazi di pertinenza ferroviaria, il Proponente non prevede sottrazione di suolo agricolo.

Inoltre non è prevista occupazione di suolo adibiti ad uso agricolo e possono essere escluse interferenze rispetto alla produzione agroalimentare di qualità.

#### Dimensione fisica

In relazione alle caratteristiche del progetto e del contesto nel quale è prevista la realizzazione dello stesso, il Proponente non preve interferenze con il territorio e il patrimonio agroalimentare: non sono infatti interessate aree agricole.

#### Aria e clima

Nello SIA il Proponente riporta i riferimenti normativi per l'inquinamento atmosferico e in forma tabellare i valori limite per la qualità dell'aria. Sono riportati cenni di climatologia regionale della Puglia: temperatura, valori delle precipitazioni.

Le caratteristiche meteorologiche dell'area sono state dedotte analizzando ed elaborando le rilevazioni orarie effettuate dalle centraline meteo-climatiche della rete di monitoraggio della rete di ARPA Puglia, negli anni 2018, 2019 e 2020.

Per la realizzazione delle attività di monitoraggio meteorologico, ARPA Puglia gestisce due reti:

- rete dedicata: 5 stazioni automatiche ubicate presso le proprie sedi provinciali (Bari, Brindisi, Foggia, Lecce e Taranto);
- rete meteo a corredo della rete di monitoraggio della qualità dell'aria (RRQA) costituita ad oggi da 19 stazioni.

Le stazioni di misura della rete ARPA prese in considerazione sono:

- Taranto – Contrada Rondinella;
- Taranto – C/o Colonia San Vito.

Dallo studio del regime termico si evince che le temperature si tengono generalmente su valori positivi con punte massime nei mesi estivi che raggiungono i 40°C. Mentre nei mesi invernali raramente si raggiungono temperature al di sotto dello zero.

Utilizzando i dati della centralina di rilevamento meteorologico denominata Taranto San Vito è stato possibile evidenziare le distribuzioni delle intensità e della direzione dei venti nell'area di progetto. Nello SIA il Proponente riporta in forma tabellare la direzione dei venti per gli anni 2018, 2019 e 2020, inoltre sono riportate le velocità medie dei venti e le precipitazioni.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

#### Scenario attuale

In applicazione di quanto stabilito dal D.Lgs. 155/10, la Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano regionale per la qualità dell'aria", ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti".

La Regione Puglia con DGR n. 2420/2013 ha approvato la zonizzazione del territorio regionale ai sensi del DLgs 155/2010 e la relativa classificazione di zone ed agglomerati, annullando e sostituendo la zonizzazione e la relativa classificazione presenti nella DGR n. 2979/2011.

L'esame e l'analisi integrate delle caratteristiche demografiche, orografiche e meteorologiche regionali, nonché la distribuzione dei carichi emissivi, ha permesso di suddividere il territorio regionale in 4 zone:

- ZONA IT1611: zona collinare;
- ZONA IT1612: zona di pianura;
- ZONA IT1613: zona industriale, costituita dai comuni di Brindisi e Torchiarolo, in provincia di Brindisi, e dai comuni di Taranto, Statte, Massafra, Cellino S. Marco, San Pietro Vernotico, in provincia di Taranto. La zona è quindi costituita da aree tra loro non contigue, ma caratterizzate entrambe dalla presenza di importanti insediamenti industriali.
- ZONA IT1614: agglomerato di Bari, comprendente l'area del Comune di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso e Triggiano.

A seguito della zonizzazione, secondo l'articolo 1, comma 4, lettera c) del D.Lgs. 155/2010, ciascuna zona o agglomerato è classificata allo scopo di individuare le modalità di valutazione mediante misurazioni.

La rete per il monitoraggio della qualità dell'aria della regione Puglia è composta da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private).

Per quanto riguarda il PM<sub>10</sub> il Proponente riporta i valori degli anni 2018, 2019 e 2020 misurati dalle centraline prese in considerazione. Il D. Lgs 155/10 fissa due valori limite per il PM<sub>10</sub>: la media annua di 40 µg/m<sup>3</sup> e la media giornaliera di 50 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 35 volte nel corso dell'anno solare. Il limite sulla media annuale viene dunque rispettato in tutto il triennio preso a riferimento, così come anche il numero dei superamenti lordi del valore limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup>

Per il PM<sub>2.5</sub> a partire dal 2015 il D. Lgs. 155/10 prevede un valore limite di 25 µg/m<sup>3</sup> e un valore limite da fissarsi (tenuto conto del valore indicativo di 20 µg/m<sup>3</sup> a partire dal 2020). Il limite di 25 µg/m<sup>3</sup> non è stato superato nel corso di nessun anno del triennio considerato

I limiti previsti dal D. Lgs. 155/10 per l'NO<sub>2</sub> sono la media oraria di 200 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 18 volte nel corso dell'anno e la media annua di 40 µg/m<sup>3</sup>. Il limite annuale di concentrazione (pari a 40 µg/m<sup>3</sup>) è stato superato nel 2019 e 2020 nella stazione Taranto Archimede e in tutti e tre gli anni presi in considerazione nella centralina di Taranto Machiavelli. Il Proponente specifica che le centraline prese in considerazione sono posizionate in contesti ambientali industriali, differenti dal contesto in cui verrà realizzata l'opera. Infatti, l'area di progetto ricade in una zona prevalentemente rurale.

Per il benzene, il D.Lgs. 155/2010 fissa un valore limite di concentrazione annuo di 5 µg/m<sup>3</sup>. Il limite normativo non è stato superato nel triennio di riferimento.

#### Dimensione costruttiva

Le principali attività del progetto prevedono la realizzazione, in 4 fasi, di una stazione di n. 3 binari con modulo pari a 250 m e itinerari a 60 km/h, n. 2 marciapiedi a standard H55, un sottopasso con rampe di scale e ascensori, un nuovo fabbricato viaggiatori e un parcheggio ad esso antistante con capacità di 50 stalli per auto e 4 per bus.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Il Proponente ha individuato le seguenti attività per le quali stimare le emissioni prodotte mediante formule matematiche:

- Site Preparation; Scotico delle aree di cantiere;
- Unpaved Roads; Transito mezzi di cantiere;
- Bulldozing/Scraper; Attività di escavazione;
- Aggregate Handling; Carico e scarico di materiali;
- Industrial Wind Erosion; Erosione delle aree di stoccaggio ad opera del vento;
- Storage Piles; Stoccaggio di terre in cumuli.

Per la valutazione degli impatti delle attività emissive il Proponente ha fatto riferimento al documento EPA “Compilation of Air Pollutant Emission Factors” dell’Agenzia per la Protezione dell’Ambiente Statunitense (rif. <http://www.epa.gov/ttnchie1/ap42/>), il quale, nella sezione AP 42-Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors, Vol-1: Stationary Point and Area Sources, presenta le seguenti potenziali fonti di emissione:

Chapter 13 – Miscellaneous Sources:

- Site Preparation: scotico delle aree di cantiere (EPA, AP-42 13.2.3);
- Unpaved Roads: transito dei mezzi nell’ambito dell’area di cantiere e sulla viabilità non asfaltata di accesso al cantiere (EPA, AP-42 13.2.2);
- Aggregate Handling: movimentazione delle terre nelle aree di deposito e nel cantiere operativo (EPA AP-42 13.2.4);
- Storage Piles: accumulo delle terre nelle aree di deposito e nel cantiere operativo (EPA AP-42 13.2.4);
- Industrial Wind Erosion: erosione del vento dai cumuli (EPA AP-42 13.2.5);

Chapter 11 – Mineral Products Industry – Western Surface Coal Mining:

- Bulldozing/Scraper (EPA AP-42 11.9.2/11.9.3).

I valori riportati nella successiva tabella, sono il risultato delle formule matematiche applicate dal Proponente, tenendo conto della riduzione del 75% derivante dall’attività di bagnatura da eseguire durante le attività polverulente.

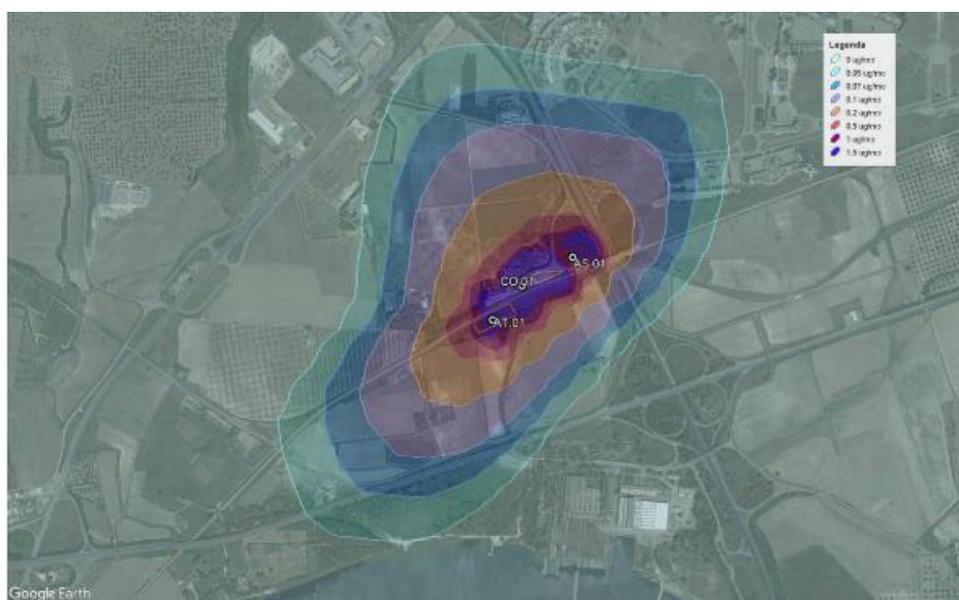
Attività	PM10 g/ora
Scotico delle aree di cantiere	6
Mezzi in transito su strade non pavimentate	22
Attività di escavazione	12
Erosione del vento dai cumuli	42
Cumuli di terra, ed attività di carico e scarico	6
TOTALE:	87

I dati complessivi, pari a 87 g/h, sono inferiori del valore minimo indicato nella tabella delle soglie redatta da ARPAT, pari a 145 g/h per cantieri di lunga durata. Il Proponente afferma che l’impatto prodotto è di lieve entità e potrebbe interessare quindi soltanto eventuali ricettori posti a ridosso delle aree di cantiere.

Da quanto stimato, il Proponente afferma che gli impatti correlati alla componente atmosfera non risulta tale da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

Sono state inoltre effettuate delle simulazioni con software di calcolo AERMOD per poter stimare l'andamento delle concentrazioni di PM<sub>10</sub> date dalle aree di cantiere del progetto in esame. I risultati ottenuti dalle simulazioni effettuate sono riportati nello SIA, rappresentando le curve di isoconcentrazione del PM<sub>10</sub> ottenute per l'area di progetto. Dalle mappe diffusionali si può osservare che le concentrazioni di PM<sub>10</sub> raggiungono valori decisamente inferiori al limite normativo stabilito per la media annua (40 µg/m<sup>3</sup>). I valori ottenuti dalle simulazioni sono rappresentativi solo del contributo sull'atmosfera legato alle attività di cantiere simulate, e non tengono in considerazione del livello di qualità dell'aria di fondo per un confronto efficace con le soglie normative. Quindi, oltre al contributo dovuto alle lavorazioni, deve essere considerato anche il valore di fondo del contesto territoriale dove il progetto si inserisce. A tal proposito è stato fatto riferimento al calcolo del fondo ambientale di PM<sub>10</sub> effettuato considerando le medie annuali misurate dalle centraline esaminate nella caratterizzazione della componente. Effettuando la media delle medie annuali di PM<sub>10</sub> nei 3 anni presi come riferimento, si è ottenuto un valore pari a 21 µg/m<sup>3</sup>.



**Figura 29 – Concentrazione media annua di PM in corrispondenza delle aree di cantiere CB.01, CO.01, AT.01 e AS.01**

Il Proponente indica nello SIA gli accorgimenti di cantiere al fine di limitare la diffusione delle emissioni pulverulenti.

#### Dimensione operativa

Tenuto conto della tipologia delle opere previste dal progetto e delle emissioni di inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'opera ferroviaria, a valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam e delle emissioni, il Proponente non ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti in fase di esercizio.

#### Rumore

Il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.

In attesa dell’approvazione del Piano di Classificazione Acustica Comunale, attualmente non vigente nel comune di Taranto, sono applicati i limiti di accettabilità previsti dall’art.6 del DPCM 1 marzo 1991, riportati nella seguente tabella.

Zonizzazione	Limite diurno (Leq(A))	Limite notturno Leq(A))
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (DM n.1444/68)	65	55
Zona B (DM n.1444/68)	60	50
Zone esclusivamente industriali	70	70

In particolare, tutte le aree di cantiere previste ricadono in zona B secondo il PRG comunale vigente, quindi con limite di accettabilità pari a 60 dB(A) nel periodo diurno.

Dagli stralci riportati nello SIA si evince che l’elaborazione della mappatura acustica strategica nell’area di progetto ha ottenuto valori compresi fra i 65 e i 50 dB(A) in periodo diurno, mentre in periodo notturno valori inferiori a 40 dB(A) e compresi tra 50 e 55 dB(A).

Il Proponente, considerata la tipologia dell’opera e il contesto nel quale ne è prevista la realizzazione, afferma che la stima degli impatti sul clima acustico è relativa alle sole attività che verranno svolte in fase di cantiere, con riferimento alle possibili modificazione dei livelli acustici determinati dall’utilizzo dei mezzi e dei macchinari di cantiere per la realizzazione delle opere in progetto.

#### Dimensione costruttiva

Sono censiti i ricettori presenti nei dintorni delle aree di lavorazione che verranno potenzialmente influenzati dalle attività di cantiere per la componente rumore.

L’area di progetto è prevalentemente rurale e si individuano pochi edifici residenziali. In particolare sono stati evidenziati due ricettori di tipo residenziale: sono entrambi due edifici di un piano fuori terra che ricadono in zona B del PRG, quindi per il DPCM 1 marzo 1991 il limiti di accettabilità è pari a 60 dB(A) nel periodo diurno.



Figura 30 – Ricettori con destinazione d’uso residenziale

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

L'analisi acustica degli aspetti di cantiere viene rappresentata dal Proponente mediante il software di simulazione CadnaA (Computer Aided Noise Abatement), del quale viene fornita una descrizione .

Il Proponente riporta i dati di input al modello di simulazione in riferimento agli elaborati di cantierizzazione ed inoltre su ogni cantiere e/o area operativa è stato identificato un database di macchinari da utilizzare all'interno delle simulazioni acustiche.

Nello SIA il Proponente riporta le mappe isolivello calcolata a 4 metri di altezza dal piano campagna della pressione sonora.

Dalle mappe che rappresentano le isofoniche ottenute dalla simulazione, il Proponente afferma che ai ricettori vengono rispettati i limiti normativi. Il Proponente non prevede interventi di mitigazione acustica.

Il Proponente afferma che nonostante i risultati ottenuti dalla simulazione svolta, per ovviare al presunto superamento dei limiti imposti sarà necessario richiedere la deroga per le attività rumorose dovute ad attività di cantiere secondo quanto stabilito dal Comune di appartenenza dei ricettori abitativi.

#### Dimensione operativa

Considerate le opere previste dal progetto e delle emissioni acustiche derivanti dall'utilizzo dell'opera in oggetto, a valle della caratterizzazione dello stato ante operam del clima acustico, il Proponente non ritiene che l'opera in fase di esercizio possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti.

#### Vibrazioni

Il Proponente ricorda che la componente ambientale "Vibrazioni" non è soggetta ad una specifica legislazione, ma la sua interpretazione è contenuta in alcuni testi tecnici normati dalla ISO o, più in particolare per l'Italia, dall'Ente UNI. Nello SIA sono elencati i principali testi di interesse per le vibrazioni. Inoltre il Proponente riporta la grandezze di riferimento: RMS (Root – Mean – Square) dell'accelerazione. Per il disturbo sono considerate la Norma UNI 9614 mentre per il danno agli edifici la Norma UNI 9916.

Il Proponente valuta il solo disturbo arrecato alle persone residenti nei ricettori limitrofi alle aree oggetto di intervento. Essendo variabile la postura della persona esposta verrà utilizzata la curva di pesatura per assi combinati riportata nel prospetto I della norma UNI 9614. Il Proponente assume a favore di sicurezza, il valore limite di 74.0 dB sia per gli assi X-Y, sia per l'asse Z, come valore limite ai fini di una valutazione (ai sensi della norma UNI 9614) delle vibrazioni indotte in edifici residenziali e simili nel periodo notturno. Relativamente al periodo diurno, tale limite sale a 77.0 dB, valido per tutti i 3 assi di riferimento per effetto dell'analisi con postura non nota.

#### Dimensione costruttiva

Nello SIA il Proponente afferma che dal punto di vista quantitativo, i livelli di vibrazione attesi durante i lavori di realizzazione delle opere in progetto evidenziano la possibilità che vengano ad essere presenti fenomeni di annoyance solo a distanze inferiori ai 30 metri dalle macchine operatrici. Il Proponente afferma quindi necessario approntare un idoneo sistema di monitoraggio vibrazionale da attuarsi in corrispondenza delle aree dove queste lavorazioni risultano più prossime a ricettori.

In termini di disturbo alle persone è riportato che le lavorazioni che danno origine a vibrazioni si svolgeranno in orario diurno, cui corrispondono limiti di disturbo più elevati di quelli relativi alle ore notturne.

In termini di severità, l'impatto atteso si estenderà alla sola limitata durata dei lavori e sarà, limitato nel tempo. Infine, in termini di sensibilità del territorio, l'impatto delle vibrazioni è ritenuto dal Proponente non significativa poichè i ricettori sono distanti dalle aree di cantiere.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

#### Dimensione operativa

Il Proponente non prevede impatti in fase di esercizio.

#### Campi elettromagnetici

Il Proponente riporta i riferimenti normativi della componente.

La linea Taranto – Brindisi è attrezzata con il sistema GSM-R il cui livello di accesso SDH è realizzato a 2.5 Gb/s (STM-16) mediante apparati 7035 installati presso i siti BTS, in particolare, a Taranto Nasisi è presente il sito radio L607S001, la cui BTS è collocata all'interno del locale tecnologico esistente.

Allo stato attuale, l'antenna GSM-R è ubicata a ovest rispetto l'attuale fabbricato viaggiatori di Nasisi. L'area in cui è prevista la realizzazione degli interventi di progetto ha carattere prettamente agricolo con pochissimi elementi di carattere antropico: come evidenziato nella Figura 31, i manufatti edilizi prossimi all'area d'intervento sono posti a nord della stessa



**Figura 31 – Localizzazione attuale dell'antenna GSM-R, l'area di intervento è indicata con perimetro nero**

Gli edifici più prossimi all'area d'intervento si trovano a distanze maggiori di 45 m dall'antenna nella sua posizione attuale come indicato in Figura 32.

#### Dimensione costruttiva

Durante la fase di cantiere non si ravvisano attività in grado di determinare emissioni di onde elettromagnetiche, pertanto l'impatto dovuto alla realizzazione dell'Opera risulta nullo in relazione a questa componente ambientale.

#### Dimensione operativa

Nel progetto della nuova stazione Nasisi non si prevede un nuovo sito radio GSM-R ma soltanto una diversa collocazione dell'antenna del sito già esistente. Infatti, è stata resa necessaria la ricollocazione dell'antenna a pochi metri dall'attuale posizione in quanto ad oggi la posizione del palo dell'antenna interferisce con la futura corsia di passaggio degli autobus.

Nelle successive fasi di Progetto Esecutivo/Costruttivo il posizionamento del palo dell'antenna sarà determinato con maggiore precisione. Il posizionamento definitivo del palo dell'antenna verrà determinato, in modo univoco dopo aver sviluppato il progetto di copertura radio e verificato, anche con

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

sopralluoghi, eventuali problematiche ostative alla localizzazione dell'infrastruttura di comunicazione medesima.

Inoltre, nell'ottica di un possibile impatto sui due recettori presenti nell'area in esame, si osserva che la nuova collocazione dell'antenna, di fatto, aumenta la distanza tra questa e gli unici due manufatti edilizi presenti in prossimità della fermata ferroviaria; pertanto, ci si attende che il possibile impatto da campi elettromagnetici sui recettori risulti in definitiva più limitato rispetto alla situazione attuale. Quanto appena detto è evidenziato dalla successiva immagine in cui, oltre all'attuale posizione dell'antenna (indicata con riquadro rosso), si riporta la nuova localizzazione della stessa (riquadro azzurro) e le distanze con i ricettori individuati nella descrizione dello stato attuale



Figura 32 – Distanze tra antenna attuale (in rosso) ed edifici (in giallo)

### Popolazione e salute umana

#### Scenario attuale

L'analisi demografica è stata eseguita sulla base di dati ISTAT relativi alla provincia di Taranto e all'omonimo comune.

L'andamento tra il 2001 e il 2010 mostra a livello provinciale una situazione stabile, mentre nel comune di Taranto si registra un decremento costante con una diminuzione di circa 10.000 residenti. A questo decremento segue una fase di crescita demografica della durata di 3 anni, più intensa su livello comunale che su quello provinciale.

I grafici sulla distribuzione della popolazione per età mostrano una situazione pressoché identica tra il livello provinciale e quello comunale, in cui la fascia di età più rappresentativa è quella dei 50-54 anni, solo per la popolazione maschile della provincia di Taranto la fascia di età più popolosa risulta essere quella dei 45-49 anni.

Per la descrizione dei profili di salute della popolazione vengono riportati i dati di mortalità registrati dall'ISTAT, con riferimento all'annualità 2018, in termini di numero di decessi, tasso di mortalità e tasso di mortalità standardizzato.

I valori della provincia, relativi al tasso di mortalità standardizzato (std), di Taranto risultano essere in linea con quelli della regione Puglia e quelli nazionali.

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

I dati sulla mortalità per tumori della provincia di Taranto risultano essere in linea con quelli registrati a livello regionale.

Per quanto riguarda la mortalità per malattie del sistema circolatorio i valori registrati nella popolazione residente nella provincia di Taranto risultano più elevati rispetto a quelli registrati a livello regionale e nazionale.

Relativamente ai dati relativi al tasso di mortalità standardizzato per i disturbi circolatori dell'encefalo, si evidenziano, per quanto riguarda la provincia di Taranto e la regione Puglia, valori più bassi rispetto a quelli registrati a livello nazionale.

In merito ai casi di mortalità per le patologie dell'apparato respiratorio i valori del tasso di mortalità standardizzato per la popolazione della provincia di Taranto sono in linea con quelli regionali e nazionali.

Anche dati relativi alla mortalità per malattie del sistema nervoso e organi di senso sono in linea con dati regionali e nazionali.

I dati sulla morbosità sono aggiornati al 2017. Il tasso di ospedalizzazione è più basso per la popolazione della provincia di Taranto, rispetto ai valori regionali e nazionali. Invece, per il tasso di ospedalizzazione lungodegenza e riabilitazione si evidenzia un valore nettamente inferiore nella regione Puglia rispetto a corrispondenti valori della provincia di Taranto e dell'Italia.

I valori del tasso di dimissioni standardizzato, per quanto riguarda i tumori maligni, risultano essere inferiori a livello nazionale, rispetto a quello provinciale e regionale.

Per quanto riguarda le patologie del sistema circolatorio i dati provinciali e regionali, inoltre, sono superiori ai corrispondenti valori nazionali.

Per quanto concerne i disturbi circolatori dell'encefalo, si evidenziano dei valori lievemente più bassi nella provincia di Taranto, rispetto a quelli regionali e nazionali.

I valori relativi alle patologie respiratorie, mostrano una situazione quasi omogenea tra la provincia di Taranto e i dati nazionali, mentre i valori regionali risultano leggermente inferiori.

Per le malattie del sistema nervoso e organi di senso i dati, mostrano i valori registrati a livello nazionale sono superiori a quelli registrati sul territorio provinciale e regionale.

#### Dimensione costruttiva

Gli aspetti del progetto che possono influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le emissioni di inquinanti nella matrice aria e l'alterazione del clima acustico in fase di cantiere.

- Componente atmosfera: gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultano tali da produrre scenari preoccupanti in relazione alle indicazioni normative vigenti. Ciononostante, per il contenimento delle emissioni delle polveri durante le lavorazioni, si ritiene opportuno effettuare degli interventi con lo scopo di ridurre tali emissioni, come la bagnatura delle aree di cantiere e l'utilizzo di macchinari con caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente.
- Componente rumore: per quanto riguarda le lavorazioni correlate alla realizzazione dei progetti relativi alla stazione di Taranto Nasisi, i due ricettori di tipo residenziale individuati posti nelle vicinanze dell'area di cantiere nel periodo diurno e notturno possono trovarsi esposti a livelli di rumore superiori ai limiti previsti dalla classificazione acustica comunale. A valle di tale verifica non è stato ritenuto necessario prevedere interventi di mitigazione acustica, in quanto in entrambi i ricettori vengono rispettati i limiti stabiliti dal DPCM 1 marzo 1991 pari a 60 dB(A) nel periodo diurno. Ciononostante, durante le fasi di realizzazione delle opere verranno applicate le generiche procedure operative per il contenimento dell'impatto acustico generato dalle attività di cantiere.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

#### Dimensione operativa

Per la fase di esercizio, il Proponente riporta:

- Componente atmosfera: durante la fase di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria non si prevede emissioni di inquinanti in atmosfera tali da alterare la qualità dell'aria presente allo stato ante-operam, ragione per cui tale fattore ambientale non è interessato dallo studio di tale scenario.
- Componente rumore: l'opera si inserisce lungo una linea ferroviaria già in esercizio. Pertanto, a fronte del quadro emissivo attuale, l'esercizio delle opere non implicheranno una variazione sulla matrice ambientale rumore.

#### Paesaggio

##### Scenario attuale

Il PPTR articola il territorio in undici ambiti paesaggistici individuati attraverso la valutazione integrata di una pluralità di fattori (conformazione storica delle regioni geografiche, caratteri ambientali, ecosistemici e dell'assetto idrogeomorfologico, tipologie insediative, l'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotopologici dei paesaggi, l'articolazione delle identità percettive dei paesaggi)

Il comune interessato dall'intervento progettuale "Taranto" ricade nell'ambito 8 Arco Ionico Tarantino, più precisamente all'interno della figura territoriale "8.1 l'anfiteatro e la piana tarantina".

L'ambito è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica dell'arco ionico tarantino, ossia quella successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale. Sul fronte settentrionale, la presenza di questo elemento morfologico fortemente caratterizzante dal punto di vista paesaggistico ha condizionato la delimitazione con l'ambito della Murgia dei trulli, imponendosi come prioritario anche rispetto alle divisioni amministrative.

Per quanto riguarda gli altri fronti il perimetro si è attestato principalmente: sui confini regionali ad ovest, sulla linea di costa a sud e sui confini comunali ad est, escludendo i territori che si sviluppano sulle Murge tarantine, più appartenenti, da un punto di vista paesaggistico, all'ambito del Tavoliere salentino.

Il Proponente descrive l'area individuando i principali sistemi:

- Sistema insediativo
- Sistema infrastrutturale
- Sistema naturale
- Sistema agrario

Il territorio prossimo all'area di intervento non trova nell'assetto fisico e funzionale degli insediamenti urbani un punto di forza o un tratto distintivo. Questo risulta essere caratterizzato in gran parte da ampi tratti destinati a colture arboree e agrarie. Gli unici beni immobili, presenti nella zona subito prossima all'area di intervento risultano abbandonati e generalmente fatiscenti, in linea con il generale stato di degrado che colpisce tutta la zona interessata dalla vecchia stazione ferroviaria di Nasisi. Allontanandoci leggermente dall'area di intervento e ampliando l'analisi dei tessuti nella zona si segnala principalmente la presenza di attività economiche-produttive che non contribuiscono ad accrescere la qualità dei sistemi insediativi del territorio

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale, l'elemento che maggiormente segna il paesaggio è la linea ferroviaria sulla quale è previsto l'intervento di realizzazione della nuova fermata Nasisi. Altro importante elemento è la Superstrada Ponte Punta Penna Pizzone che si articola ortogonalmente alla linea ferroviaria: la superstrada collega la SS7 verso Francavilla Fontana e la SS172, di valenza

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

paesaggistica e soggetto a tutela, verso Martina. La percezione visiva dalla SS172 risulta inficiata dalla presenza sia della presenza di vegetazione spontanea e sia dagli edifici che spesso fiancheggiano l'asse stradale rappresentando elemento di schermo per la percezione

I segni caratteristici del sistema agricolo, rappresentano un elemento significativo in termini di costruzione del paesaggio agrario e del contesto paesaggistico Figura 33.



**Figura 33 – Elementi del sistema agrario in prossimità dell'area di intervento (perimetro in nero): 1 vigneti; 2 uliveti; 3 aree colturali.**

Il Proponente nella descrizione del “sistema naturale” quali boschi, laghi, parchi, fiumi e laghi afferma di non esser presenti in quantità sufficiente da risultare rilevanti per la caratterizzazione del territorio oggetto.

In merito alla percezione del paesaggio, il Proponente riporta che il territorio presenta un andamento tendenzialmente pianeggiante. Intorno alla zona di progetto si articolano la Superstrada Ponte Punta Penna Pizzone e le SS7 (a Sud), SS172 (a Nord), che trovandosi ad una quota inferiore rispetto alla quota della linea ferroviaria, non offrono punti di osservazione verso l'intervento. Inoltre, la localizzazione dell'intervento influenza il bacino di percezione: la presenza di elementi antropici (abitazioni, strutture ricettive etc.) ad est della stazione di intervento, e di elementi naturali (alberi, siepi, aiuole), creano una schermatura degli interventi che non risultano visibili se non nelle immediate vicinanze o in punti liberi da ostacoli visivi. Nello SIA il Proponente riporta lo stralcio della Tavola della Percezione visiva e la documentazione fotografica relativa alle strade adiacenti al progetto.

#### Dimensione fisica

In fase di esercizio, i potenziali impatti sulla componente “paesaggio” sono da attribuire alla realizzazione di nuovi elementi quali i fabbricati di stazione e l'area del parcheggio per lo scambio ferro - gomma; nel caso dei fabbricati, in particolare, l'ingombro volumetrico degli stessi potrebbe alterare la percezione del paesaggio in ragione dell'inserimento di nuovi elementi nel contesto paesaggistico.

Il Proponente non evidenzia impatti sulla componente del sistema agricolo e colturale né tantomeno sugli elementi strutturanti del paesaggio agrario: gli interventi di progetto saranno realizzati in un contesto agricolo e poco antropizzato e si svilupperanno nella linea ferroviaria, le aree oggetto di

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

intervento non hanno carattere agricolo, perciò non si evidenziano impatti sulla componente del sistema agricolo e culturale né tantomeno sugli elementi strutturanti del paesaggio agrario.

L'intervento non comporta alcuna modifica dell'assetto morfologico nel territorio circostante: il progetto è stato concepito in modo tale da sviluppare la parte di costruito in una porzione notevolmente ridotta rispetto l'intera area di proprietà di RFI, proprio per salvaguardare le caratteristiche morfologiche naturali del territorio.

La stazione di progetto si inserisce all'interno di un contesto agrario con elementi naturali e vegetali: essa si configura all'interno di una zona già antropizzata e non comporta modificazioni significative e percettibili nell'orizzonte urbano. Per la realizzazione dell'area di parcheggio è previsto l'abbattimento di alcune specie arboree ma sono state tuttavia previste specifiche opere a verde

Gli interventi in esame sono previsti in corrispondenza dell'infrastruttura ferroviaria esistente, essi si costituiscono come componenti aggiuntive di un elemento antropico già inserito nel contesto. Gli interventi, pertanto, non incidono sulla funzionalità ecologica, né rappresentano una modifica sostanziale all'equilibrio idrogeologico.

Inoltre il progetto non incide su processi ecologici e ambientali dell'ecosistema urbano, non sono previsti impatti sullo skyline antropico, totalmente assente nell'area di intervento.

In termini di intrusione, suddivisione, frammentazione, riduzione, rimozione e concentrazione il Proponente riporta che tutta la progettazione architettonica è stata concepita rispettando l'architettura del territorio, tramite un'articolazione di volumi semplici con tetto piano, inserite in un'area verde caratterizzata da essenze arboree previste dal Regolamento del Verde Pubblico di Taranto inoltre le caratteristiche cromatiche, strutturali e materiche sono tali da armonizzare le strutture con il contesto e rendere quindi poco significativo e trascurabile tale tipologia di impatto; gli interventi non creano suddivisione o frammentazione tra gli elementi del paesaggio poiché sono circoscritti ad un'area ben definita, di proprietà RFI; non si eliminano le relazioni visive, storiche, culturali e simboliche con il contesto paesaggistico è prevista la valorizzazione di alcuni elementi dell'archeologia industriale.

In fase di esercizio, tramite la realizzazione di impianti di opere a verde in diversi siti della nuova infrastruttura, si provvederà a ridurre la potenziale intrusione visiva delle opere previste. Il Proponente riporta che seppur l'intervento crei un'alterazione delle condizioni percettive (in termini di riduzione del campo visivo), tale situazione si riscontra in un'area ridotta, limitrofa all'intervento, in un contesto già antropizzato e quindi il Proponente non evidenzia significative variazioni nella percezione del paesaggio poiché l'introduzione della nuova fermata ferroviaria non determina una modifica sostanziale delle caratteristiche del paesaggio.

L'intervento di progetto ha un rapporto diretto con la storica ferrovia militare del "Circummarpiccolo", che con i suoi elementi storici rappresentativi, contribuisce a valorizzare l'area circostante. Ciononostante, la qualità dei reperti di archeologia industriale presenti risultano poco valorizzati attualmente e quasi impercettibili alla percezione visiva.

L'idea sottesa del Proponente è quella di poter recuperare, in un secondo momento, la quota parte dell'area dismessa, che non viene interessata dal nuovo impianto di stazione, con lo scopo di realizzare un parco archeologico industriale: tale progetto, è strutturato per poter eventualmente ospitare anche una futura greenway, che potrebbe attraversare l'antico tracciato ferroviario all'interno del parco archeologico-industriale. Il percorso ciclabile potrebbe essere in futuro riconnesso alla stazione stessa tramite l'apertura del sottopasso ferroviario di stazione.

#### Dimensione costruttiva

Ad eccezione del cantiere di armamento CA.01 localizzato all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto, tutti i cantieri previsti sono posti in prossimità dell'area di intervento che si inserisce su un territorio caratterizzato da particelle agricole e da sistemi erbaceo-arbustivi ruderali, di origine post-culturale, che si compenetrano tra di loro, caratterizzando il paesaggio tarantino. Molto meno estesi e frequenti sono gli elementi che definiscono il contesto antropizzato (tessuto urbano e industriale

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*

moderno), intervallati dalla rete stradale e ferroviaria e da altri elementi di discontinuità semi-naturali, quali verde antropico e naturale, filari e corpi idrici.

In termini di intrusione, suddivisione, frammentazione, riduzione, eliminazione, concentrazione, destrutturazione e deconnotazione il Proponente evidenzia che la presenza dei cantieri ubicati in prossimità della linea ferroviaria esistente in aree adibite a parcheggio o attualmente in disuso non è tale da rappresentare elemento interferenza. I cantieri non determinano separazione tra gli elementi del contesto paesaggistico o destrutturazione del paesaggio o una frammentazione dello stesso in quanto interessano aree in disuso e di ridotto valore naturalistico e paesaggistico. Seppure i cantieri possano comportare una riduzione del suolo (AS.01 e AT.01) e rappresentare nuovi elementi inseriti nel contesto paesaggistico, essi hanno carattere temporaneo e la presenza degli stessi risulta circoscritta alla durata delle lavorazioni. Inoltre, il Proponente afferma che dove possibile, al termine delle lavorazioni, è ripristinato lo stato ante operam.

Gli impatti in fase di cantiere, valutati sulle possibili alterazioni e modifiche della struttura del paesaggio, sono considerati dal Proponente poco significativi e soprattutto circoscritti ad un ambito ristretto e per un tempo limitato alla durata delle lavorazioni.

In relazione all'ubicazione dei cantieri in aree quasi del tutto prive di elementi insediativi e con un ridotto numero di punti di osservazione, gli impatti dei cantieri sul paesaggio e in particolare sulla possibile alterazione della percezione dello stesso sono considerati dal Proponente poco significativi e trascurabili. Le aree di cantiere e le rispettive attività di progetto previste, ricadranno all'interno di un territorio di per sé già profondamente modificato, sia dalla presenza di aree industriali, sia dalle infrastrutture antropiche (strade, ferrovie) e sia in aree agricole. Pertanto, secondo il Proponente non sono emerse particolarità di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico per le quali sia ipotizzabile un'interferenza diretta, o indiretta, con la cantierizzazione.

#### **Patrimonio culturale e beni materiali**

Per quanto riguarda il patrimonio storico culturale, l'intervento di progetto ha un rapporto diretto con la storica ferrovia militare del "Circummarpiccolo", che con i suoi elementi storici rappresentativi, contribuisce a valorizzare l'area circostante. La qualità dei reperti di archeologia industriale presenti risultano poco valorizzati attualmente e quasi impercettibili alla percezione visiva. La storica linea ferroviaria militare del "Circummarpiccolo" è ubicata nel territorio di Taranto, con un breve sconfinamento a San Giorgio Jonico. La storia della tratta ferroviaria "Taranto Nasisi – Taranto Arsenale" si lega, infatti, tanto a vicende storiche e militari, quanto ad alcuni importanti avvenimenti culturali e socio-economici della città Jonica.

Il tracciato, costruito poco più di un secolo fa e lungo 18 km, nacque per servire l'Arsenale della Marina Militare di Taranto e tutti gli insediamenti industriali e/o militari a ridosso del Mar Piccolo. Nel corso degli anni, grazie all'indotto da essa generato, la "Circummarpiccolo" ha contribuito allo sviluppo sociale, economico, occupazionale e demografico della città di Taranto.

Il Proponente riporta che sul ferro esistente della linea ferroviaria sussisterebbero possibili reperti di archeologia industriale, quali antiche rotaie, fosse di visita, colonne idrauliche per locomotive a vapore, piattaforma girevole per locomotiva a vapore, antica pesa per carri ferroviari, fabbricato di servizio per esercizio di macchine a vapore e per gestione traffico merci della linea per l'Arsenale.

L'intervento interessa lo Scalo Nasisi (n.5), per il quale sono stati evidenziati gli elementi vincolati: area ferroviaria storica della stazione di Nasisi, con elementi di architettura industriale (foglio 205, particella 165):

1. antica pesa per carri ferroviari;
2. piattaforma girevole per locomotiva a vapore;
3. antiche rotaie;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

4. colonne idrauliche per locomotive a vapore datate 1910;
5. fosse di vista;
6. fabbricato di servizio per esercizi macchine a vapore e per gestione traffico merci della linea per l’Arsenale (foglio 205, particella 33 sub 1);
7. fabbricato principale Stazione di Nasisi (foglio 205, particella 192 sub 1).



Figura 34 – Storica ferrovia militare “Circummarpiccolo – Scalo Nasisi”

#### Dimensione costruttiva

I cantieri, ubicati in prossimità del tracciato ferroviario e nelle aree limitrofe in cui è prevista la realizzazione della stazione Nasisi, non interessano direttamente elementi del sistema insediativo, mentre per l’aspetto storico-culturale si evidenzia la presenza del bene “Storica ferrovia militare “Circummarpiccolo- Scalo Nasisi””: in prossimità dell’area d’intervento sono presenti reperti dell’archeologia industriale posti a sud rispetto la linea ferroviaria come indicato in Figura 35. Il cantiere più prossimo a tali beni è l’area tecnica AT.01 che non interferisce con gli stessi e non né altera le caratteristiche; gli altri cantieri interessano aree attualmente adibite a parcheggio della futura fermata e aree in disuso nelle quali non si riscontrano beni di interesse storico. In termini di alterazione della percezione visiva non sono state evidenziate interferenze: in primo luogo, in prossimità del bene e dell’area di cantiere non sono presenti luoghi di osservazione dai quali i beni risulterebbero percepibili e per i quali quindi potrebbe verificarsi una variazione nella percezione; in secondo luogo la presenza del cantiere è limitata alla durata dei lavori e quindi, seppur vi fosse una minima interferenza, questa avrebbe carattere temporaneo

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi



Figura 35 – Beni dell’archeologia industriale in prossimità dell’area tecnica AT.01

#### Dimensione fisica

Gli interventi di progetto ricadono all’interno di un’area di proprietà RFI nella quale non sono presenti elementi del tessuto insediativo. Gli elementi del tessuto insediativo storico sono del tutto estranei all’area di intervento essendo posti a distanze maggiori di 500 m e separati dalla stessa dal tessuto insediativo di più recedente formazione. Gli interventi per la realizzazione dei tre binari e relative opere quali marciapiedi e pensiline, interessano la linea ferroviaria Taranto – Brindisi, mentre gli interventi per il sottopasso pedonale, il parcheggio per l’interscambio ferro – gomma, il fabbricato tecnologico e quello viaggiatori sono previsti a nord rispetto la stessa senza interferire con elementi del sistema storico – culturale che sono invece presenti a sud del tracciato ferroviario. Il Proponente non evidenzia interferenze e modifiche dell’assetto insediativo e storico e dei suoi caratteri tipologici e strutturali. Gli elementi storici presenti sono invece integrati nel progetto: ad esempio il fabbricato esistente è mantenuto e inglobato in un’area pedonale che funge da isola per i bus e le auto; sull’ex fabbricato viaggiatori si prevede il ripristino di tutte le facciate esterne con pittura leggermente ruvida a base di latte di calce e di leganti organici e sull’ isola pedonale di cui sopra sarà spostata un’antica pesa, quale monumento storico del luogo attraverso la creazione di un’apposita vasca per l’alloggiamento del monumento, con parapetto di protezione.

In termini di potenziale alterazione della percezione visiva il Proponente riporta che in prossimità della nuova stazione Nasisi, gli unici elementi di fruizione pubblica sono rappresentati dalle viabilità di ingresso alla stazione e da via del Tratturello tarantino: gli elementi storici afferenti al bene “storica ferrovia militare – Circummarpiccolo” sono integrati con il progetto e valorizzati rispetto lo stato attuale nel quale versano in uno stato di abbandono.

Con riferimento alle componenti paesaggio e beni culturali, si è espresso il Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio con nota prot. 16635-P del 9/05/2023, con parere favorevole di compatibilità ambientale condizionato con 7 condizioni ambientali.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

#### PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il documento “Progetto di monitoraggio ambientale. Relazione generale”, cod. IA8E00D22RGMA0000001A e relativi allegati è stato redatto ai sensi della Normativa vigente in materia ambientale, e in conformità delle “Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163” (norme tecniche di attuazione dell’allegato XXI) REV. 2 del 23 luglio 2007” predisposte dalla Commissione Speciale VIA, aggiornate nel 2014: “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici generali REV. 1 del 16 giugno 2014”, “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera REV. 1 del 16 giugno 2014” ”Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente fattore ambientale: Ambiente idrico REV.1 del 17/06/2015”, “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Agenti fisici – Rumore REV. 1 del 30 dicembre 2014”, “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna) REV. 1 del 13 marzo 2015”.

Il progetto di monitoraggio, in base alle risultanze degli studi effettuati a supporto del progetto definitivo, individua le principali componenti ambientali da indagare, le modalità e le tempistiche connesse alle attività di monitoraggio.

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (di seguito PMA) indica gli obiettivi, i requisiti ed i criteri metodologici per il Monitoraggio Ante Operam (AO), il Monitoraggio in Corso d’Opera (CO) ed il Monitoraggio Post Operam o in esercizio (PO), tenendo conto della realtà territoriale ed ambientale in cui il progetto dell’opera si inserisce e dei potenziali impatti che esso determina sia in termini positivi che negativi.

Le componenti oggetto di monitoraggio sono:

- Atmosfera;
- Rumore;Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee

Per ciascuna componente sono individuati i parametri oggetto del monitoraggio, le metodiche e strumentazione e l’articolazione temporale. Sono inoltre indicati criteri generali di individuazione delle aree da monitorare. I punti di monitoraggio sono specificati. La localizzazione dei punti di monitoraggio è riportata nelle planimetrie allegata al PMA

Per quanto riguarda la componente aria, è previsto 1 punto di monitoraggio (ATM\_01), in fase AO è prevista una campagna di misurazione mentre durante la fase CO sono previste 9 campagne di misurazione (ciascun monitoraggio avrà durata di 15 giorni)

Per quanto concerne gli aspetti legati all’impatto del rumore, è stato redatto in conformità agli “*Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: agenti fisici- Rumore Rev.1 del 30/12/2014*”.

La metodica si fonda sul rilievo del rumore in postazioni (2 in totale)

Nella fase AO sono previste misure di 24 ore, con postazioni semi-fisse parzialmente assistite da operatore. Le misure nella fase AO e CO avranno frequenza trimestrale con 2 campagne nella fase AO e 9 campagne nella fase CO.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

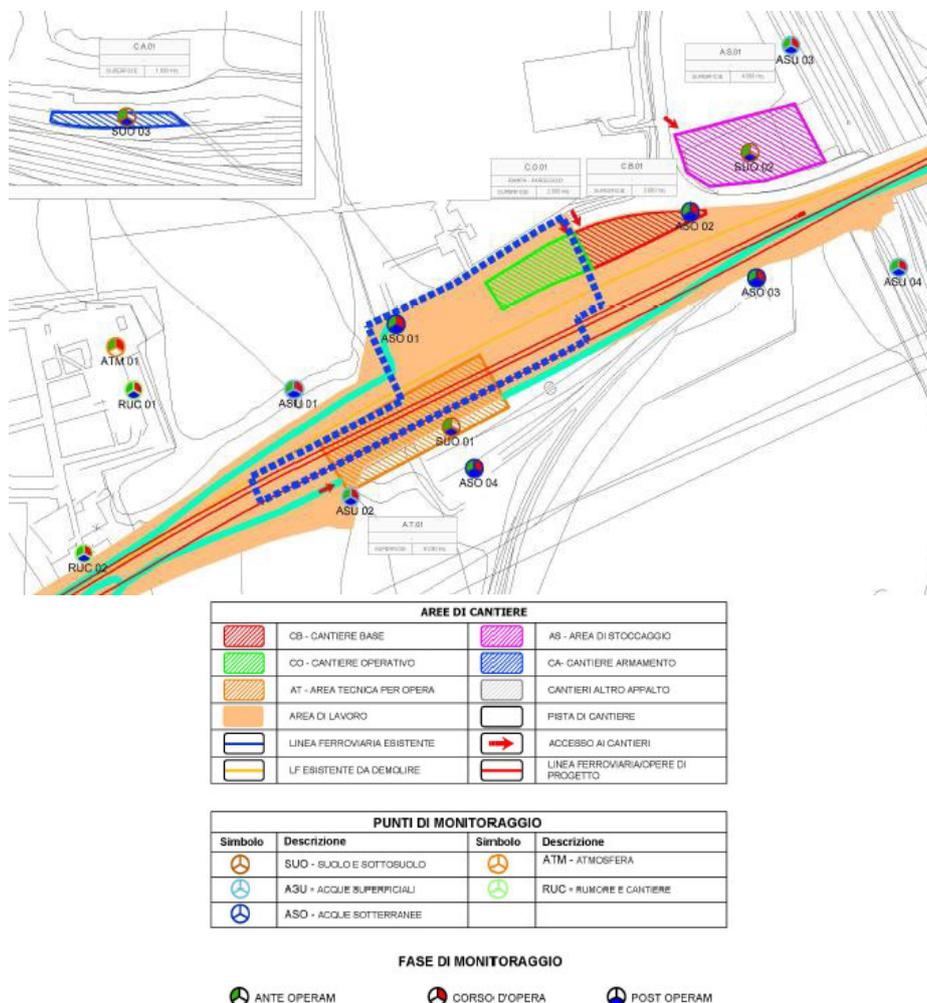


Figura 36 – Stralcio elaborato grafico punti di monitoraggio

Si prevede il monitoraggio della componente “suolo e sottosuolo” AO e PO, 1 volta per ciascuno dei 3 punti. Le attività di monitoraggio del suolo prevedono le seguenti fasi: Ante Operam (AO), utile a costituire un database di informazioni sugli aspetti pedologici iniziali delle aree occupate temporaneamente dai cantieri; Post Operam (PO), utile a evidenziare eventuali alterazioni subite dal terreno a seguito delle attività di cantiere e determinare la necessità o meno di effettuare operazioni di bonifica dei terreni superficiali prima della risistemazione definitiva. Le attività di monitoraggio del suolo e sottosuolo nelle fasi di AO e PO prevedono una campagna nei 6 mesi antecedenti l’inizio dei lavori. Le attività di monitoraggio del suolo e sottosuolo nelle fasi di AO e PO prevedono una campagna nei 6 mesi antecedenti l’inizio dei lavori.

Con riferimento alle acque superficiali, il monitoraggio AO ha lo scopo di definire le condizioni esistenti e le caratteristiche dei corsi d’acqua in assenza di eventuali disturbi provocati dalle lavorazioni e dalle opere in progetto. Il monitoraggio in Corso d’Opera (CO), ha lo scopo di controllare che l’esecuzione dei lavori per la realizzazione dell’opera non induca alterazioni dei caratteri idrologici e

*ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nisisi*

qualitativi del sistema delle acque superficiali. Il Proponente riporta che per le acque di ruscellamento delle aree di cantiere destinate allo stoccaggio temporaneo delle terre, la loro gestione, qualora presenti, sarà regolamentata nel momento in cui l'appaltatore chiederà le necessarie autorizzazioni per la raccolta, smaltimento e/o scarico presso le autorità competenti.

Il monitoraggio dei corpi idrici superficiali è eseguito nelle 3 fasi AO, CO e PO e, per ogni fase, prevede:

- analisi chimico-fisiche speditive in-situ, campionamenti e analisi chimiche di laboratorio con frequenza trimestrale;
- una campagna di rilievo degli indici IFF, ISECI e STAR-ICMI

La fase AO avrà durata pari a 6 mesi con frequenza trimestrale, 2 volte nell'anno precedente l'inizio lavori per postazione; per la fase CO la durata sarà per tutto lo svolgimento dei lavori con frequenza trimestrale, 4 volte l'anno per tutta la durata dei lavori (ossia un totale pari a 9 volte); la fase PO avrà durata pari a 6 mesi con frequenza trimestrale, 2 volte nei 6 mesi successivi all'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

Per quello che concerne le acque sotterranee, la rete di monitoraggio per la Stazione di Taranto-Nisisi è costituita da n. 4 postazioni di rilievo utilizzate in coppia (Monte - Valle). Per la fase AO durata: sarà di 6 mesi con frequenza trimestrale, per un totale di 2 campagne da eseguirsi nei 6 mesi precedenti l'inizio lavori; per la fase CO la durata sarà per tutto lo svolgimento dei lavori (9 trimestri) con frequenza trimestrale, per un totale di 4 campagne/anno ossia per un totale di n. 9; per la fase PO la durata: 6 mesi con frequenza trimestrale, per un totale di 2 campagne da eseguirsi nei 6 mesi successivi all'entrata in esercizio dell'infrastruttura

#### **V.INC.A.**

Nelle vicinanze dell'area d'intervento sono presenti:

- due siti "Natura 2000": la ZSC "IT9130002 - Masseria Torre Bianca", a circa 3 km dall'area d'intervento e la ZSC "IT9130004 – Mar Piccolo", a circa 400m dall'area d'intervento;
- due aree naturali protette: la EUAP0894 "Parco naturale regionale Terra delle Gravine", che dista circa 2,3 km dall'area d'intervento ed il Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo", istituito con L.R. 30/2020.

Inoltre, parte dell'area di cantiere AT.01 (area tecnica) ricade all'interno del Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo"; analogamente, sia l'area di lavoro, sia le piste di cantiere interessano parzialmente l'area naturale suddetta, come rappresentato nella successiva immagine tratta dall'Elaborato progettuale Codice IA8E00D22DXSA0001001\_A.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi



D07\_LEGENDA - CARTA DELLE AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000

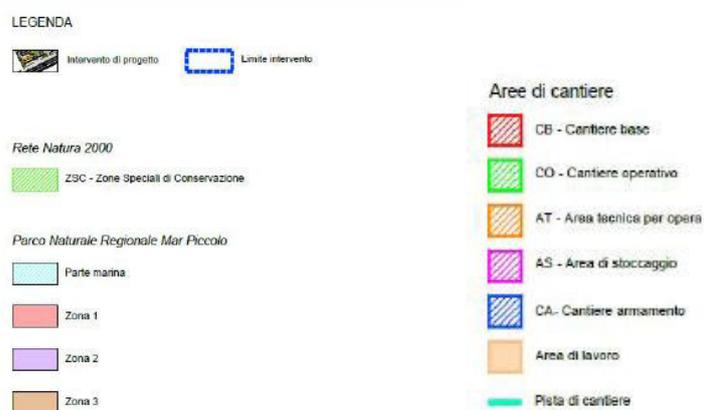


Figura 37 – Carta delle aree protette e ret Natura 2000 (cfr. Codice Elaborato IA8E00D22DXSA0001001\_A)

Il Comune di Taranto – Settore Ambiente, ai sensi dell’art.19 co.1 della LR 20/2020, in qualità di Ente Gestore del Parco Naturale Regionale “Mar Piccolo”, con nota acquisita al MASE prot.2023-0080558 del 10/05/2023 ha espresso parere favorevole ai sensi dell’art.27 co.2 della LR 30/2020 e ss..m.. e ii. per gli interventi di che trattasi [...] alle seguenti condizioni

- il transito con mezzi motorizzati non dovrà avvenire fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, private e vicinali gravate dai servizi di pubblico passaggio e dovrà procedere a velocità ridotta al fine di evitare dispersioni di polveri;
- i cumuli di materiali derivanti da attività di cantiere, in attesa dell’avvio recupero/smaltimento dovranno essere coperti;

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

- l'illuminazione da cantiere nel periodo notturno all'interno dell'area protetta avverrà mediante torrette – faro amovibili con generatore incorporato su gomme in modo da non comportare la necessità di realizzare alcun tipo di impianto elettrico provvisorio. I proiettori saranno rivolti verso il basso al fine di impedire che venga arrecato danno alla fauna;
- i rifiuti prodotti nelle attività di cantiere saranno differenziati e gestiti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.;
- dovrà essere effettuata la bonifica tempestiva, nel caso in cui automezzi dovessero avere perdite di sostane si qualunque genere (carburanti, lubrificanti o altro).

L'area dell'intervento e il più vicino dei siti "Natura 2000" (IT9130004) si trovano a circa 400m di distanza nel punto di maggior vicinanza.

Ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende anche la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 in quanto il progetto, pur non interessando direttamente siti della rete "Natura 2000", ricade in prossimità del sito ZSC "Masseria Torre Bianca" (codice IT9130002), posto ad una distanza di 3km circa e del sito ZSC "Mar Piccolo"(codice IT9130004), posto ad una distanza di 450m circa.

Il Proponente, a tal proposito, ha redatto il format di Screening di Incidenza (codice IA8E00D22RHIM0003001\_B), evidenziando l'assenza di incidenza significativa negativa diretta e indiretta sugli Habitat e le specie tutelate ai sensi delle direttive comunitarie 92/43/CEE e CE/147/2019.

Il Settore Valutazioni Ambientali della Regione Puglia in qualità di Ente Gestore del sito rete Natura 2000 (parere acquisito dal MASE con nota prot. 2023-0072340 del 16/05/2023) ha espresso parere favorevole ritenendo che *"il progetto non comporti incidenze significative negative dirette o indirette sul sito, a condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni:*

- a) implementare e rafforzare, connettere e deframmentare il più possibile gli elementi della Rete Ecologica Regionale e della Rete Natura 2000;*
- b) limitare il più possibile le interferenze con la vegetazione naturale e riqualificare se necessario questi elementi fondamentali della Rete Ecologica Regionale;*
- c) definire dettagliatamente le aree da destinare alla mitigazione e alla riqualificazione ambientale al fine di poter valutare l'ecobilancio dell'infrastruttura;*
- d) i ripristini delle aree di cantiere devono essere realizzati facendo ricorso alle migliori tecniche di ingegneria naturalistica per il ripristino delle caratteristiche pedogeomorfologiche e per il ripristino vegetazionale degli habitat;*
- e) per quanto riguarda i ripristini vegetazionali, dovranno essere indicate le specie utilizzate, in relazione alle diverse tipologie preesistenti e in relazione alle formazioni vegetali che si intende ricostituire, fornendo anche tabelle sintetiche di confronto tra i rilievi fitosociologici e le miscele proposte per gli inerbimenti e le specie arboree e arbustive da impiantare;*
- f) dovranno essere definite in maggior dettaglio le modalità operative e le misure di mitigazione che saranno adottate durante i lavori per la tutela della fauna, in considerazione anche del valore conservazionistico e della vulnerabilità delle singole specie, con un progetto che dovrà essere redatto da tecnici con comprovata esperienza nel settore."*

#### **ANALISI OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI**

Tutte le osservazioni e i pareri di cui agli elenchi sopra riportati sono state tenute in debita considerazione sia nelle valutazioni che nella formulazione delle condizioni ambientali.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

In particolare, il Comune di Taranto con nota prot. 89938/2023 del 22/03/2023 ha espresso parere favorevole all'intervento con alcune condizioni che sono state tenute in considerazione nel presente parere per quanto di competenza ambientale

La Regione Puglia, ha trasmesso la Deliberazione di Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023 di parere favorevole condizionato:

**VALUTATO** che, in base all'istruttoria sviluppata sulla base della documentazione presentata in sede di istanza e della documentazione inviata in risposta alla richiesta di integrazioni sopra riportata:

- il progetto riguarda gli interventi necessari per la realizzazione della *Nuova stazione di Taranto Nasisi* sulla *Linea ferroviaria Taranto Brindisi*.
- lo Studio di Impatto Ambientale e il progetto, corredati dalle integrazioni fornite dal Proponente, sono esaustivi e adeguati alla valutazione della compatibilità ambientale del progetto;
- l'intervento non comporta impatti ambientali significativi negativi permanenti e che le criticità residue sono state valutate e mitigate nell'ambito del progetto stesso;
- eventuali impatti temporanei in fase di cantiere saranno mitigati dalle misure da porre in essere in fase di esecuzione che dovranno essere riportate negli elaborati di progetto e nei capitolati d'oneri in sede di progettazione esecutiva e di appalto;
- la Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) sui siti Natura 2000 presenti nell'area vasta ha chiarito che le azioni di progetto non comportano incidenze significative dirette, indirette sul sito Natura 2000 individuato e non si ritiene necessario procedere con le successive fasi di valutazione;
- il progetto, per come descritto dal proponente, analizzato quanto agli impatti ambientali, e sottoposto a condizioni ambientali, con salvezza dell'ottenimento dei pareri e delle autorizzazioni previste a valle della odierna valutazione di compatibilità ambientale, rispetti il principio di non arrecare danno agli obiettivi ambientali e persegue finalità di contribuire sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

#### **ESPRIME MOTIVATO PARERE**

- **FAVOREVOLE** circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo *Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*, condizionato all'ottemperanza delle condizioni ambientali riportate nel seguito;
- **POSITIVO** con riferimento alla Valutazione di Screening di Incidenza (Livello I) in quanto si può concludere in maniera oggettiva che il progetto non determinerà incidenza significativa con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie.

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

<b>Condizione ambientale</b>		<b>1.</b>
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Rumore
Oggetto della prescrizione		Nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere approfondita l'analisi della componente ambientale rumore mediante uno studio acustico previsionale, redatto a firma di un tecnico abilitato, a dimostrazione di quanto esposto nello "Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale", valutando non solo per quanto derivante dall'esercizio della sola linea ferroviaria, ma anche complessivamente del traffico veicolare su gomma indotto dal servizio viaggiatori e dall'interscambio treno/gomma, considerando almeno i veicoli in base agli stalli di progetto ed alle linee Bus Rapid Transit (previste nel PUMS 2018 del Comune di Taranto e in fase avanzata di progettazione).
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		MASE - CTVA
Enti coinvolti		Regione Puglia

<b>Condizione ambientale</b>		<b>2.</b>
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Rumore
Oggetto della prescrizione		Nell'ambito del progetto esecutivo, siano attuate tutte le misure di mitigazione ambientale previste nello "Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale", per le componenti per le quali il Proponente ritiene siano presenti impatti in una od entrambe le fasi di cantiere e di esercizio, come da tabella presentata nel SIA stesso Si richiede di trasmettere una dettagliata Relazione di riscontro ai fini dell'ottemperanza.
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		MASE - CTVA
Enti coinvolti		Regione Puglia

Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Acque superficiali
Oggetto della prescrizione		Il progetto deve prevedere adeguate opere di protezione della sovrastruttura ferroviaria e delle opere accessorie al fine di evitare fenomeni erosivi e/o dannosi della stabilità e integrità

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

	delle opere in progetto, a causa di possibili fenomeni di allagamenti determinabili in corrispondenza della rete idrografica interferita dalle opere stesse.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

<b>Condizione ambientale</b>	<b>3.</b>
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Acque superficiali - PMA
Oggetto della prescrizione	Il Proponente deve integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, prevedendo specifici interventi di monitoraggio in fase di esercizio delle condizioni di interrimento delle due interferenze idrauliche dell'opera (IN01 e IN02), nonché modalità e frequenze degli interventi di manutenzione per il ripristino periodico della funzionalità idraulica delle opere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

<b>Condizione ambientale</b>	<b>4.</b>
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il progetto esecutivo dovrà prevedere che: a) il transito con mezzi motorizzati non dovrà avvenire fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, private e vicinali gravate dai servizi di pubblico passaggio e dovrà procedere a velocità ridotta al fine di evitare dispersioni di polveri; b) i cumuli di materiali derivanti da attività di cantiere, in attesa dell'avvio recupero/smaltimento dovranno essere coperti; c) l'illuminazione da cantiere nel periodo notturno all'interno dell'area protetta avverrà mediante torrette – faro amovibili con generatore incorporato su gomme in modo da non comportare la necessità di realizzare alcun tipo di impianto elettrico provvisorio. I proiettori saranno rivolti verso il basso al fine di impedire che venga arrecato danno alla fauna; d) i rifiuti prodotti nelle attività di cantiere saranno differenziati e gestiti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.; e) dovrà essere effettuata la bonifica tempestiva, nel caso in

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

	cui automezzi dovessero avere perdite di sostanze di qualunque genere (carburanti, lubrificanti o altro).
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	Comune di Taranto – Settore Ambiente; Regione Puglia DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA, Assessorato all'Ambiente e Territorio, SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

<b>Condizione ambientale</b>	<b>5.</b>
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali – Biodiversità
Oggetto della prescrizione	Il progetto esecutivo dovrà a) limitare il più possibile le interferenze con la vegetazione naturale; b) definire dettagliatamente le aree da destinare alla mitigazione e alla riqualificazione ambientale al fine di poter valutare l'ecobilancio dell'infrastruttura; c) i ripristini delle aree di cantiere devono essere realizzati facendo ricorso alle migliori tecniche di ingegneria naturalistica per il ripristino delle caratteristiche pedogeomorfologiche e per il ripristino vegetazionale; d) per quanto riguarda i ripristini vegetazionali, dovranno essere indicate le specie utilizzate, in relazione alle diverse tipologie preesistenti e in relazione alle formazioni vegetali che si intende ricostituire, fornendo anche tabelle sintetiche di confronto tra i rilievi fitosociologici e le miscele proposte per gli inerbimenti e le specie arboree e arbustive da impiantare; e) le specie previste per il rinverdimento devono essere conformi alle disposizioni dell'Osservatorio Fitosanitario regionale per l'Emergenza Xylella, considerato che l'area di intervento rientra nella perimetrazione di "Zona infetta"
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Puglia

<b>Condizione ambientale</b>	<b>6.</b>
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Il Proponente valuti la possibilità di procedere al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo e, qualora si avvalga di tale

ID\_7928 – Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi

	possibilità, presenti un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo conforme alle disposizioni del D.P.R. n.120/2017
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Puglia

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**



MASSIMILIANO ATELLI  
CORTE DEI CONTI  
25.07.2023 06:19:29  
GMT+01:00



ANNA  
LOBOSCO  
05.10.2023  
13:43:33  
UTC



MICHELE  
EMILIANO  
05.10  
.2023  
15:03:13  
UTC



# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **1365** del 05/10/2023 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: AST/DEL/2023/00048

OGGETTO: Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi” CUP: J44C2000000001. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

L'anno 2023 addì 05 del mese di Ottobre, si è tenuta la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Sono assenti:	
Presidente	Michele Emiliano	Assessore	Gianfranco Lopane
V.Presidente	Raffaele Piemontese	Assessore	Anna G. Maraschio
Assessore	Rosa Barone		
Assessore	Alessandro Delli Noci		
Assessore	Sebastiano G. Leo		
Assessore	Anna Maurodinoia		
Assessore	Rocco Palese		
Assessore	Donato Pentassuglia		
Assessore	Giovanni F. Stea		

Assiste alla seduta: la Segretaria Generale Dott.ssa Anna Lobosco



# REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO  
E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

---

## PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

---

Codice CIFRA: AST/DEL/2023/00048

**OGGETTO: Progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi  
– Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C20000000001.  
AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004  
e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.**

Il Presidente della Giunta Regionale, dott. Michele Emiliano, con delega al Paesaggio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

**Visto:**

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e, in particolare, l'art. 146;
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e ss.mm.ii.;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica", il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1466 del 15.09.2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 938 del 03.07.2023, recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

**Premesso che:**

- con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\00010 del 22.08.2022 RFI S.p.A ha indetto la Conferenza di Servizi ex art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i. per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi";
- con nota prot. n. AOO\_145\_10620 del 19.12.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto documentazione integrativa, richiedendo, in particolare render fotografici e foto-inserimenti dell'intervento, realizzati da differenti punti di vista, l'attestazione di versamento degli oneri istruttori previsti dall'art. 10 bis della LR 20/2009, files in formato "shp" degli interventi da realizzare;
- con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT.PS\A0011\P\2023\00142 del 04.04.2023 il proponente ha trasmesso documentazione integrativa;
- con nota prot. AOO\_145\_3195 del 14.04.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare, con prescrizioni, il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;
- con nota prot. n. AOO\_089\_7157 del 02.05.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso la DGR n. 361 del 27.03.2023 con la quale la Regione Puglia ha espresso parere favorevole condizionato del procedimento di VIA di competenza statale denominato ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. per il Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi";
- con nota prot. n. 16635-P del 09.05.2023 la Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura ha espresso parere tecnico istruttorio favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale, impartendo alcune prescrizioni; in particolare, la prescrizione n. 2 prevede che RFI acquisisca il parere della Soprintendenza Nazionale per il

patrimonio culturale subacqueo per le opere che incidono sui beni paesaggistici di cui alla Parte III del D. Lgs. 42/2004;

- con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023 la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura ha espresso parere paesaggistico favorevole impartendo ulteriori prescrizioni;

**Considerato che:**

- la proposta progettuale consiste nella realizzazione della nuova stazione di Nasisi, lungo la linea ferroviaria Taranto – Brindisi, ricadente interamente nel comune di Taranto; in particolare, l'intervento prevede la realizzazione di una stazione di n. 3 binari con modulo pari a 250 m, n. 2 marciapiedi a standard H55, un sottopasso con rampe di scale e ascensori, un nuovo fabbricato viaggiatori e un parcheggio ad esso antistante con capacità di 50 stalli per auto e 4 per bus;
- gli interventi previsti, comportando trasformazione e rimozione della vegetazione arborea o arbustiva in *"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"* e *"Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali"*, risultano in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 66 e 72 delle NTA del PPTR.

**Considerato, altresì, che** con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali"*.

**Preso atto:**

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, espresso con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023, e parte integrante e sostanziale dell'Allegato A.

**Dato atto che** il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

**Richiamato** l'art. 146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: *"L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato."*

**Accertata** la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i., mediante il versamento di € 2.265,00 – reversale di incasso n. 27347 del 15.03.2023.

**Ritenuto che**, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il progetto definitivo *"Linea Taranto – Brindisi – Nuova*

*Stazione di Taranto Nasisi*”, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati, con la relativa impronta informatica secondo l’algoritmo MD5, nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

**Garanzie di riservatezza**

“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.

**COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.**

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

*Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e del DPGR 263/2021, propone alla Giunta:*

1. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto definitivo *“Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”*, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. AOO 145 3195 del 14.04.2023 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia limitata l’interferenza con le *“Formazioni arbustive in evoluzione naturale”* a Nord Ovest dell’area di intervento;
- l’impianto fotovoltaico previsto sulla copertura del nuovo Fabbricato Viaggiatori sia realizzato con le caratteristiche di cui alla parte seconda dell’elaborato del PPTR 4.4.1 - *Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.*

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023 della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo:

- *“il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo cor-ten;*
- *il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;*
- *siano conservate e valorizzate all’interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale.”*

2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali.
3. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
  - alla Provincia di Taranto;
  - al Comune di Taranto;
  - alla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura;

- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la Mobilità e Urbanistica;
- a R.F.I. Direzione Investimenti.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Francesco NATUZZI)

Francesco  
NatuZZi  
04.10.2023  
12:25:42  
GMT+02:00

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

REGIONE  
PUGLIA  
Vincenzo Lasorella  
05.10.2023 06:45:59 GMT+00:00

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana  
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

Paolo Francesco  
Garofoli  
05.10.2023 07:51:29  
GMT+01:00

Il Presidente della Giunta:  
(Dott. Michele EMILIANO)



MICHELE  
EMILIANO  
05.10.2023  
08:09:07 UTC

**LA GIUNTA**

**UDITA** la relazione istruttoria e la conseguente proposta del Presidente della Giunta;

**VISTE** le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

**A VOTI** unanimi espressi nei modi di legge;

**DELIBERA**

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di approvare la relazione del Presidente della Giunta, con delega al Paesaggio.
2. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto definitivo *“Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”*, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. AOO 145 3195 del 14.04.2023 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia limitata l’interferenza con le *“Formazioni arbustive in evoluzione naturale”* a Nord Ovest dell’area di intervento;
- l’impianto fotovoltaico previsto sulla copertura del nuovo Fabbricato Viaggiatori sia realizzato con le caratteristiche di cui alla parte seconda dell’elaborato del PPTR 4.4.1 - *Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.*

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023 della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo:

- *“il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo cor-ten;*
  - *il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;*
  - *siano conservate e valorizzate all’interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale.”*
3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali.
  4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
    - alla Provincia di Taranto;
    - al Comune di Taranto;
    - alla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura;
    - alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la Mobilità e Urbanistica;
    - a R.F.I. Direzione Investimenti.

**Il Segretario generale della Giunta**

**Il Presidente della Giunta**

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E  
QUALITÀ URBANA  
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

ALLEGATO A

Codice CIFRA: AST/DEL/2023/00048

**“Progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di  
Taranto Nasisi” CUP: J44C2000000001”  
AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR,  
in deroga ex art. 95.**

**PARERE TECNICO****DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI**

Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\00010 del 22.08.2022 RFI S.p.A ha indetto la Conferenza di Servizi ex art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i. per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo della “Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi”.

Con nota prot. n. AOO\_145\_10620 del 19.12.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto documentazione integrativa, richiedendo, in particolare render fotografici e foto-inserimenti dell'intervento, realizzati da differenti punti di vista, l'attestazione di versamento degli oneri istruttori previsti dall'art. 10 bis della LR 20/2009, files in formato “shp” degli interventi da realizzare.

Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DPT.PS\A0011\P\2023\00142 del 04.04.2023 il proponente ha trasmesso documentazione integrativa, specificando che “la documentazione progettuale è stata redatta al fine di essere condivisa con gli Enti competenti coinvolti in procedimento di Conferenza di Servizi. In merito all'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D. Lgs. 42/2004 - art. 90 NTA PPTR, tutti i dettagli e le indicazioni progettuali sono contenute nella Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005 e allegati grafici, in allegato alla presente, in cui sono presenti foto-inserimenti dell'intervento.

Si fa inoltre presente che l'autorizzazione paesaggistica ex artt. 146 e 147, D.Lgs. 42/2004, richiesta all'interno del procedimento di Conferenza di Servizi in corso, non è stata ancora rilasciata.

Gli allegati e i files in formato “shp” degli interventi da realizzare sono accessibile al link qui di seguito riportato.”

La documentazione presente al link indicato dal proponente è costituita dagli elaborati, raggruppati secondo le seguenti macro categorie:

*ELABORATI GENERALI***[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica  
Via Gentile, 52 - 70126 Bari  
pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

ESERCIZIO  
GEOLOGIA  
ARCHITETTURA  
GEOTECNICA  
IDROLOGIA E IDRAULICA  
BOE  
OPERE CIVILI  
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA  
ARMAMENTO  
Piazzale esterno e parcheggio  
Sottopasso e Marciapiedi  
Fabbricato Tecnologico  
Fabbricato Viaggiatori  
Interferenze  
IMPIANTI DI SICUREZZA E SEGNALAMENTO  
IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA  
TELECOMUNICAZIONI  
IMPIANTI LFM  
IMPIANTISTICA INDUSTRIALE  
AMBIENTE  
ARCHEOLOGIA  
GESTIONE TERRE  
CANTIERIZZAZIONE INTEROPERABILITÀ  
MANUTENZIONE  
PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO  
ESPROPRI

In particolare, con riferimento alla compatibilità ambientale e paesaggistica dell'intervento e alla cantierizzazione, il proponente ha trasmesso i seguenti elaborati di cui si riporta la codifica MD5:

IA8E00D22RGSAA0001001A.pdf - 71c4020f5c5c67dd5034abe4a358ea25  
IA8E00D22DXSA0001001A.pdf - ff3c129bfaed64d122f8d5d60576a27c  
IA8E00D22RGSAA0002001A.pdf - b5508e518076e48a9921ee16fb3b509d  
IA8E00D22RGIM0002001B.pdf - b2ee568c503351b87e4ba550c252ddaa  
IA8E00D22RHIM0002001B.pdf - 8348d67e316cf03396fb2149541a3487  
IA8E00D22RGMA0000001A.pdf - a4ff09ad07d0ce53cb6c0de2c124a455  
IA8E00D22RHIM0000001A.pdf - 8f23feab06d705b01cf5eb36363fae21  
IA8E00D22RHIM0003001B.pdf - a57ab0b150aefa58f02702dfaded9b7f  
IA8E00D22RGIM0003001B.pdf - bbd20c92762aa53dd3eba2b85a41b01a  
IA8E00D53RGCA0000001A.pdf - 4067b4db26deb739d7cd75c115002154  
IA8E00D53C5CA0000001A.pdf - 65713f7768a03357ff44227d7ee0d42e  
IA8E00D53P7CA0000001A.pdf - 8c82f5e7c10ab64432f1ddb4ba06822f  
IA8E00D53P7CA0000002A.pdf - dd22cd4f7ab6738c927a1299275bae26

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

La nuova documentazione contiene un solo foto-inserimento e non sono presenti file in formato "shp"; l'istruttoria è condotta sulla base degli elaborati trasmessi.

Con nota prot. AOO\_145\_3195 del 14.04.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare, con prescrizioni, il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Con nota prot. n. AOO\_089\_7157 del 02.05.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso la DGR n. 361 del 27.03.2023 con la quale la Regione Puglia ha espresso parere favorevole condizionato nel procedimento di VIA di competenza statale denominato ID 7928 - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. per il Progetto Definitivo "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi".

Con nota prot. n. 16635-P del 09.05.2023 la Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della Cultura ha espresso parere tecnico istruttorio favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale, impartendo alcune prescrizioni; in particolare, la prescrizione n. 2 prevede che RFI acquisisca il parere della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo per le opere che incidono sui beni paesaggistici di cui alla Parte III del D. Lgs. 42/2004.

Con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023 la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo del Ministero della Cultura ha espresso parere paesaggistico favorevole impartendo ulteriori prescrizioni.

#### **DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI**

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica in deroga consiste nella realizzazione della nuova stazione di Nasisi, lungo la linea ferroviaria Taranto – Brindisi, ricadente interamente nel comune di Taranto; la stazione attuale svolge la funzione di Posto di Movimento e non vi si effettua servizio viaggiatori.

L'obiettivo principale del progetto è quello di permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto, in posizione prossima al Quartiere "Paolo VI".

Il progetto è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto. L'Accordo Quadro Regione Puglia-RFI prevede il prolungamento dei servizi Bari-Taranto sino a Nasisi e il potenziamento della stazione.

In particolare, l'intervento prevede la realizzazione di una stazione di n. 3 binari con modulo pari a 250 m e itinerari a 60 km/h, n. 2 marciapiedi a standard H55, un sottopasso con rampe di scale e ascensori, un nuovo fabbricato viaggiatori e un parcheggio ad esso antistante con capacità di 50 stalli per auto e 4 per bus.

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Il fabbricato viaggiatori è costituito da un corpo di fabbrica ad un solo piano di dimensioni 12,85 m per 7,55 m circa e altezza lorda pari a 5,65 m con copertura piana; il fabbricato tecnologico è costituito da un corpo di fabbrica ad un solo piano di dimensioni 7,30 m per 28,45 m.

Il progetto della parte esterna al Fabbricato Viaggiatori prevede la riqualificazione dell'area di parcheggio esistente e l'ampliamento dello stesso dagli attuali 3000 mq fino a circa 7000 mq. Per le superfici pavimentate su cui verranno realizzate aiuole sistemate a verde è prevista la demolizione completa del pacchetto esistente.

Per le aree verdi il progetto prevede l'introduzione di elementi arborei e arbustivi. Le alberature di Tamarice sono collocate su aree rinverdate nei pressi dell'ex Fabbricato Viaggiatori e tra il parcheggio auto e la fermata Kiss&Ride, mentre i Lecci sono disposti su pacciamatura nelle aree per la sosta delle auto; essenze arbustive di Lavanda, Rosmarino e Corbezzolo sono poste ai lati dei fabbricati di Stazione, mentre la siepe arbustiva di Alaterno, Lentisco, Terebinto, Cisto, Fillirea, Timo e Rosmarino è prevista lungo la recinzione che chiude l'area di intervento.

Il progetto prevede, infine, gli interventi tecnologici per l'adeguamento al nuovo piano di stazione.

**TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR**

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con D.G.R n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

*Struttura idro-geo-morfologica*

- *Beni paesaggistici*: il cantiere di armamento (CA.01) ricade in "**Territori costieri**", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: l'intervento interessa "**Aree soggette a vincolo idrogeologico**", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44;

*Struttura ecosistemica e ambientale*

- *Beni paesaggistici*: l'intervento interessa piccole porzioni di "**Parchi e riserve**", ed in particolare del "**PNR Mar Piccolo**", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano "**Formazioni arbustive in evoluzione naturale**", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, l'intervento interessa "**Aree di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali**", ed in particolare l'area di rispetto del "**PNR Mar Piccolo**", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

*Struttura antropica e storico - culturale*

- *Beni paesaggistici*: l'intervento interessa una piccola porzione di "**Aree di notevole Interesse pubblico**", e più precisamente di aree di cui al Decreto di vincolo paesaggistico del 01.08.1985, **PAE140**, "**Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera del Mar Piccolo nel**

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Comune di Taranto*. La motivazione del vincolo risiede nel fatto che *“la fascia costiera del Mar Piccolo di Taranto riveste particolare interesse perchè dominata dal mare stretto tra due lingue di terra a definire il paesaggio quasi lacustre, dalla presenza di estese pinete degradanti verso il mare e dalla foce del Galeso”*.

L'area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano, nella relativa Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d'uso del vincolo paesaggistico;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04): l'intervento lambisce un'“Area di rispetto delle componenti culturali e insediative”, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR.*

**L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui agli artt. 66 e 72 delle N.T.A del P.P.T.R, in quanto inammissibili:**

- *Art. 66 co. 2 lett. a1) – rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale;*
- *Art. 72 co. 2 lett. a4) – rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica.*

#### **VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Con riferimento all'esistenza di alternative localizzative e/o progettuali il proponente non ha effettuato una specifica verifica finalizzata a dimostrare che l'intervento possa evitare la rimozione o la trasformazione della vegetazione naturale, in particolare per quanto concerne l'interferenza con le **“Formazioni arbustive in evoluzione naturale”**, limitandosi a richiedere il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex art. 95 delle NTA del PPTR. Occorrerà, comunque, in sede di progettazione esecutiva, evitare il più possibile l'interferenza con tali elementi della Struttura ecosistemica e ambientale, a Nord Ovest dell'area di intervento.

Quanto alle scelte progettuali il proponente specifica che *“l'intervento è stato concepito per ridare vita al quartiere, in cui ricade, creando all'interno di questo sia uno nuovo snodo intermodale ferroviario sia in luogo di aggregazione sociale e di interesse turistico; in quanto la nuova stazione è posta al centro di un'area che, in un prossimo futuro, potrà essere trasformata in un parco. Infatti l'antico scalo ferroviario, realizzato nei primi del '900 risulta essere un pregiatissimo esempio di archeologia industriale e per questo vincolato dal punto di vista paesaggistico e architettonico. Per tale ragione il complesso è stato*

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*progettato per occupare un'area contenuta dell'antico scalo ferroviario rispettando le tracce storiche dell'impianto, riducendo così al minimo il consumo di suolo. L'idea è quella di recuperare, in un secondo momento l'intera area dismessa, non interessata del nuovo impianto di stazione, con lo scopo di realizzare un parco archeologico industriale. Tale progetto, inoltre, è strutturato per ospitare la futura greenway che attraverserà l'antico tracciato ferroviario all'interno del parco archeologico. Il percorso ciclabile sarà connesso alla stazione tramite l'apertura del sottopasso ferroviario di stazione.*

*La progettazione architettonica è stata concepita rispettando l'architettura del territorio, tramite un'articolazione di volumi semplici con tetto piano, che riprendono quelli delle case rurali locali e quello dell'ex fabbricato di stazione situato a nord della nuova stazione che si colloca tra la progressiva Km 0+380.83 e la progressiva 0+631.22.*

*L'architettura del piazzale di stazione, come detto, rispetta le tracce del territorio e dell'architettura industriale presenti nell'area, e valorizza l'impronta dei binari dismessi, che diventerà l'elemento centrale del disegno dei marciapiedi: la traccia dei binari ripresa da un disegno di pavimentazione opportunamente studiato accompagna l'utente dell'impianto di stazione in percorsi che conducono ad elementi ferroviari che rievocano la storicità del luogo come l'antica pesa, restaurata e ricollocata come monumento al centro della piazza pedonale e il fabbricato viaggiatori storico, mantenuto negli esterni.*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente e che non sussistano alternative localizzative in quanto l'intervento è incentrato sulla rifunzionalizzazione di una stazione esistente; le scelte progettuali ed il progetto delle aree verdi sono coerenti con le tutele paesaggistiche interessate.**

**Si prescrive, comunque, in sede di progettazione esecutiva, di limitare l'interferenza con le "Formazioni arbustive in evoluzione naturale" a Nord Ovest dell'area di intervento.**

Con riferimento alla **Compatibilità con gli Obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue.

Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento appartiene all'Ambito paesaggistico **"Arco ionico tarantino"** ed interessa la figura territoriale **"L'anfiteatro e la piana tarantina"**.

L'ambito **"Arco ionico tarantino"** è caratterizzato da una successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una vasta piana a forma di arco; il territorio a nord del Mar Piccolo è caratterizzato da un vasto pianoro lievemente declinante verso il bacino interno, solcato da dolci lame. La Valenza ecologica delle aree nell'intorno dell'area di intervento è bassa o nulla, con limitati elementi residui di naturalità.

In relazione alla compatibilità con gli Obiettivi di qualità di cui all'art. 37 il proponente afferma che:

*"Tra gli interventi di progetto, quelli di maggiore significatività fanno riferimento alle sistemazioni del piazzale per la realizzazione del parcheggio della nuova stazione, che interferiscono in minima parte con le formazioni arbustive in evoluzione naturale presenti. Il progetto, in tal senso, prevede l'introduzione di nuovi impianti arborei-arbustivi integrandoli con il contesto paesaggistico preesistente, limitando il più possibile le trasformazioni e migliorando la funzionalità ecologica dell'area d'intervento."*

*"Le componenti visivo percettive generate dal progetto della stazione Taranto Nasisi in oggetto sono limitate solo ad alcuni elementi di fruizione statica e dinamica, e comunque oscurate dalla presenza di schermi visivi di*

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*origine naturale (vegetazione) o antropica (fronti edificati, o recinzioni), In ragioni di tali distanze, delle caratteristiche dimensionali, materiche e cromatiche dell'intervento e delle caratteristiche del contesto nel quale sarà realizzato, non si prevedono alterazioni della percezione visiva in quanto la nuova stazione risulta "assorbita" dal paesaggio."*

*"La stazione di Nasisi, allo stato attuale, presenta un solo binario di corretto tracciato, non consente l'effettuazione di incroci e precedenze; inoltre non esiste alcun servizio viaggiatori. In passato, invece, Nasisi risulta essere stato uno scalo merci, tant'è che esiste tuttora a terra un fascio di binari, ormai dismessi, nonché scalo di una linea storica militare (ferrovia del Circummarpiccolo, di collegamento con Arsenale).*

*Il Programma di esercizio della nuova stazione prevede per essa una funzione di interscambio tra servizi ferroviari e servizi extraurbani su gomma provenienti dalla provincia di Taranto, in modo da configurarla come terminal intermodale passeggeri ferro-gomma, utile all'incentivazione dell'uso di mezzi alternativi alle autovetture private."*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell'intervento con le strutture e le componenti d'Ambito interessate; l'introduzione di elementi arborei ed arbustivi autoctoni accompagna correttamente dal punto di vista paesaggistico l'adeguamento della Stazione esistente e consente di migliorare la qualità ambientale del territorio. L'intervento non pregiudica gli orizzonti persistenti, le visuali panoramiche e i grandi scenari caratterizzanti la figura territoriale attraversata, come si evince anche dal render fotorealistico post-operam prodotto.**

**Si prescrive che l'impianto fotovoltaico previsto sulla copertura del nuovo Fabbricato Viaggiatori sia realizzato con le caratteristiche di cui alla parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - *Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.***

**CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI**

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo con nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023, allegata, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il progetto definitivo "*Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi*" di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 66 e 72 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. AOO 145 3195 del 14.04.2023 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia limitata l'interferenza con le "*Formazioni arbustive in evoluzione naturale*" a Nord Ovest dell'area di intervento;
- l'impianto fotovoltaico previsto sulla copertura del nuovo Fabbricato Viaggiatori sia realizzato con le caratteristiche di cui alla parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - *Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.*

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 8490-P del 02.10.2023 della Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo:



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

- *“il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo cor-ten;*
- *il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;*
- *siano conservate e valorizzate all'interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale.”*

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE  
(Ing. Francesco NATUZZI)**



Francesco  
Natuzzi  
05.10.2023  
07:13:45  
GMT+00:00

**IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO  
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA  
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**



Vincenzo Lasorella  
05.10.2023 08:03:16 GMT+00:00

*Ministero della cultura*

SOPRINTENDENZA NAZIONALE  
PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO  
- TARANTO -

Lettera inviata solo tramite e-mail.  
Sostituisce l'originale ai sensi dell'art.43, comma 6,  
DPR 445/2000 e dell'art. 47 commi I e 2, D. Lgs. 82/2005

*A***Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**[rfi-din-dit.pit.ps@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dit.pit.ps@pec.rfi.it)**Regione Puglia****Sezione tutela e valorizzazione del Paesaggio**[sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it](mailto:sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it)*E.p.c. alla***Commissione Regionale****per il Patrimonio Culturale della Puglia**[sr-pug@pec.cultura.gov.it](mailto:sr-pug@pec.cultura.gov.it)*Risp. a Prot.n. --- del 14/09/2023**Ref. Prot. n. 7911-A del 15/09/2023**Class. 34.43.01*

*Oggetto:* **PD della “Linea Taranto - Brindisi - Nuova Stazione di Taranto Nasisi” - CUP: J44C2000000001. CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i. di cui all’art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i. - Richiesta di autorizzazione ai sensi dell’art.21 D.Lgs. 42/2004 e richiesta parere ai sensi dell’art.146 D.Lgs. 42/2004 - Integrazione Documentazione.**

Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

*Richiesta di autorizzazione ai sensi dell’art. 146 del D. Lgs. 42/2004*

In riscontro alla nota in oggetto,

- **esaminati** gli elaborati di progetto e i documenti utili ai fini dell’istruttoria, consultabili al seguente link:  
[https://gruppositaliane-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/956329\\_rfi\\_it/EiRaSCpDEF1Pqv-Nms3au9YB-y0r8qoDuOOeFYI96e55wQ?e=kDX8Po kDX8Po](https://gruppositaliane-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/956329_rfi_it/EiRaSCpDEF1Pqv-Nms3au9YB-y0r8qoDuOOeFYI96e55wQ?e=kDX8Po kDX8Po) e l’elaborato file denominato ““presentazione Nasisi\_3 compressed”,  
che costituisce integrazione documentale;



SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO

Via Duomo, 33, 74123 Taranto (TA) Tel. 099/4713511 Fax 099/4713126 - 132

Via Luigi Viola, 12 - 74123 (TA) Tel. 099/4525982

SITO WEB: <https://patrimonioculturalesubacqueo.it>

PEC: [sn-sub@pec.cultura.gov.it](mailto:sn-sub@pec.cultura.gov.it)

PEO: [sn-sub@cultura.gov.it](mailto:sn-sub@cultura.gov.it)

- **visto** quanto riportato al punto 2 delle prescrizioni contenute nel provvedimento della DG ABAP Servizio V, rilasciato in data 09/05/2023 (prot. 16635 –P), ovvero la prescrizione che RFI S.p.A. debba acquisire, prima della redazione del progetto esecutivo, l'autorizzazione della competente Soprintendenza, ai sensi dell'art. 21, per tutti gli interventi su beni vincolati ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004, nonché il parere ai sensi dell'art. 146 per gli interventi in aree vincolate paesaggisticamente;
- **visto** il PPTR vigente della Regione Puglia, ed in particolare le Norme Tecniche di Attuazione (NTA);
- **preso atto** che sulla fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto, è stato apposto vincolo paesaggistico diretto, istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino e con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30 è stato istituito il Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo;
- **preso atto** che nell'area di intervento sono presenti le seguenti tutele individuate dal PPTR vigente della Regione Puglia (approvato con D.G.R 176 del 16.02.2015):
  - COMPONENTI IDROLOGICHE
    - UCP-Aree soggette a vincolo idrogeologico
  - COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI
    - UCP- Formazioni Arbustive in evoluzione naturale
  - COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE E DEI SITI NATURALISTICI
    - BP – Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30
  - COMPONENTI CULTURALI E INSEDIATIVE
    - BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto (P AE0140), vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino
    - UCP-Area rispetto siti storico culturali (area di rispetto della segnalazione archeologica denominata Galeso, tipologia Chiesa).
- **preso atto** che:
  - il **BP Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo** è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 69, dalle Direttive di cui all'art. 70 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR.  
Le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente. Gli interventi, a carattere provvisorio e relativi solo alla fase di esecuzione dei lavori, non risultano nel complesso in contrasto con le norme del PPTR e non rientrano tra gli interventi non ammissibili ai sensi del sopracitato art. 71, punto 3 delle NTA del PPTR.
  - il **BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto**, individuato dall'art.75 e disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 77, dalle Direttive di cui all'art. 78 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Nello specifico, il BP è sottoposto alle prescrizioni della scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 e 157 del Codice, di cui alla scheda PAE0140.  
Nell'area tutelata ricadono, per una piccola porzione, l'area tecnica (A.T.01), una porzione dell'area di lavoro, alcuni tratti delle piste di cantiere. Gli interventi, considerato che molti di essi sono a carattere provvisorio e funzionali alla fase esecutiva delle opere, non risultano in contrasto con la normativa d'uso del PPTR.
  - L'UCP- **Formazioni Arbustive in evoluzione naturale**, individuato dall'art.59, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 60, dalle Direttive di cui dall'art.61 e dalle Misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art.66 delle NTA PPTR.



Il perimetro dell'area d'intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame; nello specifico, un limitato settore del nuovo parcheggio interferisce con il suddetto UCP. La realizzazione del parcheggio rientra tra gli interventi non ammissibili ai sensi dell'art. 66, punto a) ("rimozione della vegetazione erbacea, arborea e arbustiva, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione delle specie alloctone invasive").

- **L'UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico**, individuato dall'art. 42, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 43, dalle Direttive di cui dall'art. 44 delle NTA PPTR Puglia  
Parte dell'area d'intervento e l'intero cantiere A.T.01 ricadono nell'area sottoposta a Vincolo idrogeologico. Gli interventi non risultano nel complesso in contrasto con la disciplina del PPTR. Il progetto, in osservazione dell'articolo 2.2.8.1 del D.M. 17 Ottobre 2017, prevede superfici con pavimentazioni drenanti per i posti auto. Tali pavimentazioni sono progettate per drenare completamente o parzialmente le acque raccolte e limitare il quantitativo di acque che finiscono in fognatura.
- **preso atto** che il progetto prevede alcuni interventi costruttivi nel sedime e in prossimità dello scalo ferroviario esistente,
- **considerato** che sono previsti i seguenti interventi: demolizioni delle porzioni dei binari che interferiscono con le opere in progetto; manutenzione con ripristino delle facciate esterne del fabbricato viaggiatori storico, delocalizzazione della pesa per carri ferroviari, che a verrà alloggiata, al fine di consentirne la valorizzazione, in una apposita vasca con parapetto di protezione sita nell'isola pedonale prevista; interventi vari relativi alla costruzione di binari e di realizzazione di pensiline, nonché del nuovo fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari;
- **preso atto** che il progetto integrativo, così come rappresentato nel file denominato "Presentazione Nasisi\_3 compressed" prevede: l'allestimento, nel nuovo piazzale, della pesa per i vagoni merci, di un tratto dei binari storici e della postazione (cd. casotto) per l'operatore della pesa,
- **preso atto** del contenuto della Relazione tecnica illustrativa e della Proposta di provvedimento della Regione Puglia-Sezione tutela e valorizzazione del Paesaggio, acquisita da questa Soprintendenza al prot. n. 3344 del 14/04/2023;

questa Soprintendenza **condivide la proposta di provvedimento della Regione Puglia - Sezione tutela e valorizzazione del Paesaggio**, con le seguenti **ulteriori prescrizioni**:

1. il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo cor-ten;
2. il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;
3. siano conservate e valorizzate all'interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale.

Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza devono considerarsi a carico del richiedente l'autorizzazione. Resta in capo al competente Ufficio comunale l'onere di verificare l'applicazione di quanto prescritto.

Il Responsabile del Procedimento  
Funzionario Architetto  
Arch. Simonetta PREVITERO

*Simonetta Previtero*

Il Soprintendente  
Dott.ssa Barbara Davide\*

(\*Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)



SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO

Via Duomo, 33, 74123 Taranto (TA) Tel. 099/4713511 Fax 099/4713126 - 132

Via Luigi Viola, 12 - 74123 (TA) Tel. 099/4525982

SITO WEB: <https://patrimonioculture.gov.it>

PEC: [sn-sub@pec.cultura.gov.it](mailto:sn-sub@pec.cultura.gov.it)

PEO: [sn-sub@cultura.gov.it](mailto:sn-sub@cultura.gov.it)



SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO

Via Duomo, 33, 74123 Taranto (TA) Tel. 099/4713511 Fax 099/4713126 - 132

Via Luigi Viola, 12 - 74123 (TA) Tel. 099/4525982

SITO WEB: <https://patrimoniosubacqueo.it>

PEC: [sn-sub@pec.cultura.gov.it](mailto:sn-sub@pec.cultura.gov.it)

PEO: [sn-sub@cultura.gov.it](mailto:sn-sub@cultura.gov.it)



REGIONE  
PUGLIA

DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
DIREZIONE

09/10/2023

AOO\_006 / 0001489

PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo Posta elettronica ai  
sensi dell'art. 47 del d. lgs. n. 82/2005

SEGRETERIA GENERALE  
AOO: 175-5085-10/10/2023  
PROT. INGRESSO

A Segreteria Generale della Presidenza  
Al Segretario Generale  
[segreteriageneralepresidente@regione.puglia.it](mailto:segreteriageneralepresidente@regione.puglia.it)  
[s.volpicella@regione.puglia.it](mailto:s.volpicella@regione.puglia.it)

e,p.c.

Al Vice Presidente Assessore al Bilancio  
[assessore.bilancio@regione.puglia.it](mailto:assessore.bilancio@regione.puglia.it)

Al Direttore del Dipartimento Mobilità  
[va.antonacci@regione.puglia.it](mailto:va.antonacci@regione.puglia.it)

Al Direttore del Dipartimento Ambiente,  
Paesaggio e Qualità Urbana  
[g.garofoli@regione.puglia.it](mailto:g.garofoli@regione.puglia.it)

Al Direttore del Dipartimento Agricoltura,  
Sviluppo Rurale e Ambientale  
[g.nardone@regione.puglia.it](mailto:g.nardone@regione.puglia.it)

Oggetto: **Rife richiesta del 2 ottobre 2023 ad oggetto:** "Progetto definitivo della Linea "Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C2000000001 **Comunicazione rilascio parere tecnico.**

In riscontro alla vostra richiesta indicata in oggetto, e con riferimento al "**Progetto definitivo della Linea "Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C2000000001**", con cui si chiede, il rilascio del parere dello scrivente Dipartimento ai fini dell'intesa da parte della Regione,

- vista la nota prot. n. AOO\_108/012148 del 6.10.2023 (allegata in copia) con cui la Sezione Demanio e Patrimonio, tra l'altro, per quanto di competenza, "... *esprime nulla osta di massima relativamente al progetto de quo*";
- considerato che con nota prot. n. AOO\_075/011460 del 06.10.2023 (allegata in copia) il Dirigente della Sezione Risorse Idriche ha comunicato, tra l'altro, quanto segue: "*La tipologia dell'intervento, nel suo insieme, non confligge con i vincoli imposti dal Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 154/2023; pertanto, questa Sezione ritiene, limitatamente agli aspetti di competenza, che nulla osta alla realizzazione delle opere previste in progetto con le seguenti prescrizioni di carattere generale:...* ;

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture

Via Gentile 52 - 70126 Bari - Tel. 080 540 6940 - 1557

e-mail: [dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it](mailto:dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it)

pec: [dipartimento.bilancioinfrastrutture.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.bilancioinfrastrutture.regione@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
DIREZIONE**

- vista la nota prot. n. AOO\_064/017051 del 04.10.2023 della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica (allegata in copia) con la quale viene comunicato, tra l'altro, *"Per tutto quanto innanzi esposto, con la presente la Sezione scrivente ritiene che non vi siano cause ostative alla realizzazione dell'intervento in oggetto purchè la Società proponente RFI S.p.A. in sede di redazione della progettazione esecutiva provveda a recepire quanto di seguito esposto:" non sussistono condizioni ostative all'espressione del parere tecnico positivo di questo Dipartimento..."*.
- vista altresì la nota prot. n. AOO\_073/03057 del 04.10.2023 della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico con la quale viene comunicato che, valutate le proposte di che trattasi *"non sussistono condizioni ostative all'espressione del parere tecnico positivo di questo Dipartimento..."*.

si esprime parere tecnico favorevole in ordine al rilascio dell'Intesa, evidenziando la necessità dell'inserimento nella stessa Intesa di quanto segnalato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche e dal Dirigente della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica- , così come analiticamente riportato nelle note allegate al presente parere a cui si rimanda.

Tanto per quanto di competenza dello scrivente Dipartimento.

Il Direttore  
Angelosante Albanese

 Angelosante  
Albanese

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO BILANCIO AFFARI GENERALI E  
INFRASTRUTTURE****SEZIONE Demanio e Patrimonio**

Trasmissione a mezzo  
P.E.C. e a mezzo mail  
ai sensi dell'art. 47  
D.Lgs. n. 82/2005

Alla c.a. del Direttore del Dipartimento  
Bilancio, Affari Generali ed Infrastrutture

[dipartimento.bilancioinfrastrutture.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.bilancioinfrastrutture.regione@pec.rupar.puglia.it)



e p/c alla c.a. del Dott. Vito Trisciuzzi  
[v.trisciuzzi@regione.puglia.it](mailto:v.trisciuzzi@regione.puglia.it)

**Oggetto:** Progetto definitivo della "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi". Riscontro.

Si fa riferimento all'intervento in argomento si evidenzia, che , è pervenuto il Decreto ministeriale-  
m\_ante.MASE.VA REGISTRO DECRETI.R.0000440.25-09-2023 -, inerente la dichiarazione di  
compatibilità ambientale del suddetto progetto definitivo "Linea ferroviaria Taranto Brindisi, dal  
quale si evince quanto segue:

- L'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:
  - tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m, nonché di due marciapiedi di altezza pari a 55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
  - un fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
  - realizzazione di un sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede;
  - un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extraurbani;
  - l'integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
  - un fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato);
  - la modifica e l'integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica;
- Lo stesso appartiene alla tipologia di opere sottoposte alla procedura di valutazione di impatto ambientale in sede statale in quanto è compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II -Progetti di competenza statale alla Parte Seconda del decreto legislativo n.152/2006, al punto 10) "tronchi ferroviari di grande distanza";
- Gli interventi sono localizzati nella Regione Puglia, nel territorio del Comune di Taranto, in provincia di Taranto, e prevedono la realizzazione del nuovo impianto di Stazione Taranto Nasisi, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea ferroviaria Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola; attualmente l'impianto non effettua servizio viaggiatori da oltre un decennio, la circolazione ferroviaria avviene su un solo binario, quello di corretto

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Via Gentile, 52 - 70126 (BA) pec:[serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it](mailto:serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO BILANCIO AFFARI GENERALI E  
INFRASTRUTTURE****SEZIONE Demanio e Patrimonio**

tracciato, senza fermata. Mentre, l'intervento prevede la trasformazione dell'intero impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari aventi anche la funzione di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro, affinché i viaggiatori possano usufruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, per incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi alle autovetture.

Per quanto sopra e da una verifica di massima si è rilevato che l'intervento non interessa cespiti di proprietà della Regione Puglia, e che con deliberazione della Giunta Regionale n.361 del 27 marzo 2023 è stato espresso parere favorevole condizionato sulla valutazione dell'impatto ambientale al progetto definitivo stesso.

Si precisa che alla Sezione Demanio e Patrimonio competono esclusivamente gli aspetti di tutela dominicale dei beni appartenenti alla Regione Puglia e che pertanto si esprime nulla osta di massima relativamente al progetto de quo.

Si evidenzia infine che qualora, nelle successive fasi di approfondimenti progettuali, ovvero anche durante l'esecuzione dell'opera in argomento, dovesse emergere la necessità di interessare beni immobili appartenenti alla Regione Puglia, occorrerà a tal fine provvedere, su istanza di RFI, con specifici atti di Intesa/ Concessioni/ Accordi ecc., previsti dalla normativa vigente.

Cordiali Saluti

**La Dirigente del Servizio**  
(*dott.ssa Anna De Domizio*)

Firmato digitalmente da  
ANNA ANTONIA DE DOMIZIO  
Regione Puglia  
Firmato il 06/10/2023 12:25  
Seriale certificato : 3122187

**La Dirigente di Sezione**  
(*Avv. Costanza Moreo*)

Firmato digitalmente da:  
COSTANZA MOREO  
Regione Puglia  
Firmato il: 06-10-2023 13:46:13  
Seriale certificato: 2606229  
Valido dal 13-05-2023 al 13-05-2026

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Via Gentile, 52 - 70126 (BA) pec:[serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it](mailto:serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE****SEZIONE RISORSE IDRICHE**

AOO\_075/PROT/06/10/2023/011460

PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo posta  
elettronica ai sensi dell'art.47 del  
D. Lgs n. 82/2005**Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Direzione Tecnologie e Sviluppo Clienti Captive  
Area Tecnologie Sud  
area\_tecnologie\_sud.Italferr@legalmail.it**

e, p.c.

**Dipartimento Bilancio,  
Affari Generali e Infrastrutture  
Dott. Angelosante Albanese  
dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it****c.a. Dott. Vito Trisciuzzi  
v.trisciuzzi@regione.puglia.it****Oggetto: Linea ferroviaria Taranto-Brindisi-Progetto Definitivo Nuova Stazione di  
Taranto Nasisi.  
Proponente: Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
PARERE**

Con la presente, relativamente all'intervento in oggetto, si riscontra la comunicazione pervenuta mezzo mail riferita alla trasmissione del Decreto MASE R.0000440 del 25.09.2023, acclarata al prot. n. r\_puglia/AOO\_075-05.10.2023 n. 11428 della Sezione Risorse Idriche, per la valutazione del progetto di che trattasi.

Sono esaminati gli elaborati trasmessi, esprimendo parere di merito in ordine agli aspetti strettamente di competenza della Sezione scrivente.

L'Impianto ferroviario di Taranto Nasisi di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è localizzato alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola.

Attualmente le opere in essere sono costituiti da un unico binario di corretto tracciato e non si effettua servizio viaggiatori.

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche  
Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558  
mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it)- pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE**

**SEZIONE RISORSE IDRICHE**

L'intervento in oggetto emarginato, finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud", prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro.



Fig. 1 - Layout area di progetto su ortofoto .

La località ferroviaria di Taranto Nasisi si colloca in una posizione molto vicina ai quartieri periferici di Taranto, a sud est della città, strategica per realizzare uno scambio modale tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai comuni della provincia di Taranto, per i quali è prevista la realizzazione delle seguenti opere:

- 3 binari, di cui uno di corretto tracciato, e due precedenze;
- Itinerari contemporanei alla velocità di 60 Km/h;
- Nuovo fabbricato viaggiatori dotato di aree di attesa;
- Nuovo fabbricato tecnologico;
- N. 2 marciapiedi h=55 e L 250 m con relative pensiline e ascensori;
- Sottopasso di stazione;

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558

mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it)- pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE**

**SEZIONE RISORSE IDRICHE**

- Modifica del tracciato esistente, realizzazione nuova sede ferroviaria;
- Parcheggio auto e bus;

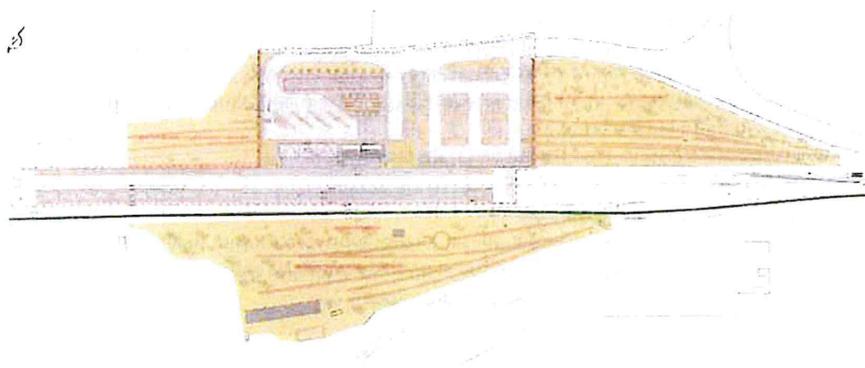


Fig. 2 - Planimetria generale progetto di riqualificazione.

Il progetto di che trattasi è costituito dai seguenti elementi focali:

### 1.0 Fabbricato Stazione

Il Fabbricato di Stazione è costituito da un corpo di fabbrica ad un solo piano di dimensioni 12,85 m per 7,55 m circa, di altezza lorda pari a 5,65 m con copertura piana; la stessa copertura aggetta verso est (misurando complessivamente 7.55 m x 23.15 m), appoggiandosi al corpo scala, dove si sviluppa la scala di accesso al sottopasso, l'ascensore e un locale tecnico per inverter del fotovoltaico, che si trova in copertura.

Tra i due corpi di fabbrica si apre il passaggio al primo marciapiede di stazione, che risulta totalmente coperto.

All'interno del Fabbricato Viaggiatori, accessibile dal lato corto del fabbricato e dal corridoio di accesso alla banchina, si trova la sala d'attesa per i viaggiatori, munita di finestra, la biglietteria automatica e un corridoio di distribuzione, che consente l'accesso al locale tecnico, ai due servizi igienici per uomini e per donne, entrambi con antibagno, al servizio per disabili e alla nursery (questi ultimi due dotati di porta scorrevole).

### 2.0 Pensiline

Le pensiline di attesa sono baricentriche rispetto all'impianto di stazione, poste su entrambi i marciapiedi per una lunghezza di 125 m con passo tra pilastri pari a 4,97 m.

L'altezza all'intradosso risulta pari a 4,50 m dal piano di banchina, ovvero 5,05 m dal piano del ferro.

Risultano in aggetto di 14 cm rispetto al ciglio basso di banchina.

Tutte le pensiline, così come il profilo di banchina, sono stati progettati per rispettare il profilo minimo degli ostacoli PM05.

### 3.0 Sottopassi Stazione

Il sottopasso di stazione risulta accessibile dal marciapiede urbano tramite una scala e un ascensore.

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558

mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it)- pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)



DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE

SEZIONE RISORSE IDRICHE

Entrambi i corpi di risalita sono adeguati secondo le norme STI PRM: l'ascensore infatti risulta di tipo 2 (dimensioni cabina 110x140 cm) e la scala risulta munita di doppio corrimano da ambo i lati, di larghezza pari a 224 cm (misurata al netto del corrimano).

L'asse del sottopasso si trova alla progressiva pK 0+552.29.

La lunghezza del sottopasso è di 26,90 m circa e si trova a 4,95 m dal piano banchina.

Le scale sono costituite da tre rampe di 10 gradini ciascuna con pianerottoli da 190 cm di profondità: le pedate sono di 30 cm e le alzate di 16,6 cm e lateralmente risultano munite di scivoli per biciclette in cls vibrato.

Sotto il corpo scala è stato predisposto un locale tecnologico.

Al centro del sottopasso si colloca il pozzetto per le pompe.

#### **4.0 Fabbricato Tecnologico**

Il fabbricato tecnologico si sviluppa su un piano fuori terra, con pianta rettangolare di dimensioni pari a 32,90x7,55 m; sul lato sud si prevede una scala esterna in acciaio zincato alla marinara e linee vita in copertura per la manutenzione.

L'edificio è caratterizzato da una copertura piana.

Il fabbricato tecnologico è inoltre caratterizzato da porte di accesso ai vari locali dotate tutte di sopraluce poste su un unico lato (a sud) del fabbricato.

Partendo da est è prevista:

- Locale Centraline;
- Locale ACC;
- Locale SEM;
- Locale TLC;
- Locale Generatore;
- Locale supporto tecnico;
- Servizio igienico con Antibagno.

#### **5.0 Sistemazione aree a verde**

L'area di intervento, individuata nell'ambito di un perimetro più contenuto rispetto all'intera proprietà di RFI in cui ricade l'antico scalo ferroviario di Nasisi di superficie drenante è situata a ovest dell'ex fabbricato viaggiatori.

Come scelta del verde pubblico, sono state individuate specie arboree autoctone già definite dal Regolamento del Verde Pubblico di Taranto.

#### **6.0 Stalli**

L'area destinata agli stalli prevede superfici con pavimentazioni drenanti per i posti auto allo scopo di infiltrare parzialmente le acque raccolte e limitare il quantitativo di acque che finiscono in fognatura.

Gli stalli sono pavimentati con grigliati in calcestruzzo inerbite in blocchi di calcestruzzo con aperture a nido d'ape riempite con terreno organico e inerbite. La loro capacità drenante dipende dal rapporto vuoto/pieno (circa 40%).

#### **7.0 Raccolta depurazione e riuso acque meteoriche**

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto di raccolta delle acque meteoriche localizzato a nord ovest dell'area di progetto.

Per l'intercettazione dei flussi d'acqua ricadenti sulla piattaforma ferroviaria nei tratti in rilevato e in quelli in scavo e per assicurare il loro recapito all'esterno del corpo ferroviario nella rete idrografica già presente, il proponente ha adottato le seguenti soluzioni ed opere idrauliche:

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558

mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it) pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE****SEZIONE RISORSE IDRICHE**

- per l'immediato smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione ferroviaria è stata assegnata alla pavimentazione una pendenza trasversale del 3.0 %;
- nei tratti in rilevato le acque meteoriche defluiscono quindi al cordolo bituminoso di delimitazione del ciglio ferroviario e da questo al fosso di guardia tramite embrici;
- nei tratti in trincea i flussi d'acqua sono recapitati direttamente nella canaletta rettangolare di piattaforma, sottopassando il manufatto della canaletta porta-cavi. Nel passaggio tra scavo e rilevato i flussi d'acqua hanno poi esito esternamente nel fosso di guardia;
- fossi di guardia a sezione trapezoidale rivestiti in calcestruzzo previsti al piede del rilevato con sezione ferroviaria in rilevato e sopra la trincea nel caso di sezione in scavo.

Per l'intercettazione dei flussi d'acqua ricadenti sui fabbricati e sulla piattaforma stradale del parcheggio di stazione e per assicurare il loro recapito nella rete idrografica già presente, si sono adottate generalmente le seguenti soluzioni ed opere idrauliche:

- fossi di guardia posti ai piedi del rilevato o a monte dello scavo, con la funzione di intercettare le acque meteoriche provenienti dalla piattaforma, dal rilevato stradale e dalle aree esterne naturalmente scolanti verso il piazzale;
- caditoie stradali di dimensioni variabili (30÷70 cm) dotate di una griglia in ghisa carrabile di classe UNI EN 124 D400, poste con interasse massimo di 15 metri, le quali intercettano il ruscellamento superficiale delle acque meteoriche;
- collettori che ricevono i contributi delle acque meteoriche dalle caditoie poste a bordo strada, realizzati in PVC di diametro variabile da un minimo di DN 400 ad un massimo di DN 800 con rigidità anulare SN 8 (8 kN/m<sup>2</sup>);
- pozzetti di ispezione disposti con un interasse massimo di 30 m;
- tombino circolare in pvc di diametro pari a DN 630, tale da garantire sia la continuità dei fossi di guardia, consentendo il normale deflusso delle acque, sia lo smaltimento saltuario delle portate in caso di eventi meteorici rilevanti.

Nell'area antistante la stazione di Nasisi è stata prevista l'installazione di una vasca di prima pioggia in discontinuo, che raccoglie le sostanze presenti sulla piattaforma stradale del parcheggio, quali idrocarburi, residui oleosi, metalli pesanti e particelle di materiali di consumo provenienti dagli autoveicoli circolanti.

#### **8.0 Impianti idrico sanitari**

I servizi idrici e sanitari sono costituiti da una rete di distribuzione in PEAD con punto di allaccio alla Rete di AQP SpA in corrispondenza dell'attuale punto di allaccio alla rete, in corrispondenza del fabbricato viaggiatori esistente.

Il punto di scarico è localizzato a nord est dell'area interessata, nei pressi dell'attuale punto di scarico della rete di fognatura pubblica.

In ordine alla sovrapposizione con i vincoli del Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il cui aggiornamento è stato definitivamente adottato con D.C.R. n. 154 del 23/05/2023, il progetto di che trattasi è interessato dal vincolo di "Vulnerabilità alla Contaminazione Salina".

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558

mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it) pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)



REGIONE  
PUGLIA

DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE

SEZIONE RISORSE IDRICHE



Fig. 3 - Layout vincolistica PTA – Verde aree a contaminazione salina.

In tali aree, il P.T.A. ha previsto misure volte a promuovere la pianificazione nell'utilizzo delle acque, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità delle stesse e a consentire un consumo idrico sostenibile, applicando le limitazioni di cui alle Misure 2.10 dell'allegato 14 del PTA, alle quali si fa espresso rinvio nel caso di uso di acque sotterranee.

La tipologia dell'intervento, nel suo insieme, non confligge con i vincoli imposti dal Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 154/2023; pertanto, questa Sezione ritiene, limitatamente agli aspetti di competenza, che nulla osta alla realizzazione delle opere previste in progetto con le seguenti prescrizioni di carattere generale:

- sia acquisito il preventivo parere da parte AQP spa in ordine all'Autorizzazione all'allacciamento per la rete di fogna nera;
- sia acquisito il preventivo parere da parte del soggetto gestore relativamente all'allaccio alla rete di acqua bianche correlato alle nuove portate di esercizio;
- divieto di immissione delle acque meteoriche in fogna nera;
- il dimensionamento degli impianti di trattamento dell'acqua di prima pioggia sia conforme alle prescrizioni dell'art. 9 comma 1 del RR 26/2013 in relazione ai volumi d'acqua relativi alla portata di piena sulla base delle caratteristiche pluviometriche dell'area scolante con tempo di ritorno non inferiore a 5 anni e dotata di sistema di deviazione idraulica, attivo o passivo utile a separare le acque di prima pioggia dalle successive e con le finalità di riutilizzo come indicato dall'art 2 comma 2 dello stesso RR 26/2013;

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche  
Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558  
mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it)- pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO,  
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE**

**SEZIONE RISORSE IDRICHE**

- qualora siano previste, piattaforme e/o strutture simili che non permettono il naturale dilavamento delle acque, e quindi, nel caso le acque vengano collettate verso un recapito finale puntuale, dovrà trovare applicazione quanto previsto all'art. 4 comma 10 del RR 26/2013: *"Le acque meteoriche di dilavamento incidenti su strade extraurbane provviste di sistemi di collettamento anche a cielo aperto, sono soggette a quanto previsto nei commi 1, 5 e 6 del presente articolo"*, ovvero le acque raccolte e collettate prima dello scarico nel recapito finale dovranno essere sottoposte ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura ed eventuale disoleazione, se richiesto dall'Autorità competente al rilascio dell'Autorizzazione allo scarico;
- nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali;
- nelle aree di cantiere, il trattamento dei reflui civili, ove gli stessi non siano diversamente collettati/conferiti, dovrà essere conforme al Regolamento Regionale n.26/2011 come modificato ed integrato dal R.R. n.7/2016.

Cordiali saluti.

**IL RESPONSABILE DI P.O.**

Ing. Pietro Calabrese

**IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE**

**RISORSE IDRICHE**

Ing. Andrea ZOTTI

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Lungomare Nazario Sauro nn.47-49- 70121 Bari - Tel: 080 5401558

mail: [p.calabrese@regione.puglia.it](mailto:p.calabrese@regione.puglia.it)- pec: [servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)

REGIONE PUGLIA - SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE - info: PROTOCOLLO IN USCITA NUMERO 1 - puglia/000\_009/PRO/1704/10/2023/0017051



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE  
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

Trasmissione a mezzo pec ai sensi  
dell'art.47 del D.Lgs. n.82/2005

**DIPARTIMENTO BILANCIO INFRASTRUTTURE**  
[dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it](mailto:dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it)

**OGGETTO: Progetto Definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi"  
CUP: J44C20000000001.**

Con nota RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 del 22/08/2022 (acquisita al ns. prot.n.AOO\_64/14567 del 30/08/2022) la Società RFI S.p.A. chiedeva l'espressione del parere di competenza sul progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi", salvo poter formulare istanza di integrazioni e/o chiarimenti in merito al progetto in parola.

La Sezione scrivente, con propria nota pec prot.n.AOO\_64/15155 del 13/09/2022 (che si allega) invitava RFI S.p.A. a fornire chiarimenti e integrazioni; ma in riferimento a tale nota nessun riscontro è pervenuto fino ad oggi.

Nel merito, ripercorrendo quanto già espresso ad RFI S.p.A, si evidenzia che il progetto definitivo prevede la trasformazione in stazione dell'impianto esistente "Taranto Nasisi" di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro.

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione delle seguenti opere:

- fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
- fabbricato tecnologico;
- due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
- sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il primo marciapiede e il secondo marciapiede;
- un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
- modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi;
- integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
- realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m; dei tre nuovi binari, uno sarà di corretto tracciato, uno di incrocio e uno per l'attestamento dei servizi. Sono previsti itinerari contemporanei alla velocità di 60 km/h;
- adeguamento dell'impianto di trazione elettrica per configurarlo al nuovo piano di stazione.



L'intervento è finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud", ed è inserito nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

Per l'esame della documentazione progettuale è stato fornito un link specifico dal quale poter estrarre tutti gli elaborati grafici e descrittivi. Si omette per brevità di esposizione l'elenco di tutti gli elaborati progettuali esaminati, a motivo dell'elevato numero degli stessi (256 elaborati).

In riferimento agli aspetti di competenza della Sezione scrivente, dalla consultazione della Carta Idrogeomorfologica si evidenzia che l'intervento in esame interferisce con due corsi d'acqua episodici. In [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Struttura Tecnica Provinciale (STP)  
P.O. Sede Provinciale TA  
Via Dante 63 – 74121 TARANTO (TA) - Tel: 099 730 73 12  
email: [f.sebastio@regione.puglia.it](mailto:f.sebastio@regione.puglia.it) - pec: [ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it](mailto:ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE  
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

Trasmissione a mezzo pec ai sensi  
dell'art.47 del D.Lgs. n.82/2005

**DIPARTIMENTO BILANCIO INFRASTRUTTURE**  
[dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it](mailto:dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it)

**OGGETTO: Progetto Definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi"**  
**CUP: J44C20000000001.**

Con nota RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\P\2022\0000010 del 22/08/2022 (acquisita al ns. prot.n.AOO\_64/14567 del 30/08/2022) la Società RFI S.p.A. chiedeva l'espressione del parere di competenza sul progetto definitivo della "Linea Taranto – Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi", salvo poter formulare istanza di integrazioni e/o chiarimenti in merito al progetto in parola.

La Sezione scrivente, con propria nota pec prot.n.AOO\_64/15155 del 13/09/2022 (che si allega) invitava RFI S.p.A. a fornire chiarimenti e integrazioni; ma in riferimento a tale nota nessun riscontro è pervenuto fino ad oggi.

Nel merito, ripercorrendo quanto già espresso ad RFI S.p.A, si evidenzia che il progetto definitivo prevede la trasformazione in stazione dell'impianto esistente "Taranto Nasisi" di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro.

Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione delle seguenti opere:

- fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa;
- fabbricato tecnologico;
- due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m;
- sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il primo marciapiede e il secondo marciapiede;
- un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani;
- modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi;
- integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori;
- realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m; dei tre nuovi binari, uno sarà di corretto tracciato, uno di incrocio e uno per l'attestamento dei servizi. Sono previsti itinerari contemporanei alla velocità di 60 km/h;
- adeguamento dell'impianto di trazione elettrica per configurarlo al nuovo piano di stazione.

L'intervento è finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud", ed è inserito nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

Per l'esame della documentazione progettuale è stato fornito un link specifico dal quale poter estrarre tutti gli elaborati grafici e descrittivi. Si omette per brevità di esposizione l'elenco di tutti gli elaborati progettuali esaminati, a motivo dell'elevato numero degli stessi (256 elaborati).

In riferimento agli aspetti di competenza della Sezione scrivente, dalla consultazione della Carta Idrogeomorfologica si evidenzia che l'intervento in esame interferisce con due corsi d'acqua episodici. In [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Struttura Tecnica Provinciale (STP)  
P.O. Sede Provinciale TA  
Via Dante 63 – 74121 TARANTO (TA) - Tel: 099 730 73 12  
email: [f.sebastio@regione.puglia.it](mailto:f.sebastio@regione.puglia.it) - pec: [ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it](mailto:ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE  
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

particolare, il rilevato ferroviario esistente è corredato di n.2 opere d'arte (tombini) in muratura voltata "a botte" che consentono ai due corsi d'acqua di sottopassarlo. Come si evince dall'elaborato "IA8E00D78RGES0005001A – Relazione Idraulica e di compatibilità idraulica":

- il tombino IN01 ha una sezione con base pari a 3,5 m e un'altezza pari a 5 m;
- il tombino IN02 è caratterizzato da una sezione costante ad arco in muratura con base pari a 3,2 m e altezza pari a 3,5 m.

Dall'esame dell'elaborato "IA8E00D78CLIN000001A – Relazione di calcolo dei tombini esistenti" si evince che entrambe i tombini sono dotati di canali di magra (cfr. sezioni trasversali a pag.9 e a pag.11). Inoltre (cfr. pag.6 e 7) il tombino IN01 – posto alla chilometrica 4+324 – è costituito, nei suoi 40 metri di sviluppo, da una sezione variabile ad arco in muratura nei primi 30 metri e scatolare in calcestruzzo armato negli ultimi 10 metri. Invece, il tombino IN02 – posto alla chilometrica 3+871 – è costituito da una struttura ad arco in muratura che sottopassa in senso trasversale il rilevato ferroviario per circa 67 metri.

Dall'analisi idraulica eseguita (Tr = 200 anni) si evince e si osserva quanto segue (cfr. pag.32 e seguenti della Relazione Idraulica):

- sono presenti esondazioni diffuse a monte della linea ferroviaria dovute al restringimento della sezione di deflusso in corrispondenza degli attraversamenti esistenti (in misura rilevante per il tombino IN02), con conseguente allagamento delle aree circostanti, senza però interessare la zona pertinente alla stazione ferroviaria;
- il tombino esistente IN01 con portata relativa a un Tr = 200 anni pari a 21,45 m<sup>3</sup>/s ha una funzionalità idraulica in linea con i criteri di verifica delle norme vigenti;
- il tombino esistente IN02 con portata pari a 39,06 m<sup>3</sup>/s relativa ad un Tr = 200 anni, ha una funzionalità idraulica NON in linea con i criteri di verifica delle norme vigenti. In particolare:
  - a) il grado di riempimento è superiore al 100%;
  - b) il franco idraulico – definito dall'art.5.1.2.3 delle Norme Tecniche per le Costruzioni (DM 17 gennaio 2018) come la distanza fra la quota liquida di progetto immediatamente a monte del ponte e l'intradosso delle strutture – è inferiore a 1,50 metri.

Tuttavia, in riferimento al tombino IN02, il proponente riferisce che "non si è ritenuto necessario intervenire sull'opera esistente per incrementarne la funzionalità idraulica che avrebbe comportato un incremento di portata transitante in una zona sottoposta a vincolo idrogeologico", giustificando tale scelta con il fatto che "l'opera non ha un funzionamento in pressione (grado di riempimento della canna pari al 77%)", e che "il livello idrico a monte dell'attraversamento è ampiamente inferiore alla quota del piano ferro (14.62 m.s.l.m.) e del piazzale di stazione (circa 15.10 m.s.l.m.) pertanto sia la linea ferroviaria che l'area di intervento risultano in sicurezza secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.A.I."

Per tutto quanto innanzi esposto, con la presente la Sezione scrivente ritiene che non vi siano cause ostative alla realizzazione dell'intervento in oggetto purchè la Società proponente RFI S.p.A. in sede di redazione della progettazione esecutiva provveda a recepire quanto di seguito esposto:

1. considerato che non è stato previsto alcun intervento ai fini idraulici sul tombino esistente IN02, si prevedano soluzioni idonee a garantire la laminazione della portata di piena tali da ricondurre l'attraversamento IN02 al rispetto delle norme vigenti;
2. siano rispettate le NTC 2018 – DM 17/01/2018 e relativa Circolare esplicativa 21 gennaio 2019, n. 7 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
3. Poiché trattasi prevalentemente di interventi su beni e manufatti esistenti, ed in parte su manufatti a farsi, l'attenzione dovrà essere posta principalmente alle interferenze che si determineranno in fase di cantiere e quindi di esecuzione delle opere. Pertanto si chiede di

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Struttura Tecnica Provinciale (STP)

P.O. Sede Provinciale TA

Via Dante 63 – 74121 TARANTO (TA) - Tel: 099 730 73 12

email: [f.sebastio@regione.puglia.it](mailto:f.sebastio@regione.puglia.it) - pec: [ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it](mailto:ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE  
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE  
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

integrare l'elaborato "IA8E00D53RGCA0000001A – Relazione generale di cantierizzazione" dettagliando gli accorgimenti tecnici volti a far sì che i lavori siano condotti in modo tale da mantenere sempre in perfetta efficienza le aree afferenti al demanio idrico, ed in particolare, che non ne venga alterato il naturale e libero deflusso con qualsivoglia materiale e/o mezzi d'opera da utilizzare per l'esecuzione dei lavori.

Il Responsabile STP Taranto  
Ing. Francesco SEBASTIO  
*firmato digitalmente*

 Francesco Sebastio  
04.10.2023 09:10:10  
GMT+01:00

Il Dirigente *ad interim*  
Servizio Autorità idraulica  
Ing. Antonio V. SCARANO  
*firmato digitalmente*

ANTONIO VALENTINO SCARANO  
04.10.2023 09:17:23 GMT+01:00

Il Dirigente di Sezione  
Ing. Giovanni SCANNICCHIO  
*firmato digitalmente*

 GIOVANNI  
SCANNICCHIO  
04.10.2023 10:37:54  
GMT+01:00

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Struttura Tecnica Provinciale (STP)  
P.O. Sede Provinciale TA  
Via Dante 63 – 74121 TARANTO (TA) - Tel: 099 730 73 12  
email: [f.sebastio@regione.puglia.it](mailto:f.sebastio@regione.puglia.it) - pec: [ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it](mailto:ufficio.coord.stp.ta@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE E AMBIENTALE  
DIREZIONE**

**Regione Puglia**  
*Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed  
Ambientale*  
AOO\_001/PROT/11/10/2023/0000911  
Prot.: Uscita - Registro: Protocollo Generale

Trasmissione a mezzo  
posta elettronica ai sensi dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

**SEGRETERIA GENERALE**  
AOO: 175-5143-11/10/2023  
PROT. INGRESSO

A Segreteria Generale della Presidenza  
Al Segretario Generale  
[segreteria generale presidente@regione.puglia.it](mailto:segreteria generale presidente@regione.puglia.it);  
[s.volpicella@regione.puglia.it](mailto:s.volpicella@regione.puglia.it)

e,p.c.

Al Direttore del Dipartimento Mobilità  
[va.antonacci@regione.puglia.it](mailto:va.antonacci@regione.puglia.it);

Al Direttore del Dipartimento Ambiente,  
Paesaggio e Qualità Urbana  
[g.garofoli@regione.puglia.it](mailto:g.garofoli@regione.puglia.it);

Al Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari  
Generali e Infrastrutture  
[a.albanese@regione.puglia.it](mailto:a.albanese@regione.puglia.it);

OGGETTO: Rif. richiesta mail del 2 ottobre 2023 ad oggetto: "Progetto definitivo della Linea "Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C20000000001  
Comunicazione rilascio parere tecnico.

In riscontro alla vostra richiesta indicata in oggetto, e con riferimento al "Progetto definitivo della Linea "Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi" CUP: J44C200000000001, con cui si chiede, il rilascio del parere dello scrivente Dipartimento ai fini dell'intesa da parte della Regione,

- Vista la mail del Dirigente del Servizio Territoriale di Taranto, Dott. Claudio Cavallo con la quale comunica che in riferimento al progetto in oggetto è stato rilasciato dal suddetto Ufficio il parere idrogeologico di competenza (prot. 0015922 del 15.03.2023, in allegato) con parere favorevole con prescrizioni;

si esprime parere tecnico favorevole in ordine al rilascio dell'Intesa.

Tanto per quanto di competenza dello scrivente Dipartimento.

Il Direttore Dipartimento  
Prof. Nardone Gianluca

 GIANLUCA  
NARDONE  
11.10.2023  
10:18:16  
GMT+00:00

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it);

**Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale e Ambientale**  
Lungomare Nazario Sauro, 70100 – Bari - Tel: 0805405106

e-mail: [m.guarnieri@regione.puglia.it](mailto:m.guarnieri@regione.puglia.it);

[direttore.dipartimentoagricoltura@regione.puglia.it](mailto:direttore.dipartimentoagricoltura@regione.puglia.it); [segreteria.dipartimentoagricoltura@regione.puglia.it](mailto:segreteria.dipartimentoagricoltura@regione.puglia.it);



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE  
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI  
SERVIZIO TERRITORIALE DI TARANTO**

**Prot. r\_puglia/AOO\_180-15/03/2023/0015922**

**AOO\_180/PROT/**

*PROTOCOLLO USCITA*

*Trasmissione a mezzo fax e*

*posta elettronica ai sensi*

*dell'art.47 del D. Lgs. 82/2005*

**Alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

*segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it*

*rfi-din-dit@pec.rfi.it*

e p.c.

**al Direttore Investimenti Progetti Tecnologici**

**ing. Marco Torassa**

*m.torassa@rfi.it*

**PARERE PER MOVIMENTI DI TERRENO E OPERE IN ZONA SOTTOPOSTA A VINCOLO PER SCOPI  
IDROGEOLOGICI**

**(R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267, art. 1 – R.R. 11 marzo 2015, n. 9, artt. 21, 26, 30 c.4)**

**Richiedente:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**Comune di Taranto (TA)**

**Localizzazione:** Progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi

**Il Servizio Territoriale di Taranto,**

**IN MERITO** alla nota di indizione della Conferenza di Servizi pervenuta in data 29/08/2022 tramite PEC della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), con sede legale in Piazza della Croce Rossa 1 – 0061 Roma (P.IVA 01008081000), ed acquisita agli atti del Servizio al protocollo n. 8761 del 13/02/2023, tesa ad ottenere il parere sul vincolo per scopi idrogeologici per movimenti di terreno e opere relative al progetto definitivo della “Linea Taranto–Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi” finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 – “Patto per il Sud” e da realizzare alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola;

**PRESO ATTO** dell’istruttoria favorevole di concedere il parere solo ed esclusivamente nei riguardi del vincolo per scopi idrogeologici ai sensi dell’art. 1 R.D. 3267/1923 e del R.R. 9/2015, come da verbale prot. n. 10367 del 20/02/2023 redatto dal Funzionario Istruttore dott. for. Riccardo Di Cintio e confermato dal Responsabile del Procedimento dott. agr. Vincenzo Di Canio, Titolare della Posizione Organizzativa “Attuazione Politiche Forestali” competente per il territorio della Provincia di Taranto;

**VISTA** l’attestazione inviata in data 13/03/2023 del pagamento di € 100,00, per spese istruttorie, intestato a Conto Tesoreria Unico della Regione Puglia “Cap.3062102 Oneri istruttori per autorizzazioni/pareri in materia forestale Regione Puglia” (L.R. 18/2000 e s.m.i., art. 20 quater) effettuato in data 10/03/2023 sulla piattaforma PagoPA;

**RISCONTRATO**, sulla base della relazione descrittiva generale e annessi elaborati a firma dell’ing. Francesco Sacchi iscritto all’albo – sez. A degli ingegneri di Roma al n. 23.172, che il progetto è finalizzato alla trasformazione dell’impianto esistente di Taranto Nasisi di RFI e che parte degli interventi ricadono in zona sottoposta a vincolo per scopi idrogeologici;

**VISTA** la relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica, a firma del geol. Massimo Comedini iscritto all’albo – sez. A dei geologi del Lazio al n. 2.103, che nella parte afferente la geologia, la geomorfologia e l’idrogeologia:

- descrive l’evoluzione geologica dell’Italia Meridionale, l’assetto stratigrafico e strutturale, nonché i caratteri geomorfologici salienti dell’arco jonico tarantino e i due acquiferi principali dell’area d’intervento;
- riporta il modello stratigrafico di riferimento: terreni di riporto, formazioni calcarenitiche e argillose;
- evidenzia la presenza di due complessi idrogeologici con diversa permeabilità, mentre per la falda risulta:
  - una profondità di 30 m per i sondaggi 1 e 2;
  - una profondità di falda dal piano campagna di 13,80 per il sondaggio 1 (lettura piezometrica a piezometro installato) e di 13,10 per il sondaggio 2;
- non segnala aree a pericolosità idraulica, né a pericolosità geomorfologica secondo il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI);

**VISTA** la relazione idrologica e idraulica, a firma dell’ing. Dario Tiberti iscritto all’albo – sez. A degli ingegneri di Napoli al n. 10876, si rileva che:

Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali – Servizio Territoriale di Taranto

Posizione Organizzativa “Attuazione Politiche Forestali Taranto”

Via Dante Alighieri, 63 – 74121 TARANTO; tel. 099/7307603

E mail: v.dicanio@regione.puglia.it - pec: servizioforeste.taranto@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE  
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI  
SERVIZIO TERRITORIALE DI TARANTO**

- due corsi d'acqua a carattere episodico attraversano il rilevato ferroviario tramite dei tombini (IN01 e IN02) con caratteristiche diverse per tecnica costruttiva e dimensioni;
- ai fini della protezione idraulica della linea, è stata verificata la funzionalità idraulica delle opere esistenti in termini di grado di riempimento da cui emerge che:
  - il tombino IN01 ha una funzionalità idraulica a norma di quanto previsto dal *Manuale di progettazione ferroviaria* e della attuale normativa vigente delle costruzioni;
  - il tombino IN02 ha una ridotta funzionalità idraulica, ma non essendo in pressione e posto un livello idrico a monte dell'attraversamento ampiamente inferiore alla quota del piano ferro e del piazzale di stazione, la linea ferroviaria e l'area di intervento risultano in sicurezza secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PAI. Di conseguenza, si è deciso di non intervenire sull'opera esistente per incrementarne la funzionalità idraulica che avrebbe comportato un aumento della portata transitante in zona sottoposta a vincolo idrogeologico;
- dalle simulazioni *ante* e *post operam* della propagazione delle onde di piena ( $T_r = 200$  anni) lungo i corsi d'acqua attraversati, si osservano «*esondazioni diffuse a monte della linea ferroviaria dovute al restringimento della sezione di deflusso in corrispondenza degli attraversamenti esistenti, con conseguente allagamento delle aree circostanti, senza però interessare la zona pertinente alla stazione ferroviaria*». Nonostante la scarsa funzionalità idraulica del tombino IN02, «*l'area di intervento risulta comunque in sicurezza idraulica secondo quanto previsto nelle NETA del PAI e pertanto gli interventi sono con essi idraulicamente compatibili*»;
- per l'intercettazione dei flussi d'acqua ricadenti sulla piattaforma ferroviaria nei tratti in rilevato e in scavo, si adottano soluzioni ed opere idrauliche che prevedono, in generale, il recapito delle acque a dei fossi di guardia che scaricano direttamente in incisioni della rete idrografica naturale;
- per i volumi di laminazione si fa notare che l'intervento va a migliorare la situazione inserendo aree verdi permeabili rispetto alla situazione attuale con una impermeabilità dell'area quasi totale;

**VISTA** la relazione generale di cantierizzazione a firma dell'ing. Stefano Maceri iscritto all'albo – sez. A degli ingegneri di Roma al n. 19.935 in cui si sottolinea che:

- per la raccolta e lo smaltimento delle acque nei cantieri, oltre alle indicazioni contenute nella relazione, si dovrà tener conto della normativa vigente in materia e in particolare del R.R. 9/2015;
- la preparazione dell'area dei cantieri CB.01, AT.01, AS.01 e CA.01 richiede, tra l'altro, la rimozione della vegetazione spontanea;

**VISTE** le Determinazioni del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione – Servizio Personale e Organizzazione del 23/12/2016, n. 997 e del 31/03/2017, n. 16;

**VISTA** la Determinazione del Direttore del Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale e Tutela Ambientale del 05/04/2017, n. 51;

**VISTO** l'Atto Dirigenziale del 04/03/2022, n. 9 del Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione con cui è stato nominato Dirigente ad *interim* del Servizio Territoriale TA il dott. Nicola Laricchia;

**VISTO** l'Atto Dirigenziale del 29/10/2020, n. 35 della Dirigente della Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali con il quale si nomina il dott. agr. Vincenzo Di Canio, Responsabile della P.O. "Attuazione Politiche Forestali", dipendente dal Servizio Territoriale di Ta-Br – Sede di Taranto;

#### **ESPRIME**

**parere favorevole con prescrizioni** ai sensi del R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 e del R.R. 11 marzo 2015, n. 9, alla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (RFI), con sede legale in Piazza della Croce Rossa 1 – 0061 Roma (P.IVA 01008081000), per i movimenti di terreno e le opere relativi al progetto definitivo della "*Linea Taranto-Brindisi – Nuova Stazione di Taranto Nasisi*" da realizzare alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola, in terreni parzialmente sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici, per i seguenti interventi:

- infrastruttura ferroviaria: adeguamento del binario di corsa, realizzazione di n. 2 marciapiedi a standard H55 con relative pensiline e di n. 2 binari di precedenza;
- piazzale esterno e parcheggio: ampliamento del parcheggio esistente e ripavimentazione degli stalli con masselli autobloccanti per uno spessore di intervento di 32,5 cm, inclusi lo strato di fondazione di inerti stabilizzati all'acqua e letto di sabbia. Per la viabilità, è prevista la scarifica

Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali – Servizio Territoriale di Taranto

Posizione Organizzativa "Attuazione Politiche Forestali Taranto"

Via Dante Alighieri, 63 – 74121 TARANTO; tel. 099/7307603

E mail: v.dicanio@regione.puglia.it - pec: servizioforeste.taranto@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE  
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI  
SERVIZIO TERRITORIALE DI TARANTO**

della pavimentazione dei tratti esistenti e la riasfaltatura fino alla quota progetto, mentre per le nuove aree asfaltate sarà posato in opera un pacchetto di materiali con spessore complessivo di 39 cm;

- sottopasso e marciapiedi: realizzazione di un sottopasso pedonale di tipo scatolare a canna singola di larghezza netta pari a 5,20 m, platea di base e soletta di copertura di spessore pari a 60 cm, pareti verticali di spessore uguale a 50 cm;
- fabbricato tecnologico: struttura a pianta rettangolare avente dimensione di 7,30x32,65 m, al netto delle finiture esterne; sistema di fondazione realizzato in opera mediante un graticcio;
- fabbricato viaggiatori: struttura a pianta rettangolare di dimensione 7,54x23,15 m al netto delle finiture esterne e considerando anche la proiezione della copertura sul vano scala e ascensore;
- opera imbocco IN01: la piattaforma ferroviaria di progetto necessita dell'allargamento del rilevato ferroviario in corrispondenza dell'esistente tombino ad arco in muratura IN01. Tale allargamento viene garantito realizzando un'opera di sostegno al di sopra del tombino stesso. L'opera viene realizzata previo scavo di sbancamento del rilevato esistente, lato ferrovie, da palancole PU-12 infisse a distanza di ca. 4,50 m dal binario, con scavo a valle di 1,50 m;
- impianti di sicurezza e segnalamento: realizzazione della cabina, del piazzale Impianti Sicurezza (IS) e dei sistemi di alimentazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), prevedendo la costruzione di un nuovo fabbricato tecnologico e un nuovo fabbricato viaggiatori. Sono previsti scavi nella fase esecutiva;
- impianto di irrigazione: costruzione di una rete di micro-irrigazione per le aree verdi e per le zone contraddistinte da alberate e arbusti tramite ala gocciolante interrata auto compensata (le zone da irrigare sono distinte in aree e settori).

Per quel che riguarda la cantierizzazione, dato un volume di terreno scavato di 67.854 m<sup>3</sup>, a titolo indicativo e non esaustivo si intendono incluse le seguenti opere ed attività:

- aree di cantiere, piste di cantiere, eventuali adeguamenti viabilità, consolidamenti, presidi, allestimenti, ripristini ecc.;
- impianti per la funzionalità dei cantieri compresi eventuali allacci alla rete pubblica;
- attrezzi, mezzi e opere provvisori e quant'altro occorre all'esecuzione piena e perfetta dei lavori;
- passaggi provvisori, occupazioni temporanee, ecc; e in particolare sono stati previsti:
- un cantiere base (C.B.01) – superficie: 2.000 m<sup>2</sup>;
- un cantiere operativo (C.O.01) – superficie: 2.000 m<sup>2</sup>;
- un'area tecnica (A.T.01) – superficie: 6.000 m<sup>2</sup>;
- un'area di stoccaggio (A.S.01) – superficie: 4.500 m<sup>2</sup>;
- un cantiere armamento (C.A.01) – superficie: 1.000 m<sup>2</sup>;
- un sistema di raccolta e smaltimento delle acque;

nel rispetto delle prescrizioni di seguito riportate:

1. la vegetazione forestale che alligna nelle zone vincolate, specialmente in aree cantiere e piste, deve essere rispettata, evitandone la rimozione indiscriminata non funzionale alla preparazione delle aree o non necessaria per motivi di igiene e salute pubblica. Pertanto, ogni qual volta sia possibile, si adatteranno tecniche colturali di contenimento come tagli di ritorno, ceduzioni con rilascio di polloni tirasucchio (per le specie aventi facoltà pollonifera), tagli selettivi, ecc.;
2. al termine dei lavori, le aree predette dovranno essere oggetto di interventi di ricostituzione forestale nella misura in cui per la loro preparazione si sia resa indispensabile la rimozione della vegetazione spontanea di tipo forestale, ovvero di qualunque tipo se avente funzioni protettive. In maniera analogica, sarà valutata la necessità di presidiare con opere idraulico-forestali quelle superfici che per alterazioni subite possano dar luogo a forme di dissesto;
3. in merito ai corsi d'acqua "IN01" e "IN02" tominati, per entrambi si evince l'esuberanza della vegetazione di ripa perlomeno nei tratti fotografati (Figura 7-4 e 7-5 della relazione idraulica e di compatibilità idraulica) per cui, con l'obiettivo di ridurre la scabrezza, è auspicabile la gestione dei consorzi vegetali che interessano i tronchi d'alveo e relative pertinenze idrauliche in funzione della posizione e del diverso comportamento idraulico degli elementi vegetali, ovvero se soggetti a sommersione oppure emergenti dalla corrente e se flessibili (vegetazione erbacea) oppure rigidi (vegetazione arbustiva e arborea);
4. assicurarsi che le portate di progetto recapitate in recipienti naturali da parte dei sistemi di smaltimento e raccolta delle acque meteoriche, non provochino erosioni canalizzate o altre



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE  
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI  
SERVIZIO TERRITORIALE DI TARANTO**

- evoluzioni plano-altimetriche dei greti capaci di compromettere la stabilità dei terreni. In tal caso, siano previste delle misure di controllo dei fenomeni indesiderabili;
5. tutti i movimenti di terreno che si autorizzano sono esclusivamente quelli strettamente necessari a realizzare le opere, così come da elaborati grafici di progetto trasmessi in sede di conferenza di servizi. Non si dovranno movimentare e/o stabilmente trasformare ulteriori superfici a vincolo cd. idrogeologico senza il preventivo parere di questo Servizio;
  6. dovranno essere rispettati i "Criteri di attuazione degli interventi" di cui all'art. 3 del R.R. 9 dell'11/03/2015;
  7. gli scavi e i riporti di terreno andranno eseguiti secondo quanto previsto dall'art. 6 del R.R. 9 dell'11/03/2015;
  8. la regolazione degli afflussi idrometeorici dovrà essere comunque assicurata, impedendo fenomeni di accumulo e ristagno nei terreni interessati dalle opere in progetto e in quelli limitrofi, nonché nelle aree cantiere;
  9. i materiali di risulta provenienti dai movimenti di terreno e non reimpiegati in loco, dovranno essere allontanati secondo la normativa vigente in materia;
  10. le eventuali varianti tecniche che si dovessero rendere necessarie, non previste nel progetto depositato agli atti di questo Servizio Territoriale, dovranno essere oggetto di ulteriore parere prima che gli stessi lavori in variante abbiano inizio;
  11. il Richiedente, inoltre, è tenuto ai sensi del R.D. 3267/1923 a presentare preventivamente al Servizio Territoriale di Taranto della Sezione Coordinamento Servizi Territoriali, per l'acquisizione del parere sul vincolo idrogeologico e forestale, tutti gli eventuali progetti riguardanti nuove realizzazioni e/o ampliamenti delle opere esistenti, comprese le sistemazioni esterne per le quali si dovrà considerare esclusivamente l'utilizzo di materiali drenanti.

Il presente parere rimane vigente fino a quando non subentrino mutazioni dello stato dei luoghi che ne condizionino la sua validità e comunque decade trascorsi cinque anni dalla data del rilascio, se l'opera non viene realizzata (R.R. 11 marzo 2015, n. 9, art. 29).

Il presente atto non costituisce autorizzazione ad iniziare i lavori, ma solo un parere rilasciato esclusivamente per scopi idrogeologici ai sensi del R.D. 3267/1923 e del R.R. 9/2015, facendo salvi i diritti dei terzi ed ogni norma vigente in materia ambientale, paesaggistica, di assetto idrogeologico (P.A.I.), ecc. sull'area oggetto d'intervento per le quali il richiedente dovrà acquisire i necessari atti di assenso da parte delle Amministrazioni competenti prima dell'inizio dei lavori.

Il Servizio Territoriale di Taranto si riserva la facoltà di revocare, in qualunque momento, il presente parere in caso di inosservanza delle prescrizioni summenzionate.

Il Responsabile Unico del Procedimento è il dott. agr. Vincenzo Di Canio, Titolare della P.O. "Attuazione Politiche Forestali", presso il Servizio Territoriale di Taranto, tel. 099 7307603, Email: [v.dicanio@regione.puglia.it](mailto:v.dicanio@regione.puglia.it) - PEC: [servizioforeste.taranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizioforeste.taranto@pec.rupar.puglia.it)

Avverso il su esteso provvedimento è ammesso ricorso dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale (T.A.R.) competente per territorio nel termine perentorio di 60 giorni dalla data di notificazione o dell'avvenuta piena conoscenza dello stesso, ovvero ricorso straordinario dinanzi al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni dalla data di notificazione o dell'avvenuta piena conoscenza del provvedimento.

**Il Responsabile Unico del Procedimento**  
**P.O. "Attuazione Politiche Forestali-TA"**  
dott. agr. Vincenzo Di Canio



Vincenzo Di Canio  
14.03.2023  
14:15:10  
GMT+01:00

**Il Dirigente ad interim del**  
**Servizio Territoriale di Taranto**  
dott. Nicola Laricchia

Firmato digitalmente da:  
NICOLA LARICCHIA  
Regione Puglia  
Firmato il 15-03-2023 09:38:17  
Seriale certificato: 31074304  
Valido dal 03-08-2021 al 03-08-2024

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ****SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Trasmissione a mezzo PEC e  
posta elettronica ai sensi  
dell'art. 47 del d.lgs. n.  
82/2005 e ss.mm.ii.

- Al **Dipartimento Mobilità**  
c.a. Direttore  
[dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it)
- Alla **Segreteria Generale della Presidenza**  
c.a. Segretario Generale della Presidenza  
[segreteria generale presidente@pec.rupar.puglia.it](mailto:segreteria generale presidente@pec.rupar.puglia.it)  
[s.volpicella@regione.puglia.it](mailto:s.volpicella@regione.puglia.it)
- Al **Capo di Gabinetto del Presidente**  
[capogabinetto.presidente.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:capogabinetto.presidente.regione@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto: Protocollo d'intesa Regione Puglia/Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la realizzazione della nuova Stazione di Taranto Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma sulla Linea ferroviaria Taranto-Brindisi, finanziato con risorse a valere sul PSC 2014-2020 - Patto per lo sviluppo della Regione Puglia. Riscontro richiesta parere tecnico.**

In riferimento all'intervento indicato in oggetto

**Premesso che:**

Con Determinazione Dirigenziale n. 67 del 21 luglio 2020, la scrivente Sezione ha provvisoriamente ammesso a finanziamento, per complessivi euro 15.000.000,00, l'intervento, denominato "Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma", affidato alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A in qualità di Soggetto Attuatore, in forza del Disciplinary regolante i rapporti tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sottoscritto in data 5 settembre 2019.

L'intervento è previsto nel Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia adottato con D.G.R. n. 754 del 23.05.2022.

**Considerato che:**

La Sezione Infrastrutture per la Mobilità con prot. AOO\_148/772 del 07.03.2023 (che si allega) ha rilasciato, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii., il proprio parere favorevole di competenza.

Tutto ciò premesso e considerato, si conferma quanto già riportato nel parere favorevole prot. AOO\_148/772 del 07.03.2023.

Distinti saluti.

**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**  
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852  
pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ**

**SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Il Funzionario  
P.O. Gestione interventi infrastrutture  
per la mobilità ferroviaria

Michele Mancini

Michele  
Mancini  
12.10.2023  
10:43:47  
GMT+01:00



Il Dirigente della Sezione

Irene di Tria

Irene di Tria  
12.10.2023  
10:47:13  
GMT+01:00



All: parere Sezione Infrastrutture per la Mobilità - prot. AOO\_148/772 del 07.03.2023

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

---

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**

Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852

pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ****SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Trasmissione a mezzo PEC e posta elettronica ai sensi dell'art. 47 del d.lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**  
**Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture**  
**Direzione Investimenti Progetti Tecnologici**  
[segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it](mailto:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it)

**REGIONE PUGLIA**  
**Sezione Autorizzazioni Ambientali**  
[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

p.c. **REGIONE PUGLIA**  
**Dipartimento Mobilità'**  
c.a. Direttore  
[dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it](mailto:dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it)  
**Assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile**  
[assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it](mailto:assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto: PSC (FSC 2014-2020) - Patto per lo sviluppo della Puglia - Linea Taranto-Brindisi. Nuova Stazione di Taranto Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma. (CUP J44C2000000001).**

**Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 e ss.mm.ii..**

**Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. n. 241/1990 e ss.mm.ii., ai sensi dell'art. 53-bis del d.l. n. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. n. 108/2022 e ss.mm.ii..**

**Parere di competenza.**

In riferimento all'intervento indicato in oggetto, si significa quanto di seguito.

In data 10 settembre 2016 è stato sottoscritto, tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia, il Patto per lo Sviluppo della Regione Puglia, con il quale vengono finanziati una serie di interventi infrastrutturali tra i quali l'opera di che trattasi.

Con Determinazione Dirigenziale n. 67 del 21 luglio 2020, la scrivente Sezione ha provvisoriamente ammesso a finanziamento, per complessivi euro 15.000.000,00, l'intervento, denominato "Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma", affidato a codesta Società in qualità di Soggetto Attuatore, in forza del Disciplinare regolante i rapporti tra Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sottoscritto in data 5 settembre 2019.

**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**  
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852  
pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ****SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Successivamente, codesto Soggetto Attuatore ha avviato i procedimenti necessari per l'acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni, dei nulla osta, comunque denominati, finalizzati all'approvazione del progetto.

Nello specifico, per quanto concerne il procedimento relativo alla Valutazione di Impatto Ambientale, con nota prot. DIN.DIPT.PS\A0011\P\2021\332 del 21 dicembre 2021, è stata presentata, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), istanza di avvio del procedimento, ai sensi del d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

In data 27 gennaio 2022 la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo del MASE, con nota prot. 9840, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, con avviso pubblicato sul sito web del medesimo Dicastero.

Con nota prot. n. AOO\_089/3035 del 24 febbraio 2023, acquisita al protocollo di questo Ufficio al n. AOO\_148/658 del 28 febbraio 2023, la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha richiesto le determinazioni e/o osservazioni di competenza della Scrivente in ordine al progetto in parola da formulare nell'ambito del procedimento di VIA.

Per quanto concerne la Conferenza di Servizi, la stessa è stata convocata con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DPT\A0011\2022\0000010 del 22 agosto 2022.

Dalla documentazione progettuale predisposta si evince che le opere in parola sono finalizzate alla *"trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro."*

Nello specifico l'intervento prevede la realizzazione di:

- un fabbricato viaggiatori che ospiterà la sala d'attesa con biglietterie automatiche e i servizi igienici;
- collegamenti verticali di accesso in banchina, mediante scale fisse e ascensori per garantire l'accessibilità a persone con mobilità ridotta, marciapiedi e pensiline;
- un'area di interscambio ferro-gomma dotato di 4 stalli per autobus extra-urbani, 74 stalli per auto, di cui 10 predisposti per la futura ricarica di vetture elettriche, 3 per persone a mobilità ridotta, 2 per kiss&ride;
- un fabbricato tecnologico;
- opere legate ai sottosistemi 'infrastruttura', 'energia', 'controllo-comando e segnalamento'.

Atteso che l'intervento *de quo* risulta essere coerente con quanto previsto nella Proposta di Piano Attuativo 2021 - 2030 del Piano Regionale dei Trasporti (cod. f87), adottata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 754 del 23 maggio 2022, nonché con il vigente Piano Attuativo 2015 - 2019 del P.R.T. (cod. f3003), approvato con D.G.R. n. 598 del 26 aprile 2016, la scrivente Sezione esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo con le seguenti prescrizioni:

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

**Sezione Infrastrutture per la Mobilità**

Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852

pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITÀ****SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

- estendere l'impianto TVCC, previsto per il monitoraggio del fabbricato tecnologico, del fabbricato viaggiatori, delle banchine, degli ascensori e dei sottopassi, all'area del parcheggio di interscambio tanto al fine di garantire maggiori livelli di sicurezza degli utenti della nuova fermata anche in considerazione della posizione periferica della stessa rispetto al contesto in cui si inserisce;
- dotare l'area del parcheggio intermodale di colonnine e stazioni di ricarica elettrica per bus, auto, bici e per la micromobilità elettrica;
- dotare la stazione di un numero congruo di stalli per biciclette, prevedendo l'installazione di ricoveri, c.d. 'bike box';
- valutare la realizzazione di una copertura, per la protezione dagli agenti atmosferici, dell'area destinata alla sosta delle biciclette.

Infine, si chiede di inquadrare l'intervento a una scala territoriale più ampia, tale da visualizzare l'area della nuova stazione ed evidenziare i possibili collegamenti pubblici (TPL e mobilità ciclo-pedonale) tra la stessa e il contesto urbano circostante.

Si chiede, inoltre, di accertare la coerenza della sistemazione del piazzale esterno/parcheggio di scambio con gli interventi programmati dal Comune di Taranto, ovvero:

- progetto per la realizzazione della futura fermata della Linea Rossa del *Bus Rapid Transit* (BRT), posta in adiacenza al parcheggio di che trattasi;
- previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in ordine alla confluenza del percorso ciclabile, proveniente dal quartiere Paolo VI, e del percorso a valenza naturalistica, proveniente dall'Itinerario Bici Italia 3 - Ciclovía Francigena (cod. RP01 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica);

e con gli interventi di competenza della Provincia di Taranto in merito all'adeguamento della viabilità, carrabile e ciclo-pedonale, di accesso alla stazione.

Tanto si doveva.

Distinti saluti.

P.O. Gestione interventi infrastrutture  
per la mobilità ferroviaria  
Michele Mancini

Firmato digitalmente da  
MICHELE MANCINI  
O = Regione Puglia  
Firmato il 06/03/2023 18:10  
Seriale Certificato: 646597

Il Dirigente della Sezione  
Irene Di Tria

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)



Irene di Tria  
06.03.2023  
19:38:13  
GMT+00:00

Sezione Infrastrutture per la Mobilità  
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852  
pec: [mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)