



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 74 del 12/05/2011

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE UFFICIO PROGRAMMAZIONE VIA E POLITICHE ENERGETICHE/VAS 14 marzo 2011, n. 57

L.R. N. 11/2001 e ss.mm.ii., D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale - Grande Progetto "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana nord-barese - Linea Bari-Barletta: opere di raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta - Proponente: Ferrotramviaria S.p.A.

L'anno 2011 addì 14 del mese di Marzo in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

**IL DIRIGENTE
L'UFFICIO VIA/VAS**

Ing. Gennaro RUSSO, 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:

PREMESSO CHE:

- con Determinazione del Dirigente del Servizio Ecologia della Regione Puglia n. 444 dell'01.10.2010, a seguito di quanto rilevato dal Comitato Reg.le di V.I.A. nelle sedute del 07.09.2010 e del 28.09.2010, veniva assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale 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, per le motivazioni esplicitate nello stesso provvedimento;

VISTO CHE:

- a seguito del pronunciamento di cui al punto precedente, ai sensi della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i, la Ferrotramviaria S.p.A - Piazza G. Winckelmann, 12 - Roma -, con nota prot. n. 2935 datata 05.11.2010 ed acquisita al protocollo del Servizio Ecologia n. 14592 del 17.11.2010, trasmetteva l'istanza di compatibilità ambientale per il progetto in premessa citato.

Nella precitata richiesta 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 proposto consiste 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'opera proposta, derivata da un approfondito studio trasportistico esteso all'intera linea Bari-Barletta, investe i territori dei comuni di Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria, Barletta, compresi tra le province di Bari e Barletta-Andria-Trani (BAT).

Così come richiesto dall'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, la società proponente comunicava che avrebbe provveduto alla pubblicazione di rito sulla Gazzetta del Mezzogiorno dell'08.11.2010.

Infine, con la nota in argomento, la società proponente depositava la documentazione prevista dalla normativa vigente, costituita da:

- Progetto definitivo
- Studio di impatto ambientale;
- Elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera.

Al fine di consentire l'espressione del parere di competenza, detta documentazione veniva contestualmente trasmessa agli enti territorialmente interessati nonché all'Autorità di Bacino della Puglia.

• Con nota acquisita al prot. n. 14921 del 24.11.2010 il Dirigente del Settore Ambiente del Comune di Corato trasmetteva la richiesta di pubblicazione dell'avviso di deposito degli elaborati progettuali dell'intervento in oggetto presso l'albo pretorio, inoltrata all'Ufficio Segreteria dello stesso Comune.

A tale proposito si rileva che le forme di pubblicità previste dall'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii per l'istruttoria di compatibilità de quo sono state puntualmente effettuate dal proponente con la pubblicazione dell'avviso di deposito sul quotidiano "La Gazzetta del Mezzogiorno" dell'08.11.2010.

• Con nota pervenuta in data 01.12.2010 il Comune di Terlizzi - Settore Servizi Tecnici - esprimeva parere favorevole di compatibilità ambientale all'intervento proposto, con il rispetto delle seguenti prescrizioni:

a. Nell'esecutivo andrà specificamente effettuata una verifica tra il progetto e le previsioni di PRO. Nei fatti, in molti passaggi delle relazioni, l'area di intervento è dichiarata ricadente, in parte, su "Viabilità di PRO", ma tale affermazione non è suffragata dall'esame degli elaborati presentati all'Ente.

b. In sede di autorizzazione, è opportuno che sia dichiarata con chiarezza, da parte del proponente, la capacità effettiva del parcheggio progettato, considerato che nelle varie relazioni essa varia da 175 a 328 posti.

c. Considerato che l'area rientra parzialmente in ambito territoriale esteso "C" del PUTT/p, si esprime parere favorevole circa la compatibilità paesaggistica dell'intervento, ai fini e per gli effetti dell'assolvimento degli obblighi sussistenti, in capo al promotore, per l'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica;

• con nota prot. n. 15552 del 09.12.2010 il Servizio Ecologia, nell'ambito del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale, convocava apposita Conferenza di Servizi per il giorno 16.12.2010 "per l'acquisizione dei pareri, di intese, concerti, nulla osta o assensi di cui all'art. 9 Capo II della Legge 340/2000..." dei soggetti coinvolti a vario titolo nell'ambito del precitato procedimento;

• con nota acquisita al prot. n. 15777 del 15.12.2010 il Comune di Bari - Assessorato all'Ambiente - comunicava il parere favorevole all'opera in discussione con il rispetto delle seguenti prescrizioni:

3 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);

3 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 prot. n. 16074 del 23.12.2010 il Servizio Ecologia trasmetteva ai soggetti convocati il verbale della Conferenza di Servizi del 16.12.2010, del quale si riportano i seguenti brani:

"...L'ing. Antonicelli (Presidente della Conferenza di Servizi) procede con la lettura del parere favorevole con prescrizioni pervenuto dal Comune di Bari - Assessorato all'Ambiente - (v. pag. 2, punto 4 del presente provvedimento)...

L'ing. Fabietti (rappresentante della Ferrotramviaria S.p.A. nonché Responsabile del Procedimento) specificando che l'intervento in discussione non interferirà con l'interramento lato nord del progetto proposto dalla Italferr S.p.A. relativo al nodo ferroviario di Bari, si dichiara disponibile ad accogliere le prescrizioni formulate dal comune di Bari col predetto parere, impegnandosi formalmente a predisporre in fase progettuale esecutiva i monitoraggi ambientali richiesti.

Si procede con la lettura del parere favorevole condizionato espresso dal Settore Servizi Tecnici del Comune di Terlizzi, (v. pag. 2, punto 3 del presente provvedimento)...

A tal proposito l'ing. Fabietti precisa che la società proponente ha recepito tutte le osservazioni espresse dal sopraddetto ente comunale nella precedente istruttoria di verifica di compatibilità ambientale, provvedendo ad una riprogettazione che ha risolto le problematiche connesse a vincoli preesistenti e alla diminuzione a n. 175 posti dei 328 posti auto previsti nel precedente progetto.

Si da quindi lettura del parere...espresso dall'Autorità di Bacino della Puglia.

In detto parere la citata Autorità "...ritiene che l'ipotesi progettuale, nelle linee generali, sia meritevole, ai soli fini della procedura in oggetto indicata, di preliminare condivisione. In considerazione del fatto che il tracciato interseca il reticolo idrografico, aree a pericolosità idraulica nonché siti per cui non si può escludere la presenza di cavità e sprofondamenti, le opere sono soggette al Titolo II ed eventualmente al titolo III delle NTA del PAI.

Si rende altresì noto che l'esame della documentazione...lascia presupporre la necessità di approfondite integrazioni progettuali.

Questa Autorità, nel confermare la propria disponibilità ad incontri tecnici con il soggetto attuatore, comunica che il parere definitivo di competenza sarà emesso all'atto della procedura autorizzativa finale, propedeutica alla esecuzione delle opere."

L'ing. Fabietti a tal proposito si dichiara disponibile ad effettuare con tempestività gli approfondimenti richiesti.

Viene data lettura della nota pervenuta dal Sindaco del Comune di Bitonto...che comunica la motivata impossibilità di sottoporre all'approvazione dell'organo competente la nuova proposta della Ferrotramviaria S.p.A., impegnandosi a formalizzare e rimettere le proprie determinazioni.

L'ing. Fabietti dichiara che anche per il territorio di Bitonto la nuova proposta progettuale prevede una riduzione ed una delocalizzazione del numero dei parcheggi, al fine di risolvere le problematiche evidenziate dal predetto Comune nel vecchio progetto.

Ugualmente per i territori di Ruvo e Corato si è tenuto conto delle eccezioni sollevate nella precedente istruttoria; in particolare per Ruvo, l'ing. Fabietti dichiara che sono stati risolti i problemi connessi alla nuova viabilità ed agli edifici residenziali adiacenti nonché a quelli relativi all'innesto con la Chiesa della Madonna delle Grazie.

Allo stesso modo per quanto attiene il territorio di Trani, la Ferrotramviaria dichiara di aver recepito le

richieste concernenti le modifiche del sottopasso per Trani.

Nel territorio di Andria ed in particolare per quanto riguarda le opere di interrimento della linea, è stato rimodulata la programmazione degli interventi e si è ritenuto necessario de localizzare l'area di cantiere. Inoltre la stessa società proponente ha predisposto uno studio di dettaglio che considera le interferenze delle nuove opere con le abitazioni limitrofe, evidenziando che le emissioni di rumori e vibrazioni non raggiungono livelli preoccupanti per gli abitanti.

Lo studio geologico ed idrogeologico ha evidenziato l'assenza di falde superficiali.

In merito alle problematiche connesse al raddoppio della linea per complessivi 5 km nel territorio comunale di Barletta, la società dichiara di aver risolto le interferenze delle opere con il torrente Ciappetta mediante l'allargamento della sezione del canale al fine di prevenire eventuale esondazione dello stesso.

Il rappresentante del comune di Andria ...si riserva di pronunciare il proprio parere definitivo in quanto ritiene necessari specifici approfondimenti in relazione alle attività di pianificazione territoriale previsti in particolar modo per la viabilità ed i parcheggi.

L'ing. Fabietti ... prende atto di quanto emerso in sede di Conferenza e si rende disponibile a fornire i chiarimenti necessari agli enti interessati, a promuovere specifici incontri al fine di perfezionare le scelte progettuali, nonché a contattare l'autorità di Bacino per risolvere le problematiche espresse nel parere pervenuto in detta sede.

L'ing. Antonicelli, visti gli esiti della Conferenza, preso atto che non risultano pervenuti i pareri dell'amministrazione provinciale di Bari e delle Amministrazioni Comunali di Ruvo, Corato e Barletta, considerato che il Comune di Bitonto ed Andria hanno evidenziato al necessità di ulteriori approfondimenti, fissa ulteriore Conferenza di Servizi per il giorno 10.01.2001...

Entro tale data dovranno pervenire i pareri di tutti gli enti coinvolti nella procedura in esame che saranno sottoposti, per le valutazioni di competenza, all'attenzione del Comitato Reg.le per la V.I.A. al fine di consentire l'espressione del competente parere di compatibilità ambientale sulla base del quale dovrà essere emesso il provvedimento finale relativo alla procedura di V.I.A.

Per tutto quanto sopra evidenziato, con la predetta nota prot. n. 16074 del 23.12.2010 il Servizio Ecologia convocava ulteriore Conferenza di Servizi per il giorno 11.01.2011 e nel contempo invitava la società proponente e gli enti interessati a condividere ed informare questo ufficio di ogni eventuale, ulteriore sviluppo di interesse per la procedura in corso.

- Con nota prot. n. 5 del 04.01.2011 la Ferrotramviaria S.p.A., recependo quanto indicato dall'amministrazione comunale di Andria in sede di Conferenza di Servizi del 16.12.2010, trasmetteva al Servizio Ecologia, al Sindaco del Comune di Andria, alla Provincia di Barletta-Andria-Trani, all'Autorità di Bacino della Puglia, e per conoscenza agli altri enti coinvolti nella procedura di V.I.A., elaborati progettuali che perfezionano ed integrano la documentazione progettuale precedentemente depositata con nota prot. n. 2935 datata 05.11.2010, in narrativa esplicitata a pag. 1, punto 2;

- Con successiva nota prot. n. 6 del 04.01.2011 la Ferrotramviaria S.p.A., relativamente alle prescrizioni contenute nel parere favorevole del Comune di Terlizzi, in narrativa esplicitato a pag. 2, punto 2, precisava che:

"...a) prescrizione afferente le aree a "Viabilità di P.R.G.": è stata effettuata la verifica richiesta e si specifica che la soluzione tecnica prevista con il progetto definitivo, contrariamente a quanto proposto in fase preliminare, prevede che gli interventi non ricadano, neppure parzialmente, su aree destinate a "Viabilità di P.R.G."; per maggiore chiarezza si allega uno stralcio della planimetria su base P.R.G. della soluzione proposta con il progetto preliminare (Ali. 1) ed uno indicante la nuova soluzione proposta con il progetto definitivo (Ali. 2), revisionata alla luce di quanto da Voi indicatoci con la Vs. nota prot n. 30555 del 02.11-2009;

b) prescrizione afferente la capacità del parcheggio: constatato il mero refuso riportato in alcuni elaborati descrittivi del progetto definitivo, si dichiara che la capacità effettiva del parcheggio progettato è pari a 175 posti auto, così come riportato negli elaborati grafici già trasmessi con la ns. nota prot. n. 2935 del 05.11.2010;

e) prescrizione afferente l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica: il promotore dell'intervento in oggetto provvederà all'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica nei tempi e nelle modalità previste...";

- con nota prot. n. 139 del 06.01.2011, trasmessa tramite fax ed acquisita al prot. n. 103 del 10.01.2011, l'Autorità di Bacino della Puglia, relativamente all'intervento in oggetto, comunicava:

- “... che l'AdBP con nota prot. n. 15474 del 16/12/2010 ha espresso un parere di preliminare condivisione del progetto in epigrafe sottolineando la necessità di integrare il progetto al fine del rilascio del parere definitivo relativo alla effettiva esecuzione delle opere previste;

- che i progettisti, a seguito di un incontro informale con i funzionari della S.T.O., hanno trasmesso in data 28/12/2010 a mezzo e-mail, acquisita al protocollo di questa Autorità in data 05/01/2011 al n. 102, una “planimetria in formato elettronico” riportante la sovrapposizione degli interventi previsti con i vincoli del PAI (nel seguito “elaborato elettronico”);

- che la società Ferrotranviaria Spa con nota n. 5 del 04.05.2011, acquisita da questa Autorità al prot. n. 114 del 05.01.2010, ha trasmesso tre planimetrie denominate: PLA 37, AR 49 e AR 50 tutte relative all'abitato di Andria;

- che dall'esame dell' “elaborato elettronico” precedentemente richiamato si evincono incongruenze con le planimetrie trasmesse e denominate “Tratta Bari-Barletta / Corografia” e “Tratta Corato-Barletta / Ortofoto”;

- che le valutazioni eseguite dalla S.T.O. sono state fatte considerando “elaborato elettronico” suddetto; visto

- che la documentazione trasmessa dalla Regione Puglia Assessorato all'Ecologia Settore Ecologia con propria nota n. AOO_089 0014702 del 18/11/2010, acquisita dall'AdBP al prot. n.14827 non contiene un elaborato grafico con l'indicazione di tutti gli interventi previsti dal progetto e la contestuale sovrapposizione dei vincoli del PAI;

- che dall'esame dell'elaborato elettronico suddetto è emerso che il progetto di potenziamento dell'itinerario ferroviario Bari - Barletta prevede una serie di interventi di seguito elencati:

- 1) Parcheggio Fesca-San Girolamo;

- 2) Parcheggio di Palese;

- 3) Parcheggio di Macchie;

- 4) Parcheggio di Enzitetto;

- 5) Parcheggio di Bitonto SS Medici;

- 6) Parcheggio di Bitonto Stazione;

- 7) Parcheggio Terlizzi;

- 8) Riorganizzazione viaria per soppressione PL al km 34+916;

- 9) Riorganizzazione viaria per soppressione PL al km 35+635;

- 10) Parcheggi di Ruvo di Puglia e riorganizzazione viaria dell'area della stazione, Parcheggio di scambio;

- 11) Parcheggio di Corato;

- 12) Raddoppio del tratto ferroviario compreso tra il Km 44+277,5 ed il Km 58+055 (Corato -Andria);

- 13) Realizzazione di una nuova fermata al Km 55+925 nell'abitato di Andria con relativo parcheggio;

- 14) Interramento del tratto di ferrovia che attraversa il centro abitato del comune di Andria che ha inizio al Km 55+368 e termina in corrispondenza del km 59+208;

- 15) Realizzazione di una nuova fermata al Km 58+998 nell'abitato di Andria con relativo parcheggio;

- 16) Raddoppio del tratto ferroviario compreso tra il Km 65+490 ed il Km 70+000 (Andria-Barletta);

17) Realizzazione di un'opera di scavalco del canale Ciapetta Camaggi, riportata nell'elaborato STR 76, situata ad una distanza di circa 150 metri a monte della strada S.S. 170;

18) Realizzazione di un sovrappasso in adiacenza al canale Ciapetta Camaggi nell'area posta ad una distanza a monte della strada S.S. 170;

considerato

a) che gli interventi: 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 13, 14 e 15 non ricadono all'interno di aree vincolate dal PAI e pertanto non soggette alle prescrizioni delle NTA attualmente vigenti;

b) che questa Autorità, con nota prot. n. 1185 del 27/01/2009, ha già espresso parere definitivo in merito al progetto di raddoppio del tratto Ruvo di Puglia-Corato;

c) che l'intervento n.1 prevede la sistemazione di un tratto di strada arginale relativa alla foce della lama Lamasinata;

d) che l'intervento n.7 è previsto in parte in aree classificate ad Alta Pericolosità Idraulica nel PAI vigente, pertanto soggetto alle prescrizioni indicate dall'art. 4 e nello specifico dall'art. 7;

e) che l'intervento n.10 prevede la realizzazione di opere in adiacenza o in asse al reticolo idrografico della carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia;

f) che l'intervento n.12 interseca cinque impluvi così come riportato nell'elaborato VIA 7.2, e pertanto ricade in aree classificate dal PAI quali alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali, e fasce di pertinenza fluviale per le quali si applicano rispettivamente gli artt. 6 e 10 delle N.T.A.;

g) che gli interventi n.16, 17 e 18 interessano sia aree classificate dal PAI quali alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali, e fasce di pertinenza fluviale per le quali si applicano gli artt. 6 e 10 delle N.T.A, sia aree classificate dal PAI ad Alta e Media pericolosità idraulica, soggette alle disposizioni degli artt. 7 e 8 delle N.T.A.;

h) che lo studio idrologico ed idraulico trasmesso, condotto per il canale Ciapetta Camaggi in condizioni di regime di moto permanente per un tratto di 500 metri a monte e 400 metri a valle dell'intervento n.17, simula il canale in una configurazione di eventuale sistemazione futura, proponendo un allargamento parziale (simulazione 1) o totale (simulazione 2) della parte di canale oggetto di studio, senza tener conto di tutti gli attraversamenti effettivamente presenti e del principio di sistemazione complessiva e definitiva dell'intero tratto del Ciapetta Camaggi che parte dalla foce e arriva a monte dell'attraversamento oggetto di intervento;

i) che pur non essendoci interferenze con i perimetri PAI "pericolosità geomorfologica", il territorio oggetto dell'intervento è particolarmente suscettibile a fenomeni di carsismo e che perciò i livelli di pericolosità e rischio connessi a questo aspetto sono da valutare tratta per tratta;

j) che lo studio geologico tecnico trasmesso, ad esclusione, ad esempio, del tratto di interrimento ad Andria, è stato elaborato per la maggior parte ad un livello di progettazione preliminare;

k) che la lettura del progetto lascia spazio a interpretazioni contraddittorie;

si esprime

per quanto di competenza, parere preliminare positivo ai fini della procedura V.I.A..

Al fine del rilascio del parere definitivo relativo alla effettiva esecuzione delle opere si richiede di trasmettere a questa Autorità il progetto integrato come di seguito descritto:

3 l'intero progetto venga descritto attraverso elaborati ordinati, chiari e di facile lettura senza dare adito a dubbi e libere interpretazioni;

3 sia trasmessa una planimetria del progetto complessivo, in opportuna scala, che riporti tutti gli interventi previsti sovrapposti ai vincoli PAI vigenti, risolvendo le incongruenze precedentemente evidenziate;

3 per l'intervento n.1 venga tenuto in conto nella progettazione della funzionalità di argine dell'arteria stradale sulla quale il parcheggio previsto si innesta;

3 per l'intervento n.7 vengano effettuate opportune valutazioni idrologiche ed idrauliche, supportate da rilievi topografici di dettaglio, al fine di dimostrare l'invarianza e/o la diminuzione delle condizioni di

pericolosità idraulica delle aree interessate dall'intervento nella fase post operam rispetto alla configurazione attuale;

3 per l'intervento n. 10 vengano valutate alternative progettuali che limitino il più possibile le intersezioni con il reticolo idrografico, vengano, inoltre, effettuate opportune valutazioni idrologiche ed idrauliche, supportate da rilievi topografici di dettaglio, al fine di dimostrare l'invarianza e/o la diminuzione delle condizioni di pericolosità idraulica delle aree interessate dall'intervento nella fase post operam rispetto alla configurazione attuale;

3 per l'intervento n. 12 venga prodotto uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica finalizzato a dimostrare l'invarianza e/o la diminuzione delle condizioni di pericolosità idraulica delle aree interessate dall'intervento, e di quelle limitrofe, per ogni nuovo intervento previsto all'interno delle aree normate dagli artt. 6 e 10 delle N.T.A. del PAI. In particolare il dimensionamento degli attraversamenti idraulici dovrà essere eseguito attraverso la simulazione di propagazione della piena in occorrenza di un evento con tempo di ritorno di 200 anni in moto permanente, nelle condizioni pre e post intervento, garantendo un franco di sicurezza almeno di un metro misurato rispetto all'intradosso dell'attraversamento nella sezione immediatamente a monte dello stesso;

3 per gli interventi n. 16, n. 17 e n. 18 venga trasmesso uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica ante e post operam, che analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte ed a valle dell'area interessata e verifichi l'assenza di un aumento della pericolosità idraulica sia locale che nei territori a valle ed a monte degli stessi interventi. Si precisa, inoltre, che ogni tipo di proposta progettuale, relativa alla sistemazione del canale Ciapetta Camaggi, non dovrà essere avulsa dal contesto in cui lo stesso canale è inserito, e cioè si dovranno considerare tutti gli attraversamenti esistenti ed analizzare l'intero tratto che si estende dalla foce fino ad una sezione a monte dell'intervento 17 posta ad una distanza adeguata;

3 per ogni intervento previsto vengano trasmessi gli elaborati geologico tecnici previsti dalla normativa vigente in materia (Regolamento di Attuazione di cui al D.P.R. 554 /99, D.M. 14/01/08: "Norme tecniche per le costruzioni, ecc.) prestando particolare attenzione agli aspetti richiamati nei "considerata" ovvero al sistema carsico pugliese.

• con nota prot. n. 377 del 07.01.2011, trasmessa tramite fax ed acquisita al prot. n. 235 del 13.01.2006, il Comune di Bitonto - 5° Settore Ufficio Ambiente - trasmetteva il seguente parere:

"...visto, in particolare, lo Studio di Impatto Ambientale, che costituisce parte integrante del Progetto Definitivo in esame, da cui si evince che gli interventi proposti porteranno alla realizzazione di parcheggi per un numero complessivo di circa 530 posti auto (non considerando la cosiddetta II fase del parcheggio di scambio - Santi Medici Bitonto);

- dato atto delle valutazioni di tipo ambientale riportate nello studio di impatto ambientale, con particolare riferimento alla "Relazione specialistica sulla valutazione degli effetti di attrazione dei parcheggi di scambio"(V.I.A. 7.1), in cui sono stati effettuati approfondimenti in termini previsionali sull'influenza delle opere a farsi in relazione alla componente traffico e ai conseguenti effetti sull'atmosfera e sul clima acustico derivanti dalla realizzazione dei parcheggi di scambio, concludendo che gli effetti studiati risultano, comunque localizzati e valutando il peso degli stessi come poco rilevante rispetto al complessivo impatto positivo dell'intero grande progetto;

si esprime parere favorevole, esclusivamente dal punto di vista ambientale, relativamente agli interventi costituiti dal parcheggio di scambio - Santi Medici (Bitonto) - I fase e parcheggio di scambio Stazione (Bitonto).

Per quanto attiene il parcheggio di scambio - Santi Medici (Bitonto) -, occorre precisare, ad ogni modo che il presente parere favorevole riguarda nello specifico la I fase dei lavori che, secondo quanto evidenziato nel progetto definitivo in esame, vedrà la realizzazione di n°367 posti auto, interessando una

superficie di circa 10.500 mq. Ci si riserva, pertanto, di esprimersi, qualora necessario ed esplicitamente richiesto, sugli interventi relativi alla non meglio precisata seconda fase. Tale considerazione si ritiene necessaria:

- tanto alla luce di quanto già detto nel parere espresso da questo Ufficio relativamente alla procedura di assoggettabilità a V.I.A., allegato alla Deliberazione di Consiglio Comunale del Comune di Bitonto n°20 del 17/02/2010 e che di seguito si riporta:

“- considerato, inoltre, in particolare, quanto dichiarato alle pagg. 1 e 2 - punto b) - dello studio di prefattibilità ambientale di cui sopra, ove si dice espressamente che:

“(…) il progetto prevede una serie di obiettivi socioeconomici che, qualora raggiunti, comporterebbero dei vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti, riduzione delle emissioni acustiche, riduzione dell'incidentalità, riduzione dei costi/consumi di produzione del trasporto privato, notevole incremento del tempo risparmiato per lo spostamento.” - osservazioni che, in verità, non sono sostenute da alcuna specifica valutazione tecnica già eseguita. Al contrario si ritiene che la concentrazione di un notevole numero di veicoli nelle zone individuate in progetto, possa causare, per le stesse, un considerevole impatto soprattutto sotto il profilo dell'incremento delle emissioni di inquinanti, sia in atmosfera che sul suolo. Peraltro è da tener presente la vicinanza delle aree interessate dal progetto in argomento, a strutture sensibili (vedi la residenza per malati terminali Hospice, la casa di riposo per anziani, con annesso padiglione di nuova costruzione per malati di Alzheimer), oltre che ad aree con discreta densità di popolazione;

si ritiene opportuno, alla luce di quanto sopra considerato, sottolineare, in questa sede, quanto meno la necessità di una valutazione in termini di riduzione del numero di posti auto previsti, essendo, tra l'altro, la stessa previsione, priva di alcuna giustificazione relativa alle ipotesi di flussi di traffico.”

- quanto alla luce delle valutazioni più volte espresse dagli stessi progettisti nella documentazione che costituisce lo Studio di Impatto Ambientale che, a proposito degli impatti sfavorevoli in fase di esercizio, relativamente alla componente ambientale atmosfera, specificano che gli unici interventi che possono determinare un aumento dei flussi di traffico, con corrispondente incremento delle emissioni inquinanti, sono quelli relativi alla realizzazione dei parcheggi di scambio e di servizio, opere queste che costituiscono gli interventi nel territorio del Comune di Bitonto. La realizzazione della seconda fase di tale parcheggio, infatti, comporterebbe di conseguenza un nuovo incremento di numero di posti auto, riproponendo le considerazioni che in precedenza avevano portato questo Ufficio ad esprimere la necessità di una rivalutazione del medesimo progetto per lo meno sotto il profilo del numero di posti auto in una zona ritenuta sensibile.

Si fanno esplicitamente salvi gli ulteriori pareri, nulla osta, atti di assenso comunque denominati da rilasciarsi dagli organi, uffici e/o enti competenti.”;

• con nota prot. n. 502 del 20.01.2011 il Servizio Ecologia trasmetteva ai soggetti convocati il verbale della Conferenza di Servizi dell'11.01.2011, del quale si riportano i seguenti brani:

“...Si acquisiscono agli atti i seguenti pareri pervenuti tramite fax:

1) Parere preliminare positivo dell'Autorità di Bacino della Puglia (v. pag. 4, punto 3 del presente provvedimento)... Nel citato parere, la predetta Autorità richiede le integrazioni progettuali esplicitate nella stessa nota al fine del rilascio del parere definitivo alla effettiva esecuzione delle opere;

2) Parere favorevole condizionato espresso del 5° Settore - Ufficio Ambiente - del Comune di Bitonto(v. pag. 7, punto 1 del presente provvedimento) ...

L'ing. Fabietti, rappresentante della Ferrotramviaria S.p.A. nonchè Responsabile del Procedimento, consegna la nota trasmessa al Comune di Terlizzi... relativa al deposito dell'informativa utile a risolvere

le prescrizioni a cui ottemperare nelle successive fasi di progettazione e riportate nel parere favorevole espresso dal predetto Ente.

Il Presidente, Ing. Antonicelli, passa la parola ai convenuti per consentire agli stessi di esprimersi in merito all'intervento proposto.

Il rappresentante della Provincia BAT richiede ulteriori dieci giorni per l'espressione del proprio parere, riservandosi di trasmettere l'adempimento di competenza appena scaduto tale termine.

Il rappresentante del Comune di Andria deposita il parere favorevole condizionato...con l'allegato denominato "Intervento Andria Sud proposte di aggiornamento a cura dell'UTC di Andria... e comunica di aver concordato con la Ferrotramviaria S.p.A. una soluzione progettuale che tiene conto dell'attività che il predetto Comune ha in corso per la realizzazione dell'area attrezzata e strutture connesse.

Tale modifica che concerne la percorribilità della rete stradale e prevede la connessione diretta della viabilità dal parcheggio al rondò, è risultata migliorativa in quanto non interferisce più con alcune particelle precedentemente interessate, riduce le dimensioni dell'opera nell'area interessata e conseguentemente è meno impattante.

A tale proposito l'ing. Fiabetti si riserva di trasmettere in tempi brevi a tutti gli enti interessati apposito elaborato progettuale concernente tale variante.

Il rappresentante del Comune di Corato deposita il parere favorevole...

L'Assessore LL.PP. del Comune di Ruvo di Puglia deposita il parere... con il quale si esprime parere favorevole all'intervento proposto fermo restando il rispetto delle previsioni del piano urbanistico generale del comune di Ruvo di Puglia in corso di redazione definitiva.

Interviene il Sindaco del Comune di Barletta che si riserva di trasmettere in tempi brevi il parere di competenza....

Visti gli esiti dell'odierna Conferenza di Servizi e di quella del 16.12.2010, preso atto che risultano pervenuti i pareri dell'Autorità di Bacino della Puglia, dei Comuni di Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato ed Andria, considerato che i rappresentanti delle amministrazioni provinciale BAT e dell'amministrazione comunale di Barletta si sono riservati di trasmettere il parere di competenza in tempi brevi, rilevato che ad oggi non risulta agli atti il parere dell'amministrazione provinciale di Bari, l'ing. Antonicelli fissa un ulteriore ultimo termine di 10 giorni per la definizione di tale adempimento da parte degli enti che non hanno provveduto in merito...

3 la Ferrotramviaria S.p.A., recependo la richiesta di variante non sostanziale avanzata sia dall'amministrazione comunale di Andria sia dall'amministrazione comunale di Barletta in sede di Conferenza di Servizi dell'11.01.2011, trasmetteva, con note prot. n. 33 e 34 del 12.01.2011, agli enti coinvolti nella procedura di V.I.A. ulteriori elaborati progettuali utili alla definizione del procedimento in corso;

• con nota acquisita al prot. n. 1449 dell'11.02.2011 il Sindaco del Comune di Barletta trasmetteva il seguente parere:

"...Premesso che

- il livello di dettaglio degli elaborati grafici a corredo del progetto non consente valutazioni approfondite sulla qualità e sull'entità dei singoli interventi proposti nel territorio del Comune di Barletta;

Considerato che, in occasione della Conferenza di Servizi tenutasi presso la Regione Puglia in data 11 gennaio 2011, si è preso atto di quanto segue:

a) Ferrotramviaria, su specifica richiesta del Comune di Barletta, ha dichiarato che i sottopassi pedonali saranno dotati di tutti gli accorgimenti tecnologici (ascensori o scale mobili) atti a superare le barriere architettoniche;

b) Ferrotramviaria, su specifica richiesta del Comune di Barletta, ha dichiarato la disponibilità a prolungare il sottopasso pedonale di Via Vittorio Veneto all'interno dell'area "ex distilleria" di proprietà

comunale, prevedendo il recupero funzionale della palazzina "ex custode", a vantaggio della sicurezza per quanto concerne il traffico pedonale e quale migliore collegamento intermodale con il parcheggio interrato a realizzarsi;

c) Il sottopasso pedonale della stazione di Barletta-scalo deve essere integrato da un sovrappasso pedonale che consenta il collegamento di Via Andria (S.S. 170 DIR) con il nuovo quartiere del Piano di Zona - 167;

in considerazione della valenza strategica del progetto che, nell'obiettivo di permettere la facile raggiungibilità della stazione aeroportuale di Bari - Palese, trasforma di fatto la stazione di Barletta Centrale in "nodo ferroviario", nonché, alla luce di quanto sopra specificato, si esprime parere favorevole.

A margine del presente parere l'Amministrazione Comunale auspica che la Regione promuova in tempi ridotti un tavolo tecnico con RFI al fine di giungere, nell'ambito dell'obiettivo dell'interconnessione FBN-RFI, al recupero funzionale, mediante cessione al Comune, delle aree oggi occupate da binari di cui è prevista la definitiva dismissione, aree che si rivelano strategiche per il miglioramento dell'infrastruttura viaria, nonché per la sicurezza delle persone, con particolare riferimento a Via Vittorio Veneto..."

• con successiva nota acquisita al prot. n. 1540 del 17.02.2011 la Provincia di Barletta-Andria-Trani - Settore XI -, relativamente all'opera de quo, informava:

"...che il Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - sezione V.I.A. - nel corso della seduta del 13/01/2011 si è così espresso:

omissis..."Il proponente ha prodotto una esaustiva documentazione tecnica che consente di chiarire le perplessità di cui al parere del 13 aprile 2010.

In particolare, negli allegati PIA 32-PLA33.6 e SEZ 35-35.2, vengono proposte soluzioni di intervento contestualizzate allo stato dei luoghi e sufficientemente conservative.

Lo S.I.A: analizza con sufficiente dettaglio i quadri di riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

L'analisi contenuta nell'elaborato VIA 2.1 illustra la coerenza dell'intervento con:

- La Rete Natura 2000; Le aree protette; Il Piano di Assetto Idrogeologico;
- Il Piano di Tutela delle Acque;
- Il PUTT;

Gli strumenti di Pianificazione locali.

Nell'allegato S.I.A.: 2.3.vengono individuati e valutati gli Impatti in fase di costruzione ed esercizio sulle componenti ambientali Aria, Acqua, Suolo e sottosuolo, fauna, flora ed ecosistemi, individuando idonee opere di mitigazione.

CONCLUSIONI

Alla luce della documentazione analizzata, il Comitato esprime parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento."... omissis.

Tenuto conto delle ulteriori integrazioni documentali ricevute in data 14/01/2011 e del verbale ricevuto a mezzo fax del 20/01/2011, il Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - sezione V.I.A. nel corso della seduta del 21/01/2011 si è così espresso:

omissis... "Il Comitato prende atto che in data 14/01/2011 sono pervenute integrazioni documentali i cui contenuti erano stati anticipati in seno alla conferenza di servizi regionale tenutasi in data 10/01/2011.

Si rileva con riferimento alla tav. PLA 37, rev. 2, del 11/01/2011 una diversa disposizione del parcheggio rispetto a quanto rappresentato nell'all. 5 al verbale della conferenza di servizi del 10/01 u.s. ricevuto in data 20/01/2011, ed in ogni caso, il Comitato VIA conferma e ribadisce il parere favorevole già espresso in corso della seduta del 13/01/2011."... omissis.

Ciò premesso si esprime parere ambientale favorevole alla realizzazione dell'intervento.”;

• nota acquisita al prot. n. 1538 del 17.02.2011 la Provincia di Bari - Servizio Ambiente e Rifiuti comunicava il parere di seguito riportato, espresso dal Comitato Prov.le di V.I.A. nella seduta dell'01.02.2011:

“Si tratta di una procedura di VIA di competenza Regionale, nell'ambito della questa Provincia è chiamata ad esprimere un parere di natura endoprocedimentale.

L'intervento è stato già analizzato nella seduta del 09 giugno 2010 e il Comitato si è espresso per l'assoggettamento a VIA.

Successivamente la Regione Puglia ha ritenuto di assoggettare a VIA la proposta progettuale. Il Proponente ha conseguentemente provveduto alla redazione del Progetto Definitivo delle opere ed alla redazione di uno S.I.A: ed ha trasmesso tale documentazione alle Province di Bari e BT ed alla regione Puglia.

La Provincia di Bari torna pertanto a pronunciarsi nuovamente sull'intervento. Problematiche di natura ambientale

La descrizione dell'intervento così come la puntuale analisi degli aspetti ambientalmente significativi è contenuta nel verbale della citata seduta del Comitato, al quale si rimanda per ogni dettaglio e che, comunque, qui si intende integralmente richiamato.

Gli elementi che, nella precedente seduta, avevano indirizzato il Comitato verso la richiesta di assoggettamento a VIA sono i seguenti:

- Necessità di disporre di un maggiore dettaglio progettuale rispetto a quello della progettazione preliminare, attesa la particolare tipologia dell'opera e le numerose interferenze tra questa e le diverse matrici ambientali.
- Opportunità di approfondire e meglio circoscrivere le varie problematiche di natura idrogeologica e geologica.
- Necessità di valutare gli impatti sul traffico delle previste aree a parcheggio. Necessità di meglio definire le opere di mitigazione, specie relativamente alla componente rumore. Opportunità di approfondire le tematiche connesse alla mitigazione dell'impatto paesaggistico dei manufatti.

Considerazioni

Il proponente ha redatto il progetto definitivo dell'opera, nel quale vengono affrontate con sufficiente dettaglio tutte le problematiche di natura tecnica che nel progetto preliminare erano trattate con un approccio speditivo.

In particolare la progettazione definitiva meglio chiarisce le modalità di drenaggio e convogliamento delle acque meteoriche ricadenti sulle superfici impermeabilizzate dei parcheggi, così come fornisce utili dettagli in merito alla risoluzione dei nodi funzionali parcheggio-viabilità esistente.

Anche le indagini geologiche e geotecniche presentano un dettaglio sufficiente a caratterizzare compiutamente i siti interessati dalle opere di progetto.

Lo Studio di Impatto ambientale descrive compiutamente lo stato attuale delle varie matrici ambientali e tratta con sufficiente grado di approfondimento le interferenze dell'opera con le varie matrici ambientali, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Nello studio sono analizzate diverse alternative progettuali, compresa la alternativa zero, consistente nella mancata realizzazione dell'opera. Gli impatti ambientali residui sono mitigati con la realizzazione di opportuni interventi.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra illustrato, considerato che:

1. Lo studio prodotto dal proponente approfondisce sufficientemente tutti gli elementi relativi ai diversi quadri di riferimento di interesse ambientale.

2. Il livello di progettazione definitiva consente di valutare con sufficiente approssimazione gli aspetti ambientalmente rilevanti.
3. La realizzazione dell'opera in progetto apporterà indubbi benefici ambientali connessi alla riduzione del traffico su gomma.

Si ritiene...di esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento proposto.”;

„ Nella seduta dell'08.03.2011, 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 tutta la documentazione progettuale, tutte le integrazioni e i pareri pervenuti, le risultanze delle conferenze di servizi tenutesi, considerato che non sono state presentate osservazioni nei termini previsti dalla normativa vigente, rilevava quanto di seguito riportato:

“Si tratta di un intervento che rientra nella categoria denominata “Linee ferroviaria a carattere regionale”, di cui all'allegato B.1 lettera d) della L.R. 11/2001, assoggettato a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza Regionale. L'intervento coinvolge i territori amministrativi di Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Andria e Barletta.

Il Comitato, nella seduta del 07/04/2010, analizzati gli elaborati a suo tempo prodotti dal proponente e preso atto dei pareri pervenuti da parte dei soggetti titolati e, in particolare, delle Province di Bari e Barletta-Andria-Trani, riteneva di assoggettare a VIA l'intervento.

Il proponente ha conseguentemente prodotto il progetto definitivo delle opere e lo Studio di Impatto Ambientale ad esse relativo e, pertanto, il Comitato torna ad esprimersi nuovamente sull'argomento. Gli elaborati consegnati e relativi allo studio di impatto ambientale sono:

Sintesi non tecnica

Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento programmatico

Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento progettuale

Studio di impatto ambientale - Quadro di riferimento ambientale

Analisi delle alternative

Analisi costi benefici

Bilancio di materia

Tabella di valutazione degli impatti

Relazione specialistica - Valutazione degli effetti di attrazione dei parcheggi di scambio

Relazione specialistica - Studio di compatibilità idraulica

Relazione specialistica - Interramento di Andria: valutazione del rumore e delle vibrazioni

Relazione specialistica - Valutazione preventiva dei campi elettromagnetici

Rimandando per ogni ulteriore dettaglio al citato parere emesso nel corso della seduta del 07/04/2010, che qui si intende integralmente richiamato, in questa sede ci si limita a rappresentare che gli interventi previsti in progetto sono i seguenti:

1. Bari: Ammodernamento impianto ferroviario sulla tratta Bari Centrale - Fesca/San Girolamo con interconnessione con RFI
2. Bari: Nuova Stazione Libertà (1° fase)
3. Bari: Parcheggio di scambio (1° fase 261+8 stalli) nella stazione Fesca / San Girolamo
4. Bari: Riorganizzazione della Stazione di Bari - Palese (parcheggio 31 stalli)
5. Bari: Riorganizzazione viaria per il collegamento alla fermata Palese - Macchie (parcheggio per 31 stalli)
6. Bari: Parcheggio di scambio (1° fase - 338 stalli) alla fermata di Enzitetto
7. Bitonto: Parcheggio di scambio (1° fase 348 stalli) alla nuova fermata Santi Medici
8. Bitonto: Parcheggio di scambio (250 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione

9. Bitonto: Ammodernamento impianto ferroviario di stazione
10. Bitonto: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al 18+359
11. Terlizzi: Parcheggio di scambio (243 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
12. Ruvo: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al Km 34+916
13. Ruvo: Riorganizzazione viaria per la del PL al Km 35+635
14. Ruvo: Riorganizzazione Viaria per la soppressione dei PL al Km 35+316 e al Km 36+779
15. Ruvo: Parcheggio di scambio (170 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
16. Corato: Parcheggio di scambio (59 stalli) e riorganizzazione viaria della stazione
17. Corato: Sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione dei PL al Km. 45+071 e al Km. 45+435
18. Corato/Andria: Raddoppio di linea (11500 mt)
19. Andria: Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con le nuove fermate di Andria Sud (superficiale - 315 stalli) e Andria Nord (interrata)
20. Barletta: Raddoppio di linea (2.000 mt) verso Andria e riorganizzazione della fermata di Barletta scalo
21. Barletta: Raddoppio di linea (1.500 mt) verso Barletta scalo e riorganizzazione della stazione di Barletta Centrale con interconnessione con RFI.

Attesa la natura e tipologia dell'intervento e l'elevato numero di soggetti portatori di interessi coinvolti nella procedura di VIA, la Regione Puglia ha ritenuto opportuno attivare lo strumento della Conferenza dei Servizi finalizzato alla rapida acquisizione di tutti i pareri ambientali.

La prima Conferenza è stata celebrata il giorno 16 dicembre 2010.

Nell'ambito di essa sono stati acquisiti i seguenti pareri:

Comune di Bari: parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

3 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 dall Art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. con particolare riferimento al parcheggio "Fesca - San Girolamo" (acqua pubblica) e al parcheggio "Enzitetto";

3 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.

Comune di Terlizzi: parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

3 Nell'esecutivo andrà specificamente effettuata una verifica tra il progetto e le previsioni di PRG. Nei fatti, in molti passaggi delle relazioni. l'area di intervento è dichiarata ricadente, in parte, su "Viabilità di PRG", ma tale affermazione non è suffragata dall 'esame degli elaborati presentati all' Ente.

3 In sede di autorizzazione, è opportuno che sia dichiarata con chiarezza da parte del proponente, la capacità effettiva del parcheggio progettato, considerato che nelle varie relazioni essa varia da 175 a 328 posti.

3 Considerato che l'area rientra parzialmente in ambito territoriale esteso "C" del PUTT/p, si esprime parere favorevole circa la compatibilità paesaggistica dall'intervento, ai fini e per gli effetti dell'assolvimento degli obblighi sussistenti, in capo al promotore, per l'acquisizione dell' Autorizzazione Paesaggistica.

A tal proposito l'ing. Fabietti precisa che la società proponente ha recepito tutte le osservazioni espresse dal sopraddetto ente comunale nella precedente istruttoria di verifica di compatibilità ambientale, provvedendo ad una riprogettazione che ha risolto le problematiche connesse a vincoli preesistenti e alla diminuzione a n. 175 posti dei 328 posti auto previsti nel precedente progetto.

AdB della Puglia: parere preliminare favorevole

Il Dirigente visti gli esiti della Conferenza, preso atto che non risultavano pervenuti i pareri dell'Amministrazione provinciale di Bari e delle Amministrazioni Comunali di Ruvo, Corato e Barletta, considerato che il Comune di Bitonto ed Andria hanno evidenziato la necessità di ulteriori approfondimenti, fissava ulteriore Conferenza di Servizi per il giorno 10.01.2001.

In occasione di tale seconda Conferenza venivano acquisiti i seguenti, ulteriori, pareri.

Comune di Bitonto: parere favorevole relativamente ai lavori descritti nel Progetto definitivo che prevede la realizzazione di un parcheggio (Santi Medici) n°367 posti auto, interessando una superficie di circa 10500 mq. Il comune si è riservato, qualora necessario ed esplicitamente richiesto, su eventuali ulteriori interventi attinenti a non meglio precisate fasi successive.

Comune di Andria: parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

3 Durante il corso dei lavori si mettano in atto tutte le possibili soluzioni ed accorgimenti utili a minimizzare l'impatto ambientale in fase di costruzione.

Il Comune di Andria allega al proprio parere (riportato integralmente nel verbale di C.d.S. al quale si rimanda), un elaborato planimetrico relativo ad una variazione progettuale richiesta dall'Ufficio Tecnico al proponente, finalizzata a risolvere le precedenti interferenze tra alcune opere di progetto e le previsioni degli strumenti di Pianificazione comunali.

Comune di Corato: parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

3 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.

3 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 della citata Legge Regionale, e di quanto previsto dal "PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA" del territorio comunale di Corato, redatto in data gennaio 2008 dal progettista incaricato arch. G. Centrella, ancorché non ancora formalmente approvato. Anzi, dai rilevamenti effettuati per la redazione del 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.

3 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.

Nel corpo del parere vengono formulate anche le seguenti osservazioni:

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

3 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.

3 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.

3 Si apprezza che, con la progettazione definitiva, sia stata aumentata la distanza 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".

3 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.

3 Si lamenta che la soluzione, così come proposta, lascerebbe senza alcun sbocco (nel verso di uscita dall'abitato) via Lama Cupa (prolungamento di via Giappone), con conseguente disagio per la circolazione stradale in tale zona.

Comune di Corato: parere favorevole con la prescrizione che siano rispettate le previsioni del PUG in fase di redazione.

Successivamente sono pervenuti i pareri della Provincia di Bari e di quella di Barletta Andria Trani, entrambi positivi senza prescrizioni.

Lo S.I.A presentato analizza con sufficiente dettaglio i quadri di riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

La analisi contenuta nell'elaborato VIA 2.1 illustra la coerenza dell'intervento con:

- „ La Rete Natura 2000
- „ Le aree protette
- „ Il Piano di Assetto Idrogeologico
- „ Il Piano di Tutela delle Acque
- „ Il PUTT
- „ Gli strumenti di Pianificazione locali.

Nell'allegato S.I.A: 2.3.vengono individuati e valutati gli Impatti in fase di costruzione ed esercizio sulle componenti ambientali Aria, Acqua, Suolo e sottosuolo, fauna, flora ed ecosistemi, individuando idonee opere di mitigazione.

Vengono approfonditi con studi specifici (Quadro di riferimento programmatico; Quadro di riferimento progettuale; Quadro di riferimento ambientale; Analisi delle alternative; Analisi costi benefici; Bilancio di materia) gli elementi ambientalmente rilevanti quali scavi, rinterri, aree protette, ecc.

Vengono meglio circostanziate e analizzate (anche con indagini in sito) le varie problematiche di natura idrogeologica e geologica.

Con la relazione sulla Valutazione degli effetti di attrazione dei parcheggi di scambio vengono valutati gli impatti sul traffico delle previste aree a parcheggio.

Con la relazione sulla Valutazione del rumore e delle vibrazioni si definiscono meglio le opere di mitigazione.

Con riferimento alle problematiche connesse all'interramento della linea ferroviaria nel territorio comunale di Andria, negli allegati PLA 32-PLA33.6 e SEZ 35-35.2, vengono proposte soluzioni di intervento contestualizzate allo stato dei luoghi e sufficientemente conservative.

In generale si può affermare che lo SIA e gli elaborati del Progetto Definitivo, forniscono sufficienti elementi di approfondimento conoscitivo in merito alle problematiche che avevano indotto il Comitato ad assoggettare a VIA l'intervento.

Pertanto, alla luce di quanto sopra illustrato, il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento proposto, confermando tutte le prescrizioni contenute nei pareri ambientali formulati dai soggetti titolati.

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 esprimere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate, ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta dell'08.03.2011 - 07.09.2010, parere favorevole di compatibilità ambientale 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, proposto dalla Ferrotramviaria S.p.A - Piazza G. Winckelmann, 12 - Roma -.

- 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 PO VIA dell'Ufficio VIA/VAS
Sig.ra C. Mafrica Ing. G. Russo
