



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 74 del 22/05/2009**

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA 26 marzo 2009, n. 155

L.R. N. 11/2001 - Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale - Interramento della sede ferroviaria tratta Triggiano - Capurso dal km 6+600 al km 9+950 della linea Bari -Taranto, comprese le stazioni di Triggiano e Capurso (Lotto 1) e raddoppio del binario della linea ferroviaria Bari-Taranto, tratte Bari, Mungivacca -Triggiano e Capurso - Noicattaro (Lotto 2) - Proponente: Ferrovie del Sud est e Servizi Automobilistici S.r.l.

L'anno 2009 addì 26 del mese di Marzo in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

### **IL DIRIGENTE**

Ing. Antonello ANTONICELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A. e Politiche Energetiche, ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota prot. n. DG/INV/505 del 03.05.2007, acquisita al prot. n. 7466 del 10.05.2007, la S.r.l. Ferrovie del Sud est e Servizi Automobilistici, con sede legale alla Via G. Amendola, 106/D - Bari -, trasmetteva, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A per l'intervento concernente l'interramento della sede ferroviaria tratta Triggiano - Capurso dal km 6+600 al km 9+950 della linea Bari-Taranto, comprese le stazioni di Triggiano e Capurso (Lotto 1).

A detta nota, alla quale sarebbe seguita la convocazione della Conferenza di Servizi tramite l'Assessorato ai Lavori Pubblici della Regione Puglia, allegava il relativo progetto ed evidenziava che le opere proposte, di ammodernamento e potenziamento del trasporto pubblico locale, erano previste nell'ambito del Piano Regionale Trasporti della Regione Puglia;

Con successiva nota prot. n. DG/INV/582 del 29.05.2007, acquisita al prot. n. 9077 del 05.06.2007, la proponente trasmetteva la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. anche per il Lotto 2 comprendente il raddoppio del binario della linea ferroviaria Bari-Taranto, tratte Bari, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro.

Con la nota acquisita al prot. n. 9077/2007 allegava il progetto relativo al Lotto 2 e la relazione di verifica secondo quanto previsto dal comma 1 dell'art. 16, contenente quanto specificato dall'art. 7, comma 1, lettera a) della L.R. n. 11/01;

- con nota prot. n. 10472 del 27.06.2007 il Servizio Ecologia comunicava alla predetta società di essere in attesa della comunicazione dell'avvenuto deposito degli elaborati presso i comuni interessati e cioè Bari, Triggiano, Capurso, Noicattaro, così come da art. 16, comma 3, L.R. n. 11/2001 e nel contempo invitava le stesse amministrazioni comunali a far pervenire la comunicazione dell'avvenuta affissione

dell'avviso pubblico, indicando eventuali osservazioni giunte, nonché ad esprimere il parere di competenza, ai sensi dell'art. 16, comma 5, della predetta Legge Regionale;

- con nota acquisita al prot. n. 12011 del 23.07.2007 la proponente, riscontrando la sopra esplicitata nota prot. n. 10472/2007, comunicava di aver provveduto al deposito degli elaborati progettuali presso i comuni interessati;
- con nota acquisita al prot. n. 12260 del 25.07.2007 veniva trasmessa l'attestazione dell'avvenuta affissione, da parte del Comune di Capurso - Settore Affari Generali -, dell'avviso pubblico nei tempi (dal 15.06.07 al 15.07.07) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra;
- con nota acquisita al prot. n. 12407 del 26.07.2007 il Comune di Triggiano - Settore Assetto del Territorio - Servizio Patrimonio - trasmetteva l'attestazione dell'avvenuta affissione dell'avviso pubblico nei tempi (dal 13.06.07 al 13.07.07) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra, con la precisazione che non erano pervenute osservazioni in merito. Con la stessa nota si esprimeva "in linea di massima parere favorevole in merito al progetto di che trattasi";
- con nota prot. n. 13513 del 05.09.2007 la proponente trasmetteva il verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 25.07.2007 presso il Settore lavori Pubblici della Regione Puglia;
- con nota acquisita al prot. n. 2300 del 06.02.2008 veniva trasmessa l'attestazione dell'avvenuta affissione, da parte del Comune di Bari - Ripartizione Pianificazione Territoriale e Riquilificazione Urbana - Settore Pianificazione del territorio - P.R.G. -, dell'avviso pubblico nei tempi (dal 28.06.07 al 25.07.07) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra, con la precisazione che non erano pervenute osservazioni in merito. Con successiva nota acquisita al prot. n. 10061 del 18.07.2008 il Comune di Bari trasmetteva la nota prot. n. 265622 del 05.10.07 della Ripartizione Igiene e Ambiente dalla quale si evinceva il nulla osta all'intervento proposto;
- con nota prot. n. 12504 dell'11.09.2008 il Servizio Ecologia sollecitava gli adempimenti amministrativi già richiesti con nota prot. n. 10472 del 27.06.2007 al Comune di Noicattaro ed il parere di competenza al Comune di Capurso;
- con nota acquisita al prot. n. 16110 del 14.11.2008 veniva trasmessa l'attestazione dell'avvenuta affissione, da parte del Comune di Noicattaro - IV Settore Urbanistica -, dell'avviso pubblico nei tempi (dal 27.06.07 al 27.07.07) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra, con la precisazione che non erano pervenute osservazioni in merito.
- con nota acquisita al prot. n. 710 del 21.01.2009 il Comune di Capurso - Settore Assetto del Territorio - trasmetteva parere favorevole "a condizione che venga acquisito, agli atti del progetto, il parere di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia";
- con nota pervenuta il 13.03.2009, acquisita al prot. n. 3693 del 20.03.2008, il Comune di Noicattaro - IV Settore Urbanistica - esprimeva "in linea di massima parere favorevole, ai sensi dell'art. 16, comma 5 della L.R. n. 11/2001";

? Il Comitato Reg.le di V.I.A. nella seduta del 18.03.2009, esaminati gli atti amministrativi e valutata la documentazione progettuale, rilevava quanto segue:

Si tratta di un progetto finalizzato al potenziamento della capacità di trasporto ferroviario tra il capoluogo ed i comuni della cintura urbana, e contestuale eliminazione dei passaggi a livello e della cesura

provocata dalla linea ferroviaria nei comuni di Triggiano e Capurso.

Il progetto prevede altresì la predisposizione alla futura elettrificazione della linea.

L'intervento rientra nella categoria denominata "Linee ferroviaria a carattere regionale", di cui all'allegato B.1 lettera d) della L.R. 11/2001 ed è pertanto assoggettato a procedura di verifica da parte della Regione Puglia.

Il Progetto Definitivo, elaborato dalla Ferrovie del Sud Est Servizi Automobilistici S.r.l., società il cui capitale è totalmente detenuto dal Ministero del Tesoro, concessionaria della Regione Puglia per il trasporto ferroviario, è composto di numerosi elaborati descrittivi e grafici, che sono stati regolarmente depositati presso i competenti uffici della Regione Puglia.

Ai fini della espressione del presente parere, si è fatto riferimento ai seguenti allegati:

#### Relazione di fattibilità Ambientale (Elaborato V RL01)

Allegati alla relazione di Fattibilità Ambientale

- Tav. 1 Stato attuale dell'area su foto aerea
- Tav. 2 Carta delle interferenze
- Tav. 3 Carta dei vincoli
- Tav. 4 Inquadramento urbanistico
- Tav. 5 Carta delle aree a rischio di esondazione
- Tav. 6 Carta delle fasce altimetriche
- Tav. 7 Carta delle pendenze
- Tav. 8 Carta dell'esposizione prevalente dei versanti
- Tav. 9 Carta della Geologia
- Tav. 10 Carta dei valori di accelerazione sismica
- Tav. 11 Tavola dell'uso del suolo
- Tav. 12 Carta della Pedologia
- Tav. 13 Carta delle unità di paesaggio
- Tav. 14 Interventi di Progetto su foto aerea
- Tav. 15 Interventi di inerbimento tratti in rilevato
- Tav. 16 Barriere antirumore e aree di cantiere

Allegati di progetto (estratto):

- Relazione Descrittiva Generale (Elaborato RL02)
- Relazione Geologica-Geotecnica Genreale (Elaborato RL03)
- Relazione Geotecnica e Geomeccanica tratto in interrimento (Elaborato RL06)
- Rapporto sulle Indagini Geognostiche (Elaborato RL09)
- Relazione Archeologica Preliminare su Base Bibliografica (Elaborato RL10)
- Relazione Idrologica Generale (Elaborato RL11)
- Relazione Idraulica (Elaborato RL12)
- Relazione Tecnica Tracciato (Elaborato RL13)
- Relazione Architettonico - Funzionale Stazioni (Elaborato RL14)
- Relazione di Calcolo Preliminare delle Strutture (Elaborato RL16)
- Disciplinare Tecnico prestazionale - Opere Stradali, Idrauliche e di Sistemazioni esterne (Elaborato CS 04)
- Stato di Fatto: Monografie Edifici in Area Urbana (Elaborato T DF02 04)
- Stato di Fatto: Planimetria dal Km 7+539.15 al Km 7+927.94 (Elaborato T0108)
- Stato di Fatto: Planimetria dal Km 7+907.64 al Km 8+492.14 (Elaborato T0109)
- Relazione Tecnica Modello di Simulazione Incendio (Elaborato RL23)
- Planimetria Ubicazione Indagini Geognostiche Tavola C (Elaborato G 1305)

- Profilo Geologico Idrogeologico di Progetto Tavola C (Elaborato G 3103)
- Profilo Geotecnico Geomeccanico di Progetto Tavola C (Elaborato G 3109)
- Progetto Ferroviario: Sezioni Trasversali da 94 a 103 (Elaborato 05 T 3210)
- Progetto delle Strutture: Galleria Artificiale Sezione Tipo "L1" - Carpenteria (Elaborato 07 S 2101)
- Progetto delle Strutture: Galleria Artificiale Sezione Tipo "L1" - Fasi esecutive (Elaborato 07 S 2102)

## PARERI ED AUTORIZZAZIONI

In atti è presente la fotocopia del verbale della Conferenza di Servizi preliminare, tenutasi il 25/07/07 sulla base del Progetto Preliminare all'epoca disponibile.

Erano presenti, tra gli altri:

- Il Sindaco del Comune di Triggiano;
- Il Sindaco del Comune di Capurso;
- Il Vice-Sindaco del Comune di Noicattaro ed il Dirigente del Settore Urbanistico;
- Il Dirigente Tecnico del Comune di Bari;
- Il Geometra Coordinatore del servizio Viabilità Sud della Provincia di Bari;
- Il Dirigente f.f. dell'Assessorato Regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione;
- Il Direttore Coordinatore dell'Ufficio Provinciale USTIF di Bari;
- Il Direttore Archeologo della Soprintendenza Archeologica della Puglia;
- Il Dirigente dell'Ufficio Struttura Tecnica Provinciale del Settore Regionale degli LL.PP.

Da questo documento si evince che:

- Il Comune di Triggiano ha espresso parere favorevole alle seguenti con condizioni:
  - ? La sistemazione a verde di tutte le aree di superficie.
  - ? L'utilizzo della vecchia stazione, se non demolita, in comodato d'uso.
  - ? Il collegamento tra Corso Vittorio Emanuele e l'autosilo.
  - ? L'eventuale convenzione per l'utilizzo dell'autosilo agli abitanti del quartiere.
  - ? L'individuazione di aree a parcheggio nelle immediate vicinanze del Cimitero.
  - ? La eliminazione dal progetto di qualsiasi impianto di sollevamento meccanico.
  - ? Non venga realizzata la deviated provvisoria su via Trieste.
  - ? Vengano sistemati gli incroci a raso con le strade esistenti.
- Il Comune di Capurso ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:
  - ? Il percorso in galleria termina in pieno centro abitato, e se ne chiede il prolungamento dal Km 3+675 almeno per ulteriori 380 m sino al Km 4.055.
  - ? Abbassamento delle quote di progetto della galleria per consentire che le condotte di fogna (nera e bianca) restino sopra la galleria, senza ricorrere ai previsti impianti di sollevamento o altre soluzioni. In caso di impossibilità, dato per scontato che i nuovi impianti verranno gestiti dall'A.P., si chiede di conoscere se vi saranno oneri aggiuntivi per il Comune.
  - ? Spostare l'area di cantiere n. 3 collocata in una maglia di espansione (C3.1) e prevedere una strada di servizio esterna alla linea per le attività di cantiere, al fine di non utilizzare Via Epifania e il centro abitato per il movimento mezzi.
  - ? Prevedere soluzioni che evitino la prevista chiusura di Via San Pietro e Via Pozzo Calapone.
  - ? Apertura al traffico delle Vie Lattanzio, Vittorio Veneto, Tansella, Pacifico.
  - ? Idonee proposte circa il funzionamento dei due canali deviatori che raccolgono le acque piovane e scorrono oltre l'attuale linea ferrata.

- Il Comune di Noicattaro si è riservato di esprimere per iscritto ed in dettaglio una serie di osservazioni.
- Il Comune di Bari ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:
  - ? Venga rilasciata l'autorizzazione paesaggistica da parte della Regione Puglia per quel che concerne il PUTT/P regionale e l'interferenza con le segnalazioni architettoniche n° 77-78-79 concentrate sulla masseria Marzano, giacchè il raddoppio della linea ferroviaria decurta una quota parte dell'area annessa ad essa.
  - ? Venga acquisito il parere dell'Autorità di Bacino per la Puglia in ordine alle interferenze idrauliche presenti sul territorio
  - ? Venga prevista la soppressione del p.l. al Km 5+689 con idonea opera sostitutiva da concordare in linea tecnica con l'Amministrazione Comunale.
  - ? Venga riportata la variante sull'apposita cartografia del PRG Comunale, con l'identificazione del tracciato ferroviario in raddoppio e dell'estensione delle fasce di rispetto ferroviario.

Vengano fornite le prime soluzioni necessarie in ordine alle previsioni della futura nuova Stazione FSE posta tra Masseria Marzano e il Km 5+689, nella funzione di nodo di cambio intermodale per la piattaforma logistica di III livello - Mercato Agricolo Alimentare Bari.
- Il Servizio Viabilità Sud della Provincia di Bari ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:
  - ? Le FSE provvederanno a propria cura e spese alla realizzazione dell'opera stradale a raso ed altre opere per la messa in sicurezza della nuova tratta.
  - ? A progetto Definitivo approvato, e comunque prima dell'inizio dei lavori, sarà stipulata apposita Convenzione tra FSE e la Provincia.
  - ? L'opera oggetto dell'intervento non potrà in nessun caso essere aperta al traffico sino a quando non sarà presa in carico dalla provincia.
  - ? La FSE sopprimerà la tratta stradale tenendo indenne la Provincia da ogni azione, molestie o pretese da parte di terzi.
  - ? Prima della chiusura al traffico della SP l'Ente Ferroviario comunicherà per iscritto il percorso alternativo, accollandosi tutti gli oneri.
  - ? Eventuali costi per aree da occupare in via provvisoria e/o definitiva, saranno a totale carico di FSE.
  - ? La nuova tratta stradale dovrà conservare la sezione stradale esistente e comunque non inferiore a quella prevista dalle normative vigenti.
  - ? La manutenzione della nuova tratta stradale sarà a totale carico della FSE.
  - ? Tutte le autorizzazioni necessarie per la nuova opera saranno a totale carico di FSE.
- L'Assessorato Regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione ha espresso parere favorevole.
- L'ufficio provinciale USTIF del Ministero dei Trasporti, ha espresso parere favorevole evidenziando la necessità che il Progetto Definitivo sia soggetto al rilascio di nulla osta tecnico.
- La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:
  - ? Tutti i lavori di movimento terra dovranno essere eseguiti sotto il controllo di archeologi accreditati presso la Soprintendenza.
  - ? In caso di rinvenimenti, gli accertamenti tecnici dovranno essere diretti da funzionari della Soprintendenza, controllati da archeologi esterni, eseguiti da ditte di categoria OS25.
  - ? Dell'inizio dei lavori dovrà essere data comunicazione preventiva alla Soprintendenza.
  - ? A conclusione dei lavori la Soprintendenza si riserva di richiedere eventuali varianti al progetto originario ai fini della salvaguardia dei beni archeologici.
  - ? La copertura finanziaria dei lavori di scavo controllo e assistenza archeologica non potrà essere a

carico della Soprintendenza.

- L'Ufficio Struttura Tecnica Provinciale del Settore Regionale degli LL.PP ha espresso parere favorevole.

L' Autorità di Bacino della Regione Puglia, non presente in Conferenza, ha fatto pervenire una nota con la quale ha espresso il parere preliminare di conformità al PAI a condizione che, nella fase definitiva della progettazione siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- Sia redatto uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica
- Con riferimento al nodo idraulico situato ad Est dell'abitato di Capurso, in corrispondenza dello sbocco della galleria ferroviaria, siano analizzati in dettaglio:
  - la possibilità che le acque provenienti dagli impluvi situati a sud-est interessino la galleria ferroviaria con riferimento ad eventi meteorici aventi tempo di ritorno pari a 200 anni e siano individuate possibili soluzioni;
  - la possibilità che i deflussi transitanti in subalvea, in corrispondenza degli impluvi intersecati dal tratto da interrare, interessino la galleria, generando infiltrazioni o sovrappressioni sulle pareti della stessa inficiandone la stabilità e l'officiosità. Anche per questa evenienza siano individuate le possibili soluzioni.
- Il Progetto Definitivo, adeguato alle prescrizioni suddette, dovrà essere sottoposto all'esame di questa Autorità al fine del rilascio del parere di conformità al PAI.

Da quanto riportato al paragrafo 3 dell'Elaborato RL2 (Relazione Descrittiva Generale), con il progetto definitivo sono state recepite le osservazioni/prescrizioni derivanti dalla citata Conferenza dei Servizi.

In particolare le variazioni introdotte nel Progetto Definitivo oggetto del presente parere sono puntualmente descritte nelle pagine 15,16 e 17 del citato elaborato RL2.

## CONTENUTI DEL PROGETTO

Essenzialmente il progetto prevede il raddoppio del binario esistente tra la stazione di Bari-Mungivacca e Noicattaro, l'interramento della tratta Triggiano-Capurso, la realizzazione ex novo delle stazioni di Triggiano e Capurso e la predisposizione alla elettrificazione della linea.

Il complesso degli interventi previsti consta di tre tratti, il primo dalla progressiva km. 4+485,5 fino alla progressiva km. 7+305,0, in cui è previsto il raddoppio di binario sul lato destro con interasse di 4.0 m, non coinvolge il piano stazione Mungivacca e prevede il mantenimento del binario esistente ed il raddoppio fino a riconnettersi al tratto in cui il tracciato verrà interrato tra Triggiano e Capurso.

Il secondo consiste nell'interramento e raddoppio della ferrovia al disotto dell'attuale tracciato in superficie: il tracciato si sviluppa per 3155 m sia in galleria (tra la progressiva km. 7+305,0 e la progressiva km. 10+460,0) ed in due tratti, prima degli imbocchi, si sviluppa all'aperto tra opere di sostegno rispettivamente per 410 m lato Triggiano e 460 m lato Capurso.

La realizzazione della Galleria sarà condotta secondo le seguenti fasi (cfr. Elaborato RL 16 Pagina 11):

- a) Esecuzione delle paratie di micropali aventi il diametro  $\varnothing$  300 mm, posti all'interasse di 40 cm ed armati con tubi a sezione circolare cava del diametro di 244 mm, spessore di 20 mm, lunghezza 12 m;
- b) Esecuzione del solettone di copertura in cemento armato avente lo spessore di 80 cm e reso solidale ai micropali;
- c) Scavo all'interno della galleria per un'altezza di 7.80 m;
- d) Realizzazione della platea di fondazione avente lo spessore di 70-80 cm e delle pareti verticali aventi lo spessore di 40 cm;
- e) Realizzazione dell'armamento ferroviario all'interno della galleria.

Il terzo tratto dell'intervento (tra la progressiva km. 10+920,0 e la progressiva km. 14+700,0) in cui è previsto il raddoppio di binario, inizia alla fine della tratta interrata da Triggiano a Capurso al km. 10+920,0, dopo che i binari, tornati in superficie, si riconnettono con l'attuale binario esistente. In tale

tratto è altresì previsto il raddoppio del ponte esistente alla progressiva km. 14+700,0 che è previsto con la realizzazione di una nuova opera che, al fine di evitare interferenze con la struttura esistente, comporterà una interasse massimo di 6,00m tra i due binari.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Come si legge nella Relazione di Fattibilità Ambientale (pag. 49 e ss.), l'intervento è coerente con:

- il Piano Generale dei Trasporti Nazionale (la tratta in questione è inclusa nella rete SNIT);
- Con il PUTT/P, in particolare, nel territorio del comune di Bari-Mungivacca interessato dall'intervento di raddoppio della tratta ferroviaria non sono presenti delle aree di valore eccezionale "A"; nelle immediate vicinanze sono presenti degli ambiti di valore distinguibile "C"; gli ambiti di valore rilevante "B" più vicini si trovano a circa 4,5 km dalla linea ferroviaria, localizzati lungo la Lama Picone.

Le aree a vincolo architettonico più vicine all'area di intervento sono: la Torre Santa Teresa (distante 2 km); l'Ipogeo rupestre in contrada La Fitta (a 2,5 km di distanza); la Chiesa San Marco (ex Villa Carbone) (distante 2,5 Km).

Nel Comune di Triggiano non esistono delle aree di valore eccezionale "A", mentre esistono ambiti estesi "B", "C" e "D", oltre a siti di interesse archeologico individuate da PUTT.

L'ambito esteso "B" è localizzato lungo la Lama San Giorgio, nei pressi di Monte Telegrafo.

Gli ambiti estesi "C" sono localizzati lungo la Lama San Giorgio per tutto il tratto nel territorio comunale.

Per quanto riguarda l'ambito esteso "D" si rintracciano alcune aree delimitate nel Comune di Triggiano, poste a ridosso della Lama San Giorgio e precisamente nelle località di Paradiso, Grotte Maldari e Mastrolonardo.

In ogni caso, tutti gli ambiti territoriali estesi presenti nel comune di Triggiano sono notevolmente distanti dal sito oggetto di progetto.

Nel Comune di Capurso un ambito esteso "C" occupa il territorio al confine con il Comune di Valenzano, tra la SS 100 e la strada Valenzano - Casamassima, fino al confine comunale con il territorio di Cellamare; esso dista circa 3 km dal tratto ferroviario interessato al raddoppio.

Nel Comune di Noicattaro sono presenti ambiti estesi "C" coincidenti con la Lama S. Giorgio e Giotta, ambiti estesi "B" all'interno di dette Lame, ed ambiti estesi "D" ubicati sui bordi degli ambiti "C".

Il raddoppio del ponte ferroviario a 4 luci ricade interamente nell'ambito esteso "C" Lama S. Giorgine nei pressi di un abito esteso "D".

- Con il Piano di Sviluppo della Regione Puglia
- Con il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Regionale dei Servizi
- Con il PIT 3 Area Metropolitana di Bari
- Con il PRAE
- Con il PTCP
- Con gli strumenti urbanistici di Bari, Triggiano, Capurso e Noicattaro
- L'area oggetto di intervento, in base alle risultanze del PAI- Puglia è da ritenersi al medio-alta pericolosità di esondazione limitatamente alla zona limitrofa all'interferenza tra il tracciato e la Lama S. Giorgio, in prossimità della stazione di Noicattaro
- Secondo la nuova classificazione di cui all'Ordinanza n. 3274/2003, i territori interessati dall'intervento sono inseriti nella zona di sismicità 3 (ovvero la meno rilevante).
- Dall'analisi dei vincoli riportati nella Relazione generale del PUTT/paesaggio, non risulta nei comuni interessati nessuna area sottoposta a vincolo idrogeologico.

#### PRINCIPALI IMPATTI E CRITICITÀ

Come si legge nella Relazione di Fattibilità Ambientale, in base ai parametri valutativi individuati per la realizzazione della Carta delle Unità Fisiografiche dei Paesaggi Italiani, la classe sintetica di unità di paesaggio dell'area di studio, corrisponde al profilo denominato "basso pregio, alta frammentazione e alto impatto". Non si ritiene pertanto che il futuro assetto derivante dalla realizzazione del raddoppio

ferroviario possa creare criticità di rilievo.

Un elemento non trascurabile di impatto è invece costituito dagli effetti sulla circolazione causati dal traffico pesante indotto dai lavori, che i progettisti stimano in 18 veicoli l'ora.

Tale aspetto è ancora più significativo se si considera che la durata presunta dei lavori è di 61 mesi e l'organizzazione degli stessi prevede l'apertura contemporanea di 5 cantieri.

Il proponente individua puntualmente i percorsi ottimali da utilizzare per raggiungere dai 5 cantieri la viabilità a grande scorrimento (SS 100) e propone di limitare a 10 ore (sulle 16 di funzionamento giornaliero del cantiere) il transito dei mezzi pesanti. In questo modo, a fronte di un incremento dell'intensità di traffico orario (che passa a 29 veicoli l'ora), si evita la sovrapposizione con il traffico civile delle ore di punta.

Un elemento senza dubbio da considerare è quello della destinazione dei materiali da scavo che gli estensori dello Studio di Fattibilità Ambientale, conformemente al Regolamento Regionale per la gestione dei materiali edili n.6 del 12.06.2006, in uno o più dei seguenti modi di più individuano in:

- produzione d'inerti per il fabbisogno relativo alle opere in progetto;
- produzione d'inerti per il fabbisogno di altre opere in corso;
- costruzione di rilevati e sottofondi stradali e ferroviari, in risposta alla domanda d'inerti per grandi opere in corso;
- cessione e stoccaggio per futuri impieghi (es.: presso cave, discariche).

Nel secondo tratto (progetto preliminare Lotto 1), all'interno dei centri abitati di Triggiano e Capurso, sono presenti diversi fabbricati ad uso residenziale, con alcune attività terziarie a piano terra, totalmente prospicienti la linea ferroviaria (cfr. Allegato Fotografico), con spazi trasversali tra i muri di confine della proprietà FSE di circa 10/11 m.

Le problematiche connesse con tale circostanza sono puntualmente ed approfonditamente analizzate negli elaborati progettuali, così come si riferisce nel paragrafo relativo alle "Considerazioni".

Naturalmente la realizzazione delle opere in progetto comporterà anche molti ed importanti impatti positivi, tra i quali si citano la maggiore mobilità pubblica, in decongestionamento delle aree urbane con l'eliminazione dei passaggi a livello, la possibilità di elettrificare le linee ferroviarie.

## OPERE DI MITIGAZIONE

Gli estensori dello Studio, a partire dalle risultanze dello stesso, propongono una serie di significative opere di mitigazione degli impatti, sia in fase di cantiere che di esercizio, particolarizzate per ognuno dei comuni interessati dalle opere (cfr. cap.16). In particolare:

- Mitigazione inquinamento acustico: vengono puntualmente individuate le progressive alle quali sarà necessario installare barriere fonoassorbenti, attesa la presenza di ricettori sensibili. Il proponente fornisce anche le specifiche tecniche di dettaglio delle barriere che intende utilizzare.
- Controllo delle acque di scarico: non si prevede né l'intercettazione di acque di falda, né il ricorso all'utilizzo di liquidi bentonitici in fase di esecuzione della galleria; in ogni caso le eventuali acque reflue civili saranno inviate ad opportuno trattamento, in apposite vasche di decantazione all'uopo create (una per fronte di avanzamento), e, una volta trattate, verranno poi evacuate a dispersione. Il proponente individua poi i diversi trattamenti cui assoggettare le acque di differente provenienza.
- Mitigazione impatto su atmosfera: sono previste numerose azioni mitigatrici, tra le quali si cita l'impiego, per lo stoccaggio e la movimentazione dei materiali di cantiere (cemento, calce, intonaci ed altri allo stato solido polverulento) di adeguati sili e sistemi di movimentazione pneumatica presidiata da opportuni filtri dotati di sistemi di controllo del grado di efficienza. E' naturalmente previsto il lavaggio ruote e la bagnatura delle aree.
- Ripristino delle aree: il proponente si impegna al ripristino dello stato dei luoghi preesistente alla installazione del cantiere. Inoltre le aree utilizzate in fase di costruzione dell'opera (copertura della galleria) verranno sottoposte ad un doppio trattamento di fresatura e ripuntatura, in modo da ricondurle nelle condizioni ante operam.



Le azioni di mitigazione relative alla fase di esercizio consistono in:

- Inerbimento delle scarpate in rilevato. Il proponente fornisce una approfondita e dettagliata descrizione delle zona da inerbire, delle modalità di preparazione del terreno, della scelta dei miscugli e delle modalità di semina.
- Barriere antirumore: sono previste nei tratti fuori terra in zone precisamente individuate dal proponente, caratterizzate dalla presenza di obiettivi sensibili.
- Armamento antivibrante: nella sub-tratta interrata in zona altamente urbanizzata (ca. dal km. 7+520 al km. 8+045), caratterizzata dalla presenza di edifici abitativi in destra e in sinistra, al fine di minimizzare l'effetto delle eventuali vibrazioni che si dovessero creare al passaggio dei treni sarà previsto l'utilizzo di una tipologia di traversina poggiate su materassino antivibrante; tale sistema di armamento, infatti, garantisce la minimizzazione di rumore e vibrazioni, requisito fondamentale per un sistema di trasporto che si sviluppa in un ambito urbano.

#### CONSIDERAZIONI

Nel progetto definitivo redatto dal Proponente vengono affrontate tutte le problematiche connesse con la realizzazione dell'opera e, in particolare, quelle relative alla costruzione del tratto interrato che, come si è accennato, costituisce una rilevante criticità.

Con riferimento a tale aspetto, il proponente dimostra di aver effettuato, sin dalla presente fase di progettazione definitiva, una serie di approfondimenti finalizzati alla conoscenza dettagliata dello stato dei luoghi, perseguita attraverso ispezione diretta degli edifici esistenti ed esecuzione di indagini geognostiche e di approfonditi studi specialistici.

L'elaborato DF 02, che contiene le monografie degli edifici in area urbana potenzialmente interferenti con le opere in sotterraneo, costituisce testimonianza del grado di approfondimento del quadro conoscitivo sviluppato dal proponente in fase progettuale. In particolare, per ogni fabbricato è stata redatta una scheda tecnica, i cui contenuti sono stati tratti dalla documentazione progettuale e da rilevazioni in situ, nella quale viene descritto il tipo di struttura, lo stato conservativo generale, la presenza e consistenza di livelli interrati.

Nell'elaborato RL 16 alle pagine 10-53, sono riportati i risultati dell'analisi strutturale effettuata sul manufatto interrato in differenti condizioni, a partire dalla conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni.

Come si legge alle pagine 26-28 dell'elaborato RL 2 (Relazione Descrittiva Generale) ed alle pagine 6 e seguenti dell'elaborato RL 09 (Rapporto sulle indagini Geognostiche) ai fini della caratterizzazione geologica e geotecnica dei terreni, sono state eseguite due distinte campagne di indagini geognostiche: la prima nel Luglio 2006, relativa al progetto preliminare; la seconda, nel Novembre 2007, nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo.

In particolare si sono eseguiti:

sondaggi geotecnici, saggi lungo la linea, sismica a rifrazione, sismica in foro tipo Down-Hole, Prospezioni Georadar.

Lo Studio di Fattibilità Ambientale appare completo ed esaustivo; esso contiene:

- le verifiche di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni dei piani urbanistico-territoriali ed ambientali;
- lo studio sugli effetti dell'intervento sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;
- la descrizione delle soluzioni progettuali prescelte e le alternative localizzative e tipologiche, nonché misure necessarie per l'inserimento nel sito;
- le opere di mitigazione.

#### CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra illustrato, considerato che:

- l'intervento proposto tende ad incentivare in maniera significativa l'utilizzo del trasporto pubblico con indubbi vantaggi ambientali;

- l'interramento dei binari è finalizzato a decongestionare il traffico urbano nei comuni di Triggiano e Capurso attualmente fortemente penalizzati dalla cesura generata dalla presenza, nel proprio ambito urbano, della linea ferrata;
- la realizzazione delle opere di progetto è anche finalizzata alla successiva elettrificazione della linea, con conseguenze positive sulle emissioni in atmosfera;
- il proponente ha approfondito, sia in sede progettuale che di Studio di fattibilità Ambientale, le problematiche connesse agli impatti generati in fase di realizzazione e di esercizio
- sono state individuate numerose e significative opere di mitigazione,

Il Comitato Reg. le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere di non assoggettabilità a V.I.A. dell'intervento proposto, purché vengano rispettate le seguenti condizioni:

1. Che in fase di progettazione esecutiva vengano puntualmente definite le tecniche di scavo della galleria in ambito urbano, con particolare riferimento all'impiego di mezzi di idonea (vale a dire non eccessiva) potenza, per scongiurare la propagazione di vibrazioni eccessivamente intense sui fabbricati prospicienti lo scavo;
2. Che, in fase di progettazione esecutiva, vengano previsti idonei strumenti di monitoraggio della stabilità delle pareti dello scavo con la preventiva individuazione di valori limite dei cedimenti orizzontali e delle azioni da intraprendere qualora detti valori vengano raggiunti;
3. Che la documentazione inerente le attività di cui ai precedenti punti 1 e 2 formi parte integrante della documentazione presentata al Genio Civile preventivamente all'avvio dei lavori;
4. Che non venga dato avvio alle operazioni di scavo prima dell'avvenuto deposito al Genio Civile degli elaborati strutturali e della avvenuta espressione del parere di rito;
5. Che, qualora non ancora fatto in sede di progettazione definitiva, venga dato riscontro a tutte le prescrizioni degli enti formulate in sede di Conferenza dei Servizi preliminare;
6. Che il proponente realizzi tutte le misure di mitigazione illustrate nello studio di fattibilità Ambientale.

- Vista la L.R. 4 febbraio 1997 n. 7;

- Vista la deliberazione della Giunta Regionale 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;

- Vista la L.R. n. 11/2001;

- Richiamati gli articoli 18 e 21 della L.R. n. 11/2001;

Adempimenti contabili di cui alla L.R. N. 28/2001 e s. m. ed i.

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

## DETERMINA

- di ritenere il progetto relativo all'intervento di interrimento della sede ferroviaria tratta Triggiano - Capurso dal km 6+600 al km 9+950 della linea Bari-Taranto, comprese le stazioni di Triggiano e Capurso (Lotto 1) e raddoppio del binario della linea ferroviaria Bari-Taranto, tratte Bari, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro (Lotto 2) proposto dalle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici, con sede legale alla Via G. Amendola, 106/D - Bari, escluso dalle procedure di V.I.A. per tutte le

motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate;

- il presente parere non esclude né esonera il soggetto proponente dalla acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previste ed è subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto;

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

- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;

- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

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

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidatogli è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte del Dirigente del Settore Ecologia, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il funzionario istruttore  
Sig.ra C. Mafrica

Il Dirigente del Servizio  
Ing. A. Antonicelli

---