



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 174 del 18/11/2010

**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE UFFICIO PROGRAMMAZIONE POLITICHE ENERGETICHE
V.I.A. E V.A.S. 1 ottobre 2010, n.444**

L.R. N. 11/2001 e ss.mm.ii., D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale - PO FESR Puglia 2007-2013 - Linea Bari-Barletta: opere di raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta - Proponente: Ferrotramviaria S.p.A.-

L'anno 2010 addì 1 del mese di Ottobre in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA

Ing. Antonello Antonicelli, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione V.I.A. e Politiche Energetiche e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le di V.I.A. (R.R. approvato con D.G.R. N. 1859/09 art.1, art. 4 c. 6, art. 11 c. 4), ha adottato il seguente provvedimento:

VISTO CHE:

- con nota acquisita al prot. n. 9311 del 31.07.2009 la Ferrotramviaria S.p.A - Piazza G. Winckelmann, 12 - Roma - trasmetteva, ai sensi della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. per il progetto concernente le opere di raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta, linea Bari-Barletta, con l'interramento del tracciato ferroviario nell'abitato di Andria, con la rettifica del tracciato sulla tratta Andria-Barletta e l'interconnessione con RFI nella stazione RFI di Barletta e Bari.

Nella precitata istanza la Società proponente, in qualità di gestore della ferrovia Bari-Barletta per conto della Regione Puglia, precisava di essere beneficiaria di un finanziamento dell'Unione Europea per la realizzazione dell'intervento in oggetto, inserito nel P.O. 2007-2013 - Asse V - Linea d'intervento 5.4, come risulta dalla Delibera G.R. Puglia n. 744 del 13/5/2008, e che l'intervento consiste sinteticamente nella realizzazione di alcune opere di raddoppio dell'attuale linea in esercizio nelle tratte Corato-Andria e Andria Barletta, nell'interramento in trincea del tracciato attuale in corrispondenza dell'abitato di Andria, nella realizzazione di posti di movimento a Andria Sud e Andria Nord, nella sistemazione della viabilità limitrofa ad alcune stazioni ferroviarie della linea esistente, nell'eliminazione di alcuni passaggi a livello con opere di scavalco o di sottopasso, nella realizzazione di alcune aree di parcheggio di scambio in prossimità delle stazioni/fermate, nelle opere tecnologiche che consentiranno l'interconnessione della linea Bari-Barletta alla Rete Ferroviaria Italiana.

L'intervento, derivato da un approfondito studio trasportistico esteso all'intera linea Bari-Barletta, investe

i territori di diversi comuni quali Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria, Barletta, compresi tra le province di Bari e Barletta-Andria-Trani (BAT).

Alla predetta nota la società proponente allegava la documentazione prevista dalla normativa vigente, costituita da:

- Progetto preliminare dell'intervento;
- Relazione sull'identificazione degli impatti attesi, anche con riferimento ai parametri e agli standard previsti dalla normativa vigente, nonché il piano di lavoro per la eventuale redazione del SIA;

- Con nota acquisita al prot. n. 9304 del 31.07.2009 la società istante trasmetteva ulteriori elaborati progettuali che, in sostituzione di quelli sopra elencati, perfezionavano ed integravano la documentazione necessaria alla verifica di assoggettabilità a V.I.A. dell'intervento in oggetto;

- con nota acquisita al prot. n. 10380 del 01.08.2009 giungeva la dichiarazione da parte della società proponente che nessun intervento compreso nel progetto depositato interessa il Parco della Lama Balice né la zona di rispetto;

- con nota acquisita al prot. n. 10754 del 15.08.2009, trasmessa per conoscenza al Servizio scrivente, la Ferrotramviaria S.p.A richiedeva al Servizio Comunicazione Istituzionale della Regione Puglia la pubblicazione dell'avviso di deposito degli elaborati concernenti l'intervento in discussione sul BURP, così come disposto dall'art. 20 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..
Detta pubblicazione veniva effettuata sul BURP n. 128 del 20.08.2009;

- con nota acquisita al prot. n. 10125 del 18.08.2009, trasmessa per conoscenza al Servizio scrivente, la società proponente richiedeva la pubblicazione dell'avviso di deposito degli elaborati concernenti l'intervento in discussione presso l'albo pretorio nonché il parere di competenza ai comuni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Trani, Andria, Barletta;

- con nota acquisita al prot. n. 11674 del 14.10.2009 pervenivano le osservazioni relative all'opera proposta da parte del sig. Pagone Vincenzo e, con successiva nota acquisita al prot. n.11675 del 14.10.2009, giungevano quelle del sig. Pagone Cosimo, entrambi residenti nel Comune di Bitonto;

- con nota acquisita al prot. n. 11676 del 14.10.2009 venivano trasmesse ulteriori osservazioni da parte del dr. Caldarola Francesco e, con nota acquisita al prot. n. 11759 del 16.10.2009, giungevano le osservazioni dell'ing. NovIELLO Stefano, anch'essi residenti nel Comune di Bitonto;

- con nota acquisita al prot. n. 12162 del 04.11.2009 la sig.ra Cecilia Raguseo, residente in Bitonto, presentava osservazioni all'iniziativa proposta;

- con nota acquisita al prot. n. 12189 il sig. Marrone Vincenzo, residente nel Comune di Bitonto, trasmetteva le proprie osservazioni in merito all'opera in argomento; a dette osservazioni seguivano quelle acquisite al prot. n. 12190 del 04.11.2009 del sig. Natilla Giovanni, residente nel Comune di Bitonto, e quelle dello Studio Legale Tarantino di Bitonto, acquisite al prot. n. 12345 dell'11.11.2009;
- con nota prot. n. 14162 il Servizio Ecologia sollecitava il parere di competenza agli enti territorialmente interessati;

- con nota acquisita al prot. n. 900 del 26.01.2010 il Comune di Bitonto - Settore Territorio - trasmetteva a sua volta le otto osservazioni precedentemente esplicitate;

- con nota acquisita al prot. n. 1234 del 02.02.2010 il Settore VII del Comune di Corato comunicava

l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 13.08. al 27.09.2009) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra, con la specificazione che non erano pervenute osservazioni in merito.

Relativamente al parere di competenza, limitatamente al tratto insistente sul proprio territorio comunale, così si esprimeva:

"...Per quanto concerne il territorio del Comune di Corato il progetto prevede il raddoppio della linea dalla stazione di Corato sino all'agro di Andria, eliminazione di alcuni passaggi a livello, realizzazione di sottopasso per bypassare via Troni, parcheggio presso la Stazione, complanare in contrada "Lama di Merra" con cavalcaferrovia.

Trattasi di interventi non previsti nel vigente strumento urbanistico comunale per cui occorrerà effettuare la necessaria variante.

Dal punto di vista ambiente - inquinamento non si rilevano elementi ostativi alla realizzazione dell'intervento proposto.

Per quanto concerne la sostituzione delle attuali traverse in legno, qualora impregnate di Creosoto, si prescrive l'osservanza delle norme vigenti e di quanto stabilito dalla ASL BA - Dipartimento di Prevenzione con nota n. 361 /DIP del 27/08/08.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico si prescrive l'osservanza anche della Legge Regionale n.3/2002, compreso la necessità di una RELAZIONE ASSEVERATA da un tecnico competente secondo quanto previsto dalle prescrizioni tecniche di cui al 1° comma dell'art.15 della citata Legge Regionale, e di quanto previsto dal "PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA" del territorio comunale di Carato, redatto in data gennaio 2008 dal progettista incaricato arch. G. Centrella, ancorché non ancora formalmente approvato. Anzi, dai rilevamenti effettuati per la redazione di tale Piano è già emerso il superamento dei valori ammissibili causato dal transito ferroviario, tant'è che questa Amministrazione ha già ritenuto necessario che vengano realizzate idonee barriere antifoniche a cura della Società Ferrotranviaria nel tratto urbano.

Il progetto interessa aree specificamente tutelate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) ed, a tal fine, si ritiene imprescindibile l'acquisizione di idoneo parere di compatibilità da parte dell'Autorità di Bacino.

Dal punto di vista ambiente-paesaggio ed i particolari regimi di tutela, compreso quelli previsti dal vigente P.U.T.T./P si evidenzia che il progetto interseca una "lama" ovviamente trattasi di area già interessata dalla linea ferroviaria esistente.

Nella zona extraurbana si prescrive che eventuali muretti di delimitazione siano realizzati con pietrame a secco, e che le conformazioni parietali esterne delle opere previste abbiano finiture in pietra locale.

Si evidenzia la vicinanza della rotatoria a realizzarsi su via Trani rispetto alla rotatoria di innesto dei "Lavori per il collegamento tra le SS.PP. 231 e 238 -Variante ad Est dell'Abitato di Corato".

Per quanto concerne l'inserimento urbanistico e nel contesto rurale (eventuale impatto visivo soprattutto in riferimento alla maggior ampiezza della sezione trasversale dell'asse ferroviario), esaminata la documentazione tecnica depositata, non si rileva una modificazione significativa delle caratteristiche del contesto paesaggistico precedenti alla realizzazione del raddoppio e delle altre opere previste in progetto, e non si rilevano incompatibilità visuali forti tra l'intervento proposto e l'ambito paesaggistico, in quanto trattasi di area già caratterizzata dalla presenza dell'asse ferroviario.

Limitatamente alla soluzione prevista in progetto di sottopasso per oltrepassare la ferrovia all'intersezione con via Troni, differente da quella illustrata a questa Amministrazione Comunale negli incontri preliminari da parte dei referenti della "Ferrotranviaria S.p.A.", si riporta la non condivisione della medesima.

Infatti la soluzione, così come proposta, lascerebbe senza alcun sbocco (nel verso di uscita dall'abitato) via Lama Cupa (prolungamento di via Giappone), con conseguente rilevante disagio per la circolazione stradale. Inoltre la rotatoria di innesto con via Troni non tiene conto delle altre progettazioni in corso, ed in particolare della rotatoria di innesto della "variante ad Est dell'abitato di Carato" distante circa 250 mt..."

- con nota acquisita al prot. n. 901 del 26.01.2010 l'Ufficio Tecnico/LL.PP. del Comune di Trani comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 07.08. al 21.09.2009) e modi previsti dalla L.R. sopra esplicitata, con la specificazione che non erano pervenute osservazioni in merito. Con la stessa nota esprimeva parere tecnico favorevole per il progetto in argomento,

- con nota acquisita al prot. n. 902 del 26.01.2010 la Ferrotramviaria S.p.A, trasmetteva il verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 02.10.2009 presso il Servizio Regionale LL. PP.

Dalla documentazione allegata si evinceva il parere dell'Autorità di Bacino della Puglia che si esprimeva favorevolmente all'intervento proposto a condizione che:

- siano garantite condizione adeguate di sicurezza durante la permanenza di cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un significativo ostacolo al regolare deflusso delle acque;

- in riferimento alla Fermata Bracco, venga installata opportuna segnaletica ad indicazione dell'elevata pericolosità della zona;

- in riferimento alla Fermata Bracco, l'uso e la fruizione dei manufatti e dei luoghi resti comunque subordinata all'adozione dei Piani di Protezione Civile ai sensi della Legge 225/92 e dal relativo sistema di monitoraggio ed allerta;

- con nota pervenuta il 01.02.2010 il Settore Ambiente, Mobilità e Servizi del Comune di Andria esprimeva parere tecnico favorevole per il progetto in narrativa fatto salvo il rispetto del Regolamento comunale del verde pubblico e privato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 50 del 21.07.2003.

Con la stessa nota comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 07.08. al 21.09.2009) e modi previsti dalla L.R. s.11/01 e ss.mm.ii., con la specificazione che non erano pervenute osservazioni in merito;

- con nota acquisita al prot. n. 9302 dell'08.07.2010 il Servizio Ambiente e Rifiuti della Provincia di Bari comunicava che il Comitato Provinciale V.I.A. nella seduta del 09. 06.2010 si era espresso nei termini di seguito evidenziati:

"...omissis...In generale, la trattazione delle problematiche morfo-litologiche, idrogeologiche e geotecniche risulta di carattere generico e poco specifica per ciascun sito, in quanto rimandata alla fase di progettazione definitiva; inoltre, mancano informazioni ed approfondimenti di natura ambientale, paesaggistica, rumore eco.

Per quanto sopra, si ritiene nell'ambito della procedura di assoggettabilità a VIA regionale di esprimersi per l'assoggettamento dell' intervento alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale."

- con nota acquisita al prot. n. 793 del 22.01.2010 il Settore Servizi Tecnici del Comune di Terlizzi esprimeva parere favorevole all'intervento proposto e nel contempo comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 07.08. al 20.09.2009) e modi previsti dalla L.R. di cui sopra, con la specificazione che non erano pervenute osservazioni in merito;

- con nota acquisita al prot. n. 1244 del 02.02.2010 la Ripartizione Tutela dell'Ambiente - Assessorato all'Ambiente - del Comune di Bari inviava l'attestazione dell'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 19.08. al 17.09.2009) e modi previsti dalla L.R. suindicata, con la precisazione che non erano pervenute osservazioni in merito;

- con nota acquisita al prot. n. 1245 del 02.02.2010 il Settore Ambiente e Servizi Pubblici del Comune di

Barletta comunicava che:

“...Per quanto attiene il territorio interessato dall'intervento, dall'esame degli elaborati prodotti, si evince che le opere riguardano il potenziamento delle infrastrutture esistenti, attraverso:

- Il raddoppio della linea ferroviaria;
- Il potenziamento delle stazioni di Barletta Centrale (migliore interconnessione con RFI) e Barletta Scalo;
- La soppressione dei passaggi a livello attraverso la realizzazione di due sovrappassi.

Si considera che tali interventi sono indirizzati a migliorare la sostenibilità ambientale avuto riguardo ai seguenti fattori correlati:

- potenziamento del trasporto su rotaia e, più in generale, miglioramento della mobilità ferroviaria;
- riduzione della mobilità automobilistica e, sotto il profilo ambientale, riduzione delle emissioni inquinanti e delle emissioni acustiche;
- riduzione della mobilità automobilistica e, sotto il profilo sociale, riduzione dell'incidentalità.

Alla luce di quanto sopra, per quanto attiene gli aspetti ambientali, si esprime parere favorevole, con la prescrizione che vengano adottate soluzioni progettuali di inserimento paesaggistico volte alla riduzione dell'impatto dei sistemi barriera e dei sovrappassi viari proposti...”.

Alla data del presente provvedimento non risulta invece pervenuta l'attestazione dell'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico di cui alla L.R. n. 11/01 e ss.mm.ii;

• con nota prot. n. 6355 dell'01.03.2010 il Settore Territorio del Comune di Bitonto trasmetteva copia della Deliberazione C.C. n. 20 del 17.02.2010 dalla quale si evinceva che:

“...la documentazione di cui sopra è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal 19/08/2009 al 05/10/2009, giusta attestazione di pubblicazione n.527/RP dell'Ufficio Messi comunale, depositata agli atti;

...a seguito della pubblicazione sono pervenute a questo Comune n.8 osservazioni/opposizioni...;

...in data 26/1/2010, il Dirigente Settore Territorio, ha redatto una relazione/parere, allegata al presente provvedimento, in merito agli interventi richiesti dalla Ferrotramviaria che sono stati così sintetizzati:

- Ammodernamento impianto ferroviario di stazione
- Parcheggio di scambio in prossimità dell'attuale Stazione di via Matteotti
- Parcheggio di scambio in prossimità della nuova fermata SS. Medici.

- per quanto attiene al primo intervento, lo stesso, così come si evince nell'elaborato grafico Tav. “AM82” si compone di sole opere di miglioramento e ammodernamento all'interno dell'area dell'attuale stazione in via Matteotti e, pertanto, per esso non sussistono perplessità sia di natura ambientale che di natura urbanistica;

- particolare attenzione, invece, va posta per i due interventi riguardanti la previsione dei parcheggi di interscambio localizzati nella prossimità di Bitonto-Stazione e Bitonto-Fermata SS. Medici.

RITENUTO, infatti, che nonostante la carenza delle analisi e dei dati indispensabili per un esame compiuto del progetto proposto, cosa questa evidenziata dagli uffici tecnici comunali, non vi è dubbio che le opere progettate, benché finalizzate al soddisfacimento di legittime esigenze correlate al miglioramento della mobilità su ferro nell'ambito regionale, vanno necessariamente raccordate con il vigente PRO e con i programmi di sviluppo della nostra città, al fine di evitare che la collettività bitontina subisca solo gli impatti negativi, come evidenziati nella citata relazione del Dirigente Settore Territorio del 26/1/2010 e nel parere del responsabile dell'ufficio ambiente del 22/10/2009.

VISTA la relazione/parere del Dirigente Settore Territorio del 26/1/2010 e relativi allegati.

RITENUTO che le soluzioni in essa contenute, alternative al progetto proposto dalla Società Ferrotramviaria con riferimento ai due parcheggi localizzati in prossimità di Bitonto-stazione e Bitonto-fermata SS. Medici, sono compatibili con il PRG vigente e, più in generale, con i programmi di sviluppo della nostra città.

RITENUTO, anche, che tali soluzioni progettate...assolvono alle lagnanze proposte nelle osservazioni pervenute, evitando, in tal senso, sicuri contenziosi amministrativi.

Fatte proprie, pertanto, le considerazioni di cui alla relazione del Dirigente Settore Territorio del 26/1/2010, allegata alla presente quale parte integrante, pur nella consapevolezza che le stesse hanno natura essenzialmente urbanistica, da cui, in ogni caso, il parere ambientale finalizzato alla VIA o anche alla mera assoggettabilità a VIA, questo Comune non può assolutamente prescindere, atteso anche che la materia "Ambiente" è stata ormai dichiarata trasversale a tutte le altre discipline ed, in particolare, a quella attinente la tutela ed uso del territorio...

DATO ATTO, comunque, che la società Ferrotramviaria si è dichiarata disponibile a valutare congiuntamente, a seguito ammissione a finanziamento da parte della Commissione Europea, le modifiche da apportare agli interventi così come dalla stessa proposti nel rispetto sia delle risorse finanziarie già preventivate sia anche delle finalità degli interventi ricadenti nel nostro territorio;

RITENUTO, per quanto sopra evidenziato, potersi esprimere il proprio parere favorevole sotto il profilo ambientale sul progetto proposto dalla Ferrotramviaria...con riserva, nel caso di ammissione a finanziamento da parte della Commissione Europea, di rivisitazione del progetto sotto il profilo urbanistico secondo le indicazioni rivenienti dalla Relazione del 26/1/2010 a firma del Dirigente Settore Territorio;...DELIBERA...di esprimere...il proprio parere favorevole sotto l'aspetto ambientale...;

• con nota acquisita al prot. n. 5914 del 26.04.2010 lo Sportello Unico per l'Edilizia del Comune di Ruvo di Puglia comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico dal 10.08.2009 al 24.08.2009 e dal 28.08.2009 al 27.09.2009.

Con la stessa nota comunicava il seguente parere:

"...relativamente all'intervento previsto nel Comune di Ruvo, sono stati progettati i seguenti interventi:

1. sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione dei P.L. al km 34+916 (zona "Madonna delle Grazie", a mezzo di sottovia);
2. riorganizzazione viaria per la soppressione del P.L. al km 35+635 (zona di raccordo della SP 151 con lo svincolo di immissione della SP 231);
3. riorganizzazione viaria per la soppressione dei P.L. al km 36+316 e al km 36+779, con la realizzazione di un tratto stradale con inizio dalla intersezione a raso con via Volta e relativo sottopasso ferroviario, e realizzazione di due rotatorie;
4. parcheggio di scambio (170 stalli) e riorganizzazione viaria (con sottopassaggio) della stazione.

In linea di massima si esprime parere favorevole sul progetto in oggetto, ferme restando le determinazioni conclusive ad esprimersi sul progetto definitivo e alla luce delle seguenti considerazioni:

- relativamente alla soluzione individuata per la soppressione del PL al km. 35+635 (precedente punto 2) si esprime l'avviso che la prevista rotonda, di raggio pari a 35 metri, abbia un notevole impatto visivo ed ambientale (visibile nella simulazione su ortofoto allegata al progetto) che a parere dell'ufficio scrivente va verificata in rapporto allo scopo che si intende perseguire;
- relativamente alla soluzione individuata per la soppressione del P.L. al km 34+916 a mezzo sottovia, si rappresenta che la planimetria dello stato dei luoghi non rappresenta quello che è, effettivamente, l'attuale stato dei luoghi, in quanto nei pressi della Chiesa della Madonna delle Grazie è stato già realizzato uno svincolo; inoltre la soluzione progettuale ha previsto al realizzazione di un allargamento della Via De Filippo con delle bretelle orizzontali, parallele al previsto sottovia, che dovrebbero essere realizzate a carico delle recinzioni della contigua zona residenziale, con notevole danno a carico dei privati;
- relativamente alla soluzione individuata per la soppressione dei P.L. al km 36+316 e al km 36+779, si evidenzia che la prevista arteria stradale che si diparte da Via Volta confligge con la previsione comunale di ampliamento del locale Liceo scientifico, così come stabilito con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 58 del 24/10/2008; inoltre la proposta soluzione progettuale appare eccessivamente artificiosa e non di semplice utilizzazione relativamente al collegamento tra la zona stazione nel centro abitato e la zona a sud della stazione (prolungamento di via Santa Barbara);,

• con nota acquisita al prot. n. 5970 del 27.04.2010 la Ripartizione Tutela dell'Ambiente - Assessorato all'Ambiente - del Comune di Bari comunicava che:

“...il Progetto in questione possa essere escluso dalla procedura di V.I.A, stabilendo le seguenti specifiche prescrizioni, finalizzate alla eliminazione e/o mitigazione degli impatti sfavorevoli sull'ambiente, al/e quali il soggetto proponente è tenuto ad adeguarsi nelle fasi della progettazione successive a quella preliminare:

• in sede di acquisizione del parere urbanistico-edilizio, connesso alla presentazione del Progetto definitivo relativo alle opere in argomento, dovrà essere acquisito specifico parere paesaggistico ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (che ha abrogato il D. Lgs. n. 490/1999), con particolare riferimento al parcheggio “Fesca - San Girolamo” (acqua pubblica) e al parcheggio “Enzitetto” (emergenze NVA21 e SAK21);

• il Progetto in argomento dovrà, comunque, rispondere alle vigenti norme in materia di impatti acustici, elettromagnetici e luminosi. A riguardo, sia in fase di realizzazione che post - operam, dovranno essere effettuate campagne di monitoraggio per l'acquisizione dei dati specifici i cui esiti dovranno essere trasmessi al Comune di Bari per le opportune valutazioni...”;

• con nota acquisita al prot. n. 6709 del 13.05.2010 il Settore 14° - Ambiente e Rifiuti - della Provincia di Barletta - Andria - Trani trasmetteva il seguente parere del Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A., espresso nella seduta del 13.04.2010:

“...1. Lo studio prodotto dal proponente non approfondisce a sufficienza numerosi elementi relativi a quadri di riferimento di interesse ambientale.

2. L'attuale livello di progettazione preliminare non consente di valutare con sufficiente approssimazione alcuni aspetti ambientalmente molto rilevanti quali, ad esempio, quelli connessi all'interramento della linea ferrata in ambito urbano ad Andria.

3. La natura dell'intervento renderebbe auspicabile l'analisi comparativa di differenti alternative progettuali, specie con riferimento all'interramento del fascio di binari in ambito urbano di Andria.

4. Sarebbe altresì auspicabile che il proponente fornisse evidenza dei risultati dell'analisi Costi Benefici ambientali dell'intervento.

5. La fattispecie delle opere e degli impatti attesi sembra ben inquadrata dalla descrizione riportata nell'allegato V alla parte II del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

Si ritiene, nell'ambito della procedura di assoggettabilità a VIA Regionale, di esprimersi per l'assoggettamento a VIA dell'intervento...”;

• con nota acquisita al prot. n. 9793 del 19.07.2010 la Ferrotramviaria S.p.A., in relazione alle osservazioni formulate dagli enti territoriali nei rispettivi pareri, trasmetteva elaborati tecnici comprensivi di approfondimenti progettuali;

• con successiva nota acquisita al prot. n. 10284 del 28.07.2010 la società proponente, a completamento della documentazione già trasmessa, depositava uno studio sull'identificazione degli impatti attesi redatta al fine di indicare le misure più idonee per mitigare e/o eliminare gli impatti ambientali.

„ Nella seduta del 07.09.2010, il Comitato Reg.le di V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del c. 6 art. 4 e del c. 4 art. 11 del R.R. approvato con D.G.R. n. 18589/09, esaminata la documentazione progettuale, preso atto dei pareri pervenuti, considerate le osservazioni pervenute, rilevava quanto di seguito riportato:

Si tratta di una richiesta di verifica di assoggettabilità per le opere connesse al raddoppio della linea Bari -Barletta. Le opere a realizzarsi interessano i comuni di Bari, Bitonto, Terlizzi, Corato, Ruvo, Andria e Barletta, e consistono in:

- Bari: Ammodernamento impianto ferroviario sulla tratta Bari Centrale - Fesca/San Girolamo con interconnessione con RFI
- Bari: Nuova Stazione Libertà (1° fase)
- Bari: Parcheggio di scambio (1° fase 261+8 stalli) nella stazione Fesca / San Girolamo
- Bari: Riorganizzazione della Stazione di Bari - Palese (parcheggio 31 stalli)
- Bari: Riorganizzazione viaria per il collegamento alla fermata Palese - Macchie (parcheggio per 31 stalli)
- Bari: Parcheggio di scambio (1° fase - 338 stalli) alla fermata di Enzitetto
- Bitonto: Parcheggio di scambio (1° fase 348 stalli) alla nuova fermata Santi Medici
- Bitonto: Parcheggio di scambio (250 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
- Bitonto: Ammodernamento impianto ferroviario di stazione
- Bitonto: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al 18+359
- Terlizzi: Parcheggio di scambio (243 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
- Ruvo: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al Km 34+916
- Ruvo: Riorganizzazione viaria per la del PL al Km 35+635
- Ruvo: Riorganizzazione Viaria per la soppressione dei PL al Km 35+316 e al Km 36+779
- Ruvo: Parcheggio di scambio (170 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
- Corato: Parcheggio di scambio (59 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
- Corato: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione dei PL al Km. 45+071 e al Km. 45+435
- Corato/Andria: Raddoppio di linea (11500 mt)
- Andria: Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con le nuove fermate di Andria Sud (superficiale - 315 stalli) e Andria Nord (interrata)
- Barletta: Raddoppio di linea (2.000 mt) verso Andria e riorganizzazione della fermata di Barletta scalo
- Barletta: Raddoppio di linea (1.500 mt) verso Barletta scalo e riorganizzazione della stazione di Barletta Centrale con interconnessione con RFI

L'opera proposta oltre alla realizzazione di infrastrutture volte a migliorare l'accessibilità della linea ferroviaria con parcheggi di interscambio (con numero di posti mai superiore a 200), al miglioramento della viabilità di accesso, l'eliminazione di passaggi a livello, prevede il potenziamento della linea con il raddoppio e la realizzazione di nuove fermate.

In relazione alle richieste integrative degli enti territoriali, gli elaborati integrativi trasmessi e la relazione sugli impatti attesi e sulle opere di mitigazione meglio descrivono le opere progettuali e il loro inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico.

Gli elementi individuati dall'allegato V per stabilire la assoggettabilità o meno a VIA di un intervento sono, tra gli altri, i seguenti:

- Caratteristiche dei progetti

Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- dell'utilizzazione di risorse naturali,
- della produzione di rifiuti,
- dell'inquinamento e disturbi alimentari,
- del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

- Caratteristiche dell'impatto potenziale

Le opere previste per l'attraversamento del centro urbano di Andria hanno senza dubbio ancora molte caratteristiche in comune con quelle individuate dall'allegato V.

Alla luce di quanto sopra illustrato, poiché dette opere costituiscono parte integrante della proposta

progettuale esaminata, il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di assoggettare alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale l'intervento proposto;

Successivamente, nella seduta del 28.09.2010, il Comitato Reg.le di V.I.A. ha ritenuto di dover integrare il precedente parere precisando che l'assoggettamento a V.I.A. dell'opera è conseguente alle caratteristiche degli interventi previsti, specie in ambito urbano dell'abitato di Andria, riconducibili a quelle individuate dall'all. V al D. Lgs. 152/06.

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 e ss.mm.ii.;

Richiamati gli articoli 15, 18 e 21 della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1859 del 13.10.2009 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale del Comitato Reg.le di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 28, L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto in particolare il c. 2 art. 2 del predetto Regolamento che testualmente recita:

“Le competenze del Comitato comprendono:

- a) L'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo (SIA);
- b) L'individuazione e la quantificazione degli impatti diretti ed indiretti dei progetti sulle diverse componenti ambientali (suolo, sottosuolo, acque, aria, paesaggio) e sugli elementi che ne fanno parte (l'uomo, la fauna e la flora, il clima, il paesaggio, i beni materiali, il patrimonio culturale) e le interazioni tra questi; la valutazione delle misure proposte per eliminare o mitigare gli impatti negativi previsti; la valutazione degli eventuali sistemi di monitoraggio della compatibilità ambientale dei progetti proposti dal proponente;
- c) L'analisi dei contenuti di tutte le osservazioni, delle controdeduzioni, dei pareri e quant'altro afferente il progetto in esame e di tutta la documentazione agli atti;
- d) L'esposizione e la discussione, in sede plenaria, dei contenuti salienti di tale documentazione;
- e) La formulazione di un parere sull'impatto ambientale del progetto, opera o intervento proposto.

Sulla base del parere espresso dal Comitato, il Dirigente della struttura competente adotta il provvedimento finale, denominato “Giudizio di compatibilità ambientale”.

ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.

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

Tutto quanto sopra premesso, sulla base del parere espresso dal Comitato Reg.le di V.I.A., così come previsto dall'art. 2, comma 2 (ultimo capoverso) del precitato Regolamento Regionale

DETERMINA

- di ritenere il progetto concernente le opere di raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta, linea Bari-Barletta, con l'interramento del tracciato ferroviario nell'abitato di Andria, con la rettifica del tracciato sulla tratta Andria-Barletta e l'interconnessione con RFI nella stazione RFI di Barletta e Bari, proposto dalla Ferrotramviaria S.p.A - Piazza G. Winckelmann, 12 - Roma -, assoggettato alle procedure di V.I.A. per tutte le motivazioni espresse in narrativa ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nelle sedute del 07.09.2010 e del 28.09.2010.

- Di notificare, a cura del Servizio Ecologia, il presente provvedimento al proponente ed agli enti interessati;

- Di far pubblicare, a cura del Servizio Ecologia, il presente provvedimento sul B.U.R.P. e sul sito web dell'Assessorato all'Ecologia;

- Di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;

- Di trasmettere copia conforme del presente provvedimento alla Segreteria della G.R..

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.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss. mm., può proporre ricorso giurisdizionale amministrativo al competente Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia entro il termine di 60 giorni dalla piena conoscenza dell'atto, o, in alternativa ricorso straordinario al presidente della Repubblica (ex D.P.R. 1199/1971) entro il termine di 120 giorni dalla sua conoscenza.

Il Funzionario Il Dirigente

Istruttore P.O. VIA del Servizio Ecologia

Sig.ra C. Mafrica Ing. A. Antonicelli
