



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 6 del 11/01/2001

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 30 ottobre 2000, n. 222.

Ferrovie del Gargano - Progetto S. Severo Peschici correzione tracciato nella tratta Peschici-Sannicandro G. - Procedure di V.I.A.

DIRIGENTE

Dott. Luca LIMONGELLI, sulla base dell'istruttoria espletata dal Settore, ha adottato il seguente provvedimento.

- Con nota acquisita al prot. N. 1773 del 216/1998 la Ferrovia del Gargano s.r.l. presentava istanza per la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto S. Severo - Peschici - rettifica del Tracciato della tratta Sannicandro G. - Cagnano;
- esperite le procedure di rito, con raccomandata prot. n.4524 del 2715/99 veniva notificato alla società il provvedimento Dirigenziale n.58/99 con cui era stato determinato l'assoggettamento dell'intervento a procedura di VIA;
- con nota acquisita al prot. 6603 del 27/712000 la Ferrovia del Gargano s.r.l. presentava istanza per la compatibilità ambientale dell'intervento di che trattasi;
- la società provvedeva far pubblicare l'annuncio pubblico dell'avvenuta richiesta su "La Gazzetta del Mezzogiorno" del 20/7/2000, su "PUGLIA" del 21/7/2000 e sul BURP n.83 del 20/7/2000;
- con nota prot. n.88 del 718/2Q00 il Comune di SANNICANDRO GARGANICO comunicava di non rilevare alcun motivo ostativo alla realizzazione dell'intervento;
- con nota acquisita al prot. n.8S31 del 6/1012000 il Parco Nazionale del Gargano comunicava di non aver rilevato alcun motivo ostativo, per quanto di propria competenza, alla realizzazione dell'intervento;
- con nota acquisita al prot. n.8258 del 29/9/2000 il Comune di Cagnano Varano ha trasmesso il proprio parere favorevole alla realizzazione dell'opera;
- con nota acquisita al prot. 8094 del 2S/9/2000 la Provincia di Foggia ha trasmesso il proprio parere favorevole alla realizzazione dell'intervento.
- nella riunione del 6/10/2000 il Comitato Regionale di V.I.A ha rilevato che l'intervento proposto prevede il rimodellamento del tracciato ferroviario esistente per un tratto di circa 16 Km., ai quali se ne aggiungono ulteriori quattro non oggetto dello stesso studio e interessanti il territorio di Parco nazionale del Gargano.

Tale intervento stralcio è ricompreso in un più vasto e complessivo intervento, approvato dal Ministero dei Trasporti nel 1994, per il quale i lavori relativi alla prima parte (cd. Variante di Apricena), affidati nel 1989, sono in corso, mentre per i rimanenti, il tracciato di 4Km. in area di Parco e il tracciato Caggiano V. - Rodi - Peschici saranno oggetto di prossimi interventi. L'intervento stralcio, inoltre, è risultato oggetto di uno specifico Accordo di Programma stipulato in data 21/02/2000 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Puglia, finalizzato alla utilizzazione delle risorse rese disponibili a valere sul POP Puglia 1994-99 Sottoprogramma I (nota Regione Puglia - Assessorato Trasporti prot. n. I 235 del 20/3/2000).

Il rimodellamento dei tratti di linea ora proposto è funzionale a ridurre le curvature oggi presenti sul tracciato ai fini della velocizzazione dei percorsi.

Tale intervento, che si sviluppa in un'area di particolare sensibilità dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, prevede la realizzazione di 2 gallerie, 5 viadotti 3 sottovia, 5 cavalcavia e 18 tombini per il deflusso delle acque.

Da quanto rappresentato emerge chiaramente che, per quanto si possa prevedere in termini di mitigazione o compensazione, comunque necessarie, l'impatto dell'intervento sul territorio è tale da essere giustificato solo dalle finalità dello stesso e quindi dall'effettiva utilità e dalla assoluta necessità di realizzare l'intervento per motivi di interesse pubblico generale.

L'intervento nel suo complesso è inserito in un'area caratterizzata da una forte attrattiva turistica, che per il momento determina elevati flussi turistici nei mesi estivi, che in prospettiva potrebbero essere destagionalizzati e da insufficienti infrastrutture di comunicazione, anche in relazione al periodo invernale, tra l'area Montana del Gargano e l'area del Tavoliere con l'inserzione nelle grandi vie di comunicazione.

L'ammodernamento e la conseguente velocizzazione della linea ferroviaria elettrificata S. Severo - Rodi Garganico, costituisce pertanto elemento essenziale per creare una concreta soluzione alternativa al trasporto passeggeri e di merci su gomma, con le conseguenti evidenti ricadute positive in termini di inquinamento e nel territorio interessato, come rappresentato nella relazione generale del progetto esecutivo.

Proprio in considerazione di tale aspetto, si è ritenuto di non poter concordare con la soluzione adottata dalla Soc. Ferrovie del Gargano di stralciare dall'intervento proposto e oggetto della presente procedura di VIA (linea Sannicandro G. - Cagnano V.) il tratto centrale ricadente nell'area di parco.

Difatti, l'ammodernamento dei tratti proposti, pur rappresentando "la naturale estensione" della variante di Apricena in corso, difficilmente persegue da solo l'obiettivo della velocizzazione del tracciato e solo parzialmente realizza lo scopo della velocizzazione della tratta Sannicandro - Cagnano. In quest'ottica lo studio e le valutazioni avrebbero dovute riguardare l'intero tracciato, fino a Rodi Garganico - Peschici.

Tuttavia, in considerazione delle specifiche circostanze connesse all'avvenuta assegnazione alla Soc. Ferrovie del Gargano del finanziamento a valere sulle risorse rese disponibili di fondi del POP 94-99, a copertura di un solo lotto dell'intero tracciato, si ritiene di dover dar seguito alla procedura di valutazione, con la condizione dell'immediata presentazione dei necessari e successivi studi per il completamento dell'intero tracciato.

Lo studio di impatto ambientale presentato, proprio in relazione alla complessità dell'intervento rispetto allo specifico territorio interessato, approfondisce opportunamente i possibili impatti soprattutto sul sistema idrologico, sull'aspetto naturalistico (habitat e fauna), sull'aspetto paesaggistico, partendo dal presupposto che l'area del tracciato proposto è già interessata dal vecchio tracciato ferroviario, che si ritiene debba comunque essere dismesso e rinaturalizzato oltretutto inserita in un corridoio già antropizzato per la presenza della S.S. Garganica e della S.S. 89.

L'analisi del tracciato è stata suddivisa in quindici tratte riferite a variazioni altimetriche o planoaltimetriche (tabb. 5.4.1. - 5.4.15); per ogni tratta lo studio individua interventi di mitigazione, quasi sempre riconducibili a interventi di naturalizzazioni attraverso inerbimenti e piantumazioni.

Gli interventi di mitigazione non sembrano però sempre efficienti a compensare l'impatto prodotto dall'intervento e pertanto di seguito sono indicati ulteriori interventi in aggiunta a quelli già indicati dalla Società, di mitigazione o compensazione proposti come prescrizione al progetto:

A) Tratta VAI (tab.5.4.1) - per la trincea deve essere effettuata la piantumazione in corrispondenza della recinzione di coronamento; quale azione di compensazione della riduzione del bosco ceduo attraversato in corrispondenza con il Vallone di Toppo, deve essere ricostituita una superScie di bosco ceduo, almeno pari a quella ridotta, in continuità con il bosco esistente;

B) Tratta VP1 (tab.5.4.2) - in corrispondenza del viadotto, per il problema dello scalzamento al piede delle fondazioni della pila centrale, devono essere realizzate lungo il fosso in questione, a monte del viadotto, almeno 2 briglie; per la trincea in variante che passa a circa 20 metri dall'insediamento agricolo, è necessario prevedere oltre ai pannelli fonoassorbenti e trasparenti, altre forme di

compensazione per minimizzare il prevedibile disagio degli abitanti dell'insediamento; quale azione di compensazione della determinazione della copertura vegetale nel ceduo attraverso, deve essere ricostituita una superficie di bosco ceduo, almeno pari a quella eliminata, in continuità con il bosco esistente;

C) Tratta VP2 (tab.5.4.3) - in relazione al sistema idrologico del Vallone di Coppa S. Maria, oltre alla bonifica dell'alveo abbandonato, già prevista, dovrà essere garantita l'utilizzazione di accorgimenti tecnici riconducibili all'ingegneria naturalistica per la realizzazione del canale deviatore;

D) Tratta VA2 (tab.5.4.4) - dovrà comunque essere preservato il limitrofo bosco ceduo;

E) Tratta VP5 (tab.5.4.7) - quale azione di compensazione dell'attraversamento per 250 m. del bosco ceduo presente nel Vallone Lampione, deve essere ricostituita una superficie di bosco ceduo, almeno pari a quella eliminata, in continuità con il bosco esistente; nelle trincee diminuzione della pendenza delle scarpate, previa verifica di stabilità, con rinaturalizzazione delle stesse, così come indicato nella tabella.

In relazione all'analisi compiuta per l'impatto in fase di cantiere e in fase di regime, in sede di studio di impatto (da pag.143 a pag.169), si rileva che l'approfondimento compiuto e le soluzioni indicate, vengono riportate come ipotesi di lavoro e proposte dei redattori lo studio medesimo e non già come impegni della Società ad operare nel senso suggerito.

Pertanto, ritenendo utili ed opportune le indicazioni ivi contenute, le stesse devono essere considerate quali prescrizioni all'intervento.

In particolare, tra le varie indicazioni si ritiene opportuno richiamare espressamente le seguenti:

1. definizione di un programma di rinaturalizzazione delle aree in fregio agli elementi strutturali di tipo verticale da depositare presso la Regione;
2. in fase di cantiere utilizzare i detriti di cava presenti lungo i margini autostradali presso Apricena, al fine di evitare l'apertura di nuove cave e di ridurre l'impatto paesaggistico presente;
3. definizione di un programma di lavoro, soprattutto nelle Tratte VP8 - VP9 e adiacenti, per il riutilizzo del materiale di scavo, anche previo stoccaggio temporaneo nei cantieri del progetto, e per l'utilizzo della stessa sede ferroviaria per gli spostamenti di materia, al fine di ridurre il prevedibile incremento di traffico di mezzi pesanti per non interferire pesantemente con gli ecosistemi naturali e antropico;
4. definire accurati progetti per l'uso di minivolate, ove strettamente necessario per l'apertura di grosse trincee e/o gallerie, in modo da non arrecare alcun danno strutturale alla roccia adiacente ai limiti di scavo;
5. L'esecuzione dei lavori nel tratto critico VP8 non dovranno essere effettuati nella stagione estiva in considerazione della vicinanza della S.S. Garganica e della S.S.89, per evitare eccessive interferenze con il traffico veicolare;
6. dovranno essere utilizzati mezzi d'opera già equipaggiati di efficaci sistemi di abbattimento delle emissioni gassose, peraltro così come richiesto dalle normative per la tutela dei lavoratori;
7. dovranno essere recuperate le aree dismesse della vecchia linea abbandonata, attraverso interventi di rinaturalizzazione;
8. dovranno essere utilizzate esclusivamente due aree estese di cantiere (una all'inizio e una alla fine del tracciato) in considerazione che la elevata naturalità diffusa lungo l'intero tracciato oggetto di riammodernamento potrebbe essere compromessa dallo sviluppo di ripetuti cantieri lungo il tracciato stesso; i cantieri dovranno essere smantellati in tutte le loro parti a fine lavoro e il suolo utilizzato restituito alla naturalità diffusa;
9. nella fase di cantiere dovranno essere realizzati sistemi di monitoraggio dei parametri ambientali a maggiore rischio (inquinamento idrico, vegetazionale, faunistico, stabilità dei versanti e delle opere realizzate, verifica sismica e microsismica; ecc.), attivando per questi anche la certificazione Iso 14000;
10. dovrà essere nominato un responsabile di impatto ambientale con il compito, in accordo con il direttore dei lavori, di provvedere periodicamente ad analizzare gli impatti prodotti dal cantiere ed intervenire ai fini della loro mitigazione, di verificare l'attuazione del programma di rinaturalizzazione e dei

programmi di lavori per il riutilizzo dei materiali di scavo e dei detriti esistenti, di controllare il sistema di monitoraggio dei parametri ambientali a maggiore rischio, di verificare la realizzazione delle rinaturalizzazioni della vecchia linea dismessa e dei cantieri a fine progetto. Di Detta nomina dovrà esserne data comunicazione alla Regione e agli organi di controllo del territorio.

Alla luce di tutto sopraesposto il Comitato ha ritenuto di esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento proposto con le seguenti prescrizioni:

il progetto deve essere attivato e completato, entro i termini di cui all'art.6 dell'Accordo di Programma stipulato in data 21/02/2000 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Puglia; in difetto, l'intervento dovrà essere riconsiderato con riferimento all'intero tracciato ferroviario, al fine di garantire la verifica complessiva dell'obiettivo perseguito di velocizzare il percorso di cui trattasi;

la Società Ferrovie del Gargano deve inoltrare, entro sei mesi, lo studio di impatto ambientale per il completamento della linea ferroviaria S. Severo-Rodi Garganico-Peschici;

deve essere garantita la realizzazione di tutte le opere di mitigazione proposte in sede di studio di impatto ambientale di cui alle tab. da n.5.4.1 a n.5.4.15 (riepilogate alle pagg.141 -142 dello stesso studio), così come integrate dalle indicazioni contenute alle precedenti lettere da A ad E;

in fase di cantiere devono essere assicurate le azioni indicate nello studio di impatto ambientale, da pag.143 a pag.169, con gli specifici richiami di cui ai precedenti punti da 1 a 10.

- VISTA la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

- VISTA la deliberazione della G.R. n. 3261 del 28.7.98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;

- VISTE le direttive impartite dal Presidente della Giunta regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31.7.98;

- VISTO il D.P.R. 12.4.96 e successive modificazioni ed integrazioni;

- VISTO il D.P.R.n.8.9.97 n.357;

- VISTA la delibera di G.R. n. 4444 del 22.7.97 di recepimento da parte della Regione Puglia del D.P.R. 12.4.96;

- VISTE le delibera di G.R. n. 8378 del 18.11.97 3 n. 16 del 27.1.198 che istituiscono il Comitato Regionale in materia di V.I.A.;

- VISTO che il presente provvedimento non comporta adempimenti contabili di cui alla L.R. n. 17/77 e successive modificazioni ed integrazioni.

DETERMINA

- di esprimere in conformità a quanto stabilito dal Comitato Regionale di VIA nella riunione del 13/9/2000 e per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate, parere favorevole alla compatibilità ambientale alla realizzazione del progetto S. Severo Peschici - correzione del tracciato nella tratta Sannicandro G. - Peschici proposto dalla Ferrovia del Gargano s.r.l.

- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;

- di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.;

- di dichiarare il presente provvedimento non soggetto a controllo ai sensi della Legge 127/97.

Il Presente provvedimento sarà affisso all'Albo del Settore Ecologia dell'Assessorato all'Ambiente, e non comporta alcun adempimento contabile di cui alla L.R 17/77 e successive modificazioni ed integrazioni.

Copia del presente atto sarà trasmesso al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

Il Dirigente

Dott. Luca Limongelli
