



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 130 del 05/09/2012

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7 agosto 2012, n. 1596

Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n. 443/01 - Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - Raddoppio della Tratta Bari S. Andrea Bitetto. Attestazione di compatibilità paesaggistica (5.04) in deroga (5.07) alle NTA del PUTT/P con efficacia di autorizzazione paesaggistica (art. 146 del dlgs 42/2004) Proponente: ITALFER S.p.a.

L'Assessore Regionale alla Qualità del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente sulla base dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente del Servizio Assetto del Territorio riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE

“Con delibera regionale 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P. n° 6 del 11/1/2001 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio.

- l'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P prevede che gli interventi derivanti sia da piani sia da specifiche progettazioni, di natura pubblica e privata che determinano rilevante trasformazione o dello stato fisico o dell'aspetto esteriore dei territori e degli immobili compresi tra quelli sottoposti a tutela dal Piano (art. 4.01 - Opere di rilevante trasformazione), non possono essere concessi/autorizzati senza il preliminare rilascio della attestazione di compatibilità paesaggistica.

Per opere di rilevante trasformazione (art. 4.01 delle NTA) il PUTT/P definisce quelle derivanti dalla infrastrutturazione del territorio determinata da dimostrata assoluta necessità, o preminente interesse regionale o nazionale, comportante modificazioni permanenti nei suoi elementi strutturanti (art. 3.01 e seg. delle NTA del PUTT/P). L'attestazione di compatibilità paesaggistica va richiesta dal titolare dell'intervento con la contestuale presentazione del progetto. Agli elaborati tecnici costituenti il progetto va allegato lo studio di impatto paesaggistico di cui all'art. 4.02 delle NTA del PUTT/P.

L'attestazione di compatibilità paesaggistica viene rilasciata entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla Regione (dalla Giunta Regionale nel caso di opere pubbliche) previa istruttoria.

A tal fine il competente Ufficio del Servizio Assetto del Territorio ha proceduto all'istruttoria tecnica della domanda pervenuta e degli atti relativi che viene sottoposta alla Giunta Regionale per l'esame e le determinazioni di competenza, munita del parere di merito. Il merito (sia in senso positivo che condizionato o negativo) dell'attestazione deriva dagli esiti dell'istruttoria sulle risultanze dello studio di impatto paesaggistico eseguita con la verifica di compatibilità paesaggistica (art. 4.03) e della verifica della legittimità delle procedure. La attestazione di compatibilità paesaggistica vale per il periodo di dieci anni, trascorso il quale la parte non eseguita degli interventi progettati, deve essere oggetto di nuova attestazione di compatibilità paesaggistica.

La attestazione di compatibilità paesaggistica ha gli effetti, esplicitandolo, della autorizzazione ai sensi del D.L.vo n° 42/04 e dell'art. 5.01 delle NTA del PUTT/P, se necessaria, di cui segue le procedure.

- L'art. 5.07 comma 3 delle NTA del PUTT/P prevede che, fermo restando quanto relativo alle competenze dell'Amministrazione Statale, è possibile realizzare opere regionali, opere pubbliche ed opere di interesse pubblico (così come definite dalla vigente legislazione) in deroga alle prescrizioni di base (titolo III), sempre che dette opere:

- siano compatibili con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali previste nei luoghi;
- siano di dimostrata assoluta necessità o di preminente interesse per la popolazione residente;
- non abbiano alternative localizzative.

La deroga il cui provvedimento segue la procedura ed assume, se necessario esplicitandolo, gli effetti di autorizzazione ex titolo II del D.Lv. n° 490/99 (oggi art 146 del DLgs n. 42/2004 s.m.i.) e dell'art. 5.01 del Piano, viene concessa:

- per opera regionale, contestualmente all'approvazione del progetto;
- per opera pubblica, dalla Giunta Regionale;
- per opera di altro soggetto, va preliminarmente richiesta (con contestuale presentazione del progetto) alla Giunta Regionale che (acquisito il parere obbligatorio del/i Comune/i interessato/i che deve/devono esprimersi entro il termine perentorio di 60 giorni, valendo il silenzio-assenso) la concede o la nega entro il termine perentorio di 60 giorni (120 giorni, nel caso di soggetto diverso dal Comune).

(Iter procedurale)

La legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001.

Con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 supplemento ordinario), il CIPE, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che, nell'allegato 1, include - nell'ambito del "Corridoio plurimodale adriatico" alla voce "Sistemi ferroviari" - l'"asse ferroviario Bologna- Bari-Lecce-Taranto", per il quale indica un costo complessivo di 742,149 Meuro, e, nell'allegato 2, riporta, tra le opere che interessano la regione Puglia, l'"asse ferroviario Bari-Taranto".

Con delibera 29 settembre 2002, n. 85, il CIPE ha approvato il Piano delle priorità degli investimenti ferroviari (PPI)- edizione settembre 2002 per l'anno 2003 e in via programmatica per gli anni successivi ed ha, tra l'altro, previsto un percorso di accelerazione nella realizzazione di 7 progetti nel Mezzogiorno, tra i quali è stato incluso il sottoprogetto "raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto";

Il progetto di potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto è stato compreso nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Puglia, sottoscritta il 10 ottobre 2003, tra le infrastrutture ferroviarie afferenti il cosiddetto "corridoio plurimodale adriatico".

Con delibera 13 novembre 2003, n. 103, il CIPE ha approvato il PPI - edizione ottobre 2003 per l'anno 2004 e in via programmatica per gli anni successivi; piano che ricomprendeva il progetto "raddoppio Bari-Taranto" e, nell'ambito di detto progetto, il menzionato sottoprogetto "potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto";

In ordine al progetto preliminare dell'intervento di cui trattasi il CIPE, con Deliberazione 29/9/2004 n. 46 (G.U. n. 22 del 28/1/2005), si è espresso favorevolmente ai fini della localizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale nonché con riferimento alla relativa concessione del contributo per la realizzazione dell'opera.

In particolare, così come si evince dalla predetta Deliberazione CIPE n.46/2004, relativamente al progetto preliminare delle opere in oggetto indicate sono stati acquisiti i seguenti pareri e/o assensi:

- il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - Commissione speciale VIA, in data 28 agosto 2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale dell'opera;
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in data 5 agosto 2003, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- La Regione Puglia, con delibera della giunta regionale del 17 febbraio 2004, n. 124, ha espresso parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione ed ha confermato l'avviso positivo, già in precedenza espresso, sui profili di compatibilità ambientale.

A seguito della predisposizione del progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi la Società Italferr Spa, in nome e per conto di RFI Spa, ha richiesto alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici l'approvazione del progetto definitivo dell'opera in argomento.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, con nota n. 7779 del 30/9/2005, inviata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, esprimeva "in linea tecnica parere favorevole alle opere in progetto prescrivendo, comunque, che tutti i lavori vengano condotti con le dovute cautele e accorgimenti, in special modo il ripristino dello stato dei luoghi a fine lavori delle aree di cantierizzazione e della viabilità di servizio; inoltre si raccomanda di comunicare con urgenza eventuali rinvenimenti di ambienti di natura ipogeica".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, con nota n. 16430 del 13/10/2005, inviata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, nel prendere atto dello studio archeologico condotto, che ha ulteriormente evidenziato con i diversi gradi (alto, medio, basso) il rischio archeologico lungo il tracciato, esprimeva, in ordine al progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi, parere favorevole reputando "indispensabile far precedere, e quindi prevedere oneri e modalità, uno scavo archeologico preliminare in quelle aree definite ad alto rischio, perché direttamente interessate dall'attraversamento della nuova linea, per il recupero e la salvaguardia delle emergenze, in particolare per i siti individuati sulla progressiva 8+050-8+176, sito 12, progressiva 9+382-9+664, siti 13, 14, 16, 17 (vedi elaborato progettuale L022000 15RGAH00000002A)

La Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, ha espresso il proprio parere favorevole con nota n.3387 del 12/12/2005.

La Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, acquisite le valutazioni trasmesse dalle Soprintendenze di settore nonché il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, con propria nota prot. DG-BAP 302/34.19.04/47 del 02/02/2006, esprimeva, relativamente al progetto definitivo denominato "Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto Raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto", parere favorevole con le stesse prescrizioni dettate dalle sopra citate Soprintendenze. In particolare nel citato parere favorevole, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

- Considerava sufficiente per la riduzione dell'impatto paesaggistico dell'opera in progetto da alcune emergenze architettoniche individuate dal PUTT/P (costruzione a trullo alla progressiva 7+719, masseria Lamasinata, Casino Massaro e Masseria, compresi tra le progressive 5+644 e 6+097), un allontanamento della linea ferroviaria di circa 10 mt (anziché 50 mt come precedentemente prescritto) in fase di valutazione del progetto preliminare prevedendo comunque, nel contempo, per quei tratti "la realizzazione delle gallerie artificiali anziché trincee profonde";
- Considerava necessaria, stante l'interferenza dell'intervento in progetto con le lame, il rilascio dell'attestazione di compatibilità paesaggistica.
- Prendeva atto che nel progetto definitivo, compatibilmente con le esigenze tecniche e di esercizio, si è cercato di ridurre l'interferenza dell'opera con la Lama Lamasinata spostando di 10 mt. verso il margine della stessa lama, la sede ferroviaria, mitigandone l'impatto paesaggistico con il ripristino delle condizioni iniziali (coltivazioni arboree ad ulivo) nelle aree adiacenti al tracciato.

Successivamente, anche relativamente al progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi, si è espresso favorevolmente il CIPE con Deliberazione 29/3/2006 n. 95 (G.U. - S.g. n. 197 del 25/8/2006).

La società Italfer Spa, con nota n° ASI.RB.0039108.11U del 14/7/2011 di cui al prot. n° 0006156 del 22/07/2011, ha richiesto al Servizio Regionale Assetto del Territorio il rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica relativa alle opere di cui trattasi atteso che, così come si evince dall'istanza, in ordine alla compatibilità paesaggistica del progetto in argomento "si erano già espresse favorevolmente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., le Amministrazioni competenti nell'ambito della Conferenza di Servizi istruttoria di cui all'art. 4, comma 3, del D.Lgs n.190/2002 (oggi trasfuso nell'art. 166 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.)". In particolare, la società Italfer Spa motiva l'istanza di rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica presentata "in considerazione del fatto che i lavori relativi al sopra citato progetto non sono stati ancora iniziati ed è prossima la scadenza del quinquennio di validità della suddetta autorizzazione paesaggistica, ad oggi tutt'ora vigente".

La Direzione Generale per Paesaggio - Servizio IV tutela e qualità del paesaggio, con nota n. 27885 del 07/09/2011, in merito al rinnovo della autorizzazione paesaggistica richiesta dalla ditta, chiedeva le determinazioni della Regione.

L'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica - Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia, con nota n. 6569 del 16/07/2012 trasmetteva alla competente Soprintendenza proposta di autorizzazione paesaggistica ai sensi del comma 7 art. 146 del D.lgs 42/2004.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle province di Bari e Foggia con nota n. 10918 del 26/07/2012, di cui al protocollo del Servizio Assetto del Territorio AOO_ 145 n° 7067 del 26/07/2012, rilasciava ai sensi del comma 8 dell'art. 146 del DLgs n. 42/2004, parere favorevole alla realizzazione delle opere richieste, riconfermando il parere con prescrizioni espresso con nota n.7779 del 30/9/2005 e con la ulteriore prescrizione che fosse evitato, per quanto possibile, l'abbattimento di alberi di ulivo, prevedendo comunque il reimpianto degli stessi negli spazi adiacenti nel rispetto di quanto disposto dalla Lr 04/06/2007 n° 14.

Sulla base di tutto quanto in precedenza riportato il competente Ufficio del Servizio Assetto del Territorio ha pertanto completato l'istruttoria tecnica relativa alla pratica di cui trattasi che viene sottoposta alla Giunta Regionale per l'esame e le determinazioni di competenza, munita del relativo parere di merito.

Il predetto parere di merito è espresso in funzione della verifica dell'ottemperanza delle opere in progetto alle NTA del PUTT/P ed in particolare:

- agli indirizzi di tutela (art. 2.02) previsti per gli /l'ambiti/o estesi/o interessati/o;
- al rispetto delle direttive di tutela (art. 3.05) e delle prescrizioni di base (prescritte dal P.U.T.T./P o, se presente, dal sottopiano) per gli elementi strutturanti i siti interessati (Titolo III) oppure, sulle motivazioni delle integrazioni-modificazioni apportate (art. 5.07);
- alla legittimità delle procedure;
- all'idoneità paesaggistico-ambientale e culturale motivata (sia in senso positivo che negativo) delle previsioni progettuali.

(Documentazione)

La documentazione progettuale, trasmessa al Servizio Assetto del Territorio dalla ITALFER Spa con nota n° ASI.RB.0039108.11U del 14/07/2011, è costituita da numerosi elaborati scritto-grafici presentati esclusivamente su supporto digitale.

In particolare il progetto definitivo presentato, è costituito da elaborati di analisi geologica, geotecnica ed idrogeologica delle aree interessate dalle opere in progetto nonché da elaborati generali descrittivi e di rappresentazione grafica delle opere a farsi relative al corpo stradale ferroviario - opere d'arte principali- risoluzioni delle interferenze - opere relative alla fermata di villaggio dei lavoratori e della fermata di Modugno.

Il progetto definitivo presentato è costituito altresì da elaborati specifici attinenti: l'armamento della linea, la cantierizzazione e programma lavori, il progetto ambientale, la descrizione delle opere a verde, mitigazioni acustiche, mitigazione delle vibrazioni, progetto ambientale della cantierizzazione, indagini

archeologiche, progetto di monitoraggio ambientale, espropri, realizzazione degli impianti LFM, telecomunicazioni, impianti di segnalamento.

(Descrizione intervento proposto)

Come in precedenza già evidenziato il progetto di potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto è compreso tra le infrastrutture ferroviarie afferenti il cosiddetto "corridoio plurimodale adriatico".

L'intervento di cui trattasi si inquadra nel completamento del raddoppio dell' esistente linea ferroviaria Bari-Taranto ed in particolare si riferisce alla tratta compresa tra la stazione di Bari S. Andrea e la stazione di Bitetto.

Così come si evince dalla relazione tecnica descrittiva, il tracciato planimetrico della ferrovia segue un itinerario completamente esterno alle zone maggiormente antropizzate e tiene conto anche delle espansioni future previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica comunali.

Per le curve planimetriche del tracciato ferroviario sono stati utilizzati raggi compatibili con la velocità di 200Km/h, fatta eccezione per la prima curva in uscita da Bari S. Andrea, che, a causa dei vincoli fisici presenti sul territorio, consente una velocità di 100Km/h.

Il tracciato, che si sviluppa per una lunghezza di circa 10 km, prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di 8 km circa in variante rispetto al tracciato esistente, by-passando l'abitato di Modugno e sviluppandosi per quasi tutta la sua estensione in trincea totale, profonda in alcuni tratti anche oltre 10 mt, mentre per i restanti 2 km, fino alla stazione di Bitetto, è prevista l'utilizzazione di un tratto di linea già esistente.

L'area centrale del corridoio ferroviario è caratterizzata sul versante occidentale dall'insediamento produttivo di Modugno e dalla ex cava Cementir che costituisce una depressione, profonda fino ad un massimo di 35 mt. rispetto al piano del ferro, attraversata dalla linea ferroviaria con un viadotto. Nella parte finale della linea, dopo l'interferenza con la SP n°1, la linea ferroviaria in progetto inizia a salire di quota per passare da una trincea di livello leggero ad un rilevato di livello alto fino a riallacciarsi alla vecchia linea ferroviaria con una tipologia a raso. Tra la sezione di tracciato 194 e la sezione 205 una depressione nel terreno ha imposto alla soluzione progettuale la realizzazione di un altro viadotto.

Il progetto di cui trattasi prevede altresì la realizzazione di due nuove fermate - Bari Villaggio dei lavoratori e Modugno, in corrispondenza della zona di espansione prevista dal PRG, ed un Posto di comunicazione da inserire in prossimità della prima fermata.

Le interferenze con la viabilità esistente sono state risolte, prevalentemente, mediante la realizzazione di brevi tratti in galleria artificiale ed in particolare questa soluzione progettuale è stata adottata nelle interferenze con la seguente viabilità principale: SS n° 16; Bretella di raccordo Autostrada A14; Autostrada A14 Bari-Taranto; SP n° 29 Modugno-Bitritto; SP n° 224; SP n° 1.

Anche con riferimento alla viabilità secondaria la soluzione progettuale adottata prevede l'utilizzo di gallerie artificiali per riconnettere alcune strade facenti parte della rete viaria minore ma ritenute comunque indispensabili per garantire la connettività territoriale.

Oltre al passaggio delle infrastrutture viarie anche in due tratti, ovvero in prossimità della zona produttiva di Bari e prima del comune di Modugno, la linea ferroviaria in parola si sviluppa, per una lunghezza abbastanza considerevole, in galleria artificiale.

(Istruttoria rapporti con il PUTT/P)

Per quanto attiene ai rapporti dell'intervento in progetto con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio, approvato con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000 pubblicata sul B.U.R.P. n° 6 del 11/01/2001, si evidenzia quanto segue:

Con riferimento al valore paesaggistico degli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) direttamente interessati dall'intervento in progetto si evidenzia che le opere in argomento ricadono in parte in un ATE classificato di tipo "E" di valore paesaggistico "normale" (punto 1.5, art. 2.01 delle NTA del PUTT/P); in parte

ricadono, invece, in un ATE classificato “C” di valore paesaggistico “distinguibile” (punto 1.3, art. 2.01 delle NTA del PUTT/P) soggetto a tutela diretta da parte del PUTT/P; in parte ricadono invece in un ATE classificato “B” di valore paesaggistico “rilevante” (punto 1.2, art. 2.01 delle NTA del PUTT/P) soggetto a tutela diretta da parte del PUTT/P;

La classificazione “C” individua secondo il PUTT/P un “valore distinguibile laddove, sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti”

- Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di valore distinguibile “C” prevedono la “salvaguardia e valorizzazione dell’assetto attuale se qualificato; la trasformazione dell’assetto attuale se compromesso, per il ripristino e l’ulteriore qualificazione; trasformazione dell’assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica.” (art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P);

La classificazione “B” individua secondo il PUTT/P un “valore rilevante laddove, sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti”

Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di valore rilevante “B” prevedono la “conservazione e valorizzazione dell’assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio” (art. 2.02 punto 1.2 delle NTA del PUTT/P)

Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio (Ambiti Territoriali Distinti) la documentazione trasmessa rappresenta quanto segue.

Sistema geologico, geomorfologico, ed idrogeologico:

L’area d’intervento risulta parzialmente interessata da particolari componenti di rilevante ruolo nell’assetto paesistico-ambientale complessivo dell’ambito di riferimento.

In particolare la linea ferroviaria in progetto interferisce, in alcuni tratti, con l’area di pertinenza dell’Ambito Territoriale Distinto denominato “Lama Lamasinata” definito dal PUTT/P quale “corso d’acqua” (art. 3.08 delle NTA del PUTT/P) soggetto agli indirizzi di tutela di cui al punto 1.1 dell’art. 2.02, alle direttive di tutela di cui al punto 2.1 dell’art. 3.05 nonché alle prescrizioni di base di cui al punto 3.08.4 dell’art. 3.08 delle NTA del PUTT/P.

Si specifica che la predetta componente paesaggistica individuata dal PUTT/P, rientra anche nel novero dei cosiddetti “corsi d’acqua pubblica” di cui al R.D. 11/12/33 n. 1775 e pertanto dette aree risultano soggette anche alle disposizioni di tutela paesaggistica di cui alla lettera c) dell’art. 142 del D.Lvo n° 42/2004 e s.m.i.; le aree di cui trattasi sono altresì oggetto di “Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad ovest ed a sud-est di Bari” (D.M. 1/8/85).

Si evidenzia ancora che la linea ferroviaria in progetto, proprio in corrispondenza degli attraversamenti della predetta “lama”, interferisce anche con aree classificate dal vigente PAI ad “alta probabilità di inondazione (AP)” nonché con aree classificate a “Rischio (R4)”.

Sistema copertura botanico-vegetazionale, colturale e faunistica:

Le aree su cui ricade l’intervento in progetto, secondo la cartografia tematica del PUTT/P, non risultano interessate da particolari componenti botanico-vegetazionali di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica e/o di difesa del suolo; né si rileva sulle aree che saranno direttamente interessate dalle opere in progetto la presenza di specie floristiche rare e/o in via di estinzione.

Sulle aree oggetto d’intervento, stante alla cartografia del PUTT/P, non si rilevano forme colturali di particolare pregio che utilizzano antiche tecniche di conduzione agricola e/o che configurano un paesaggio agrario meritevole di specifica tutela.

L’intervento in progetto, per un breve tratto, andrà ad interessare l’area di pertinenza di un ambito territoriale distinto definito dal PUTT/P quale “area protetta” (art. 3.13 delle NTA del PUTT/P) e denominata oasi di protezione faunistica “il boschetto” soggetta agli indirizzi di tutela di cui al punto 1.3 dell’art. 2.02, alle direttive di tutela di cui al punto 3.3 dell’art. 3.05 nonché alle prescrizioni di base di cui

al punto 3.13.4 dell'art. 3.13 delle NTA del PUTT/P.

Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa:

Sulle aree che saranno indirettamente interessate dalle opere in progetto risultano presenti beni storico-culturali di riconosciuto valore e/o ruolo nell'assetto paesaggistico dei luoghi interessati dalle opere in progetto. Secondo la cartografia tematica del PUTT/P, il tracciato ferroviario in progetto risulta, per un breve tratto, ricadere all'interno dell'area annessa ad alcune emergenze paesaggistiche definite dalle NTA del PUTT/P "Beni architettonici extraurbani" (art. 3.16 delle NTA del PUTT/P); in particolare la linea ferroviaria in progetto interferisce con l'area annessa delle segnalazioni architettoniche "Tono Massarelli" e "Masseria Lamasinata" dove si applicano gli indirizzi e le direttive di tutela nonché le prescrizioni di base di cui al punto 4.2 dell'art. 3.15 delle NTA del PUTT/P.

Si specifica altresì che il progetto definitivo di cui trattasi, a prescindere dalle individuazioni operate dalla cartografia tematica del PUTT/P, ha predisposto uno specifico studio archeologico che ha evidenziato i diversi gradi di rischio archeologico (alto, medio, basso) lungo il tracciato ferroviario in progetto.

(Valutazione della compatibilità paesaggistica)

Dalla documentazione trasmessa si evince che l'ambito territoriale esteso di riferimento in cui si colloca l'intervento in progetto risulta caratterizzato, in maniera prevalente, da un paesaggio di tipo culturale (presenza di aree a coltivo, insediamenti, infrastrutture, cave).

Le opere in progetto, poiché interferiscono con l'area di pertinenza e l'area annessa dell'emergenza del sistema geo-morfo-idrogeologico ("Lama Lamasinata"), nonché con l'area annessa dell'emergenze del sistema della stratificazione storica ("Torre Massarelli" e "Masseria Lamasinata"), per il loro posizionamento nonché per la loro entità e tipologia non rientrano nel novero degli interventi reputati ammissibili dalle NTA del PUTT/P ed in particolare sono in contrasto con le "prescrizioni di base" fissate dal PUTT/P per la tutela degli Ambiti Territoriali Distinti in precedenza citati.

Pertanto l'intervento di cui trattasi, con riferimento esclusivo ai tratti della linea ferroviaria che interferiscono con le predette peculiarità paesaggistiche, configura una "deroga" alle prescrizioni di base degli Ambiti Territoriali Distinti.

Si specifica, a tal proposito, che le prescrizioni di base rappresentano il livello minimo di tutela da osservarsi necessariamente per tutti gli ATD secondo le disposizioni dell'art.1.03 punto 3 delle NTA del PUTT/P; il tutto fermo restando le fattispecie previste dall'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P che fissa i criteri per l'ammissibilità di eventuali "deroghe" alle disposizioni del PUTT/P.

Per quanto attiene al ricorrere, per il caso in specie, dei presupposti giuridici che consentono di derogare alle NTA del PUTT/P si rappresenta che le opere previste in progetto:

- a) rientrano nel novero degli interventi classificabili come "opere d'interesse pubblico" in quanto prevedono la realizzazione di una linea ferroviaria ovvero di un'opera di evidente interesse pubblico;
- b) sono da reputarsi necessarie e di preminente interesse non solo per la popolazione residente nei comuni interessati dalle opere in progetto, ma rivestono una notevole importanza anche a livello nazionale e regionale atteso che l'intervento è compreso tra le infrastrutture ferroviarie afferenti il "corridoio plurimodale adriatico" rientrante nel primo programma delle opere strategiche approvato, ai sensi dell' art. 1 della legge n. 443/2001, dal CIPE con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 supplemento ordinario).
- c) non hanno alternative localizzative in quanto trattasi di opere il cui tracciato è stato fortemente condizionato sia dall'ubicazione delle linee ferroviarie già esistenti, a cui la nuova linea ferroviaria in progetto deve necessariamente raccordarsi, che dalla diffusa edificazione ed infrastrutturazione già presente nell'ambito territoriale d'intervento; pertanto la linea ferroviaria di cui trattasi ha finito per interferire con l'area di pertinenza e/o l'area annessa dell'emergenze paesaggistiche in precedenza citate.

Il progetto definitivo dell'intervento in progetto al fine di ridurre l'interferenza con la lama sposta, rispetto al progetto preliminare, di circa 10 mt. verso il margine della stessa lama la sede della linea ferroviaria; al fine di ridurre l'impatto dalle emergenze architettoniche il progetto definitivo prevede altresì un allontanamento della linea ferroviaria di circa 10 mt. dalle predette emergenze nonché prevede la realizzazione di gallerie artificiali anziché trincee profonde.

(Conclusioni e prescrizioni)

Tutto ciò premesso e considerato, ricorrendo per l'intervento di cui trattasi e per le motivazioni in precedenza riportate i presupposti di cui all'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P, si propone di rilasciare alla ITALFERR Spa. l'attestazione di compatibilità Paesaggistica favorevole con prescrizioni in deroga alle NTA del PUTT/P, di cui agli artt. 5.04 e 5.07 delle NTA del PUTT/P, nonché l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs 42/2004 in quanto l'intervento in argomento, pur interferendo con alcuni Ambiti Territoriali Distinti, risulta comunque ancora compatibile con le generali finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali presenti nei luoghi interessati.

Il predetto parere favorevole è comunque subordinato alle stesse condizioni e prescrizioni, che qui si intendono integralmente riportate e condivise, già formulate dagli altri enti, in ordine al progetto di cui trattasi ed in particolare:

- dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle province di Bari e Foggia ai sensi del comma 8 dell'art. 146 del DLgs n. 42/2004 con nota n. 10918 del 26/7/2012, alla presente deliberazione allegata, la quale testualmente recita: "Parere favorevole alla realizzazione delle opere richieste, riconfermando il parere con prescrizioni espresso con nota n. 7779 del 30/9/2005 e con la seguente ulteriore prescrizione: Dovrà essere evitato, per quanto possibile, l'abbattimento di alberi di ulivo, prevedendo comunque il reimpianto degli stessi negli spazi adiacenti nel rispetto di quanto disposto dalla Lr 04/06/2007 n° 14"

In aggiunta a dette prescrizioni, al fine comunque di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesistico-ambientale delle opere in argomento nel contesto paesaggistico di riferimento si ritiene necessario prescrivere le seguenti misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti potenziali previsti, ove non in contrasto con le prescrizioni già formulate dagli altri enti nel corso del procedimento fin qui espletato:

- In sede di cantierizzazione, la realizzazione delle eventuali opere complementari provvisorie (piste di servizio, aree di stoccaggio, accessi, ecc) non dovranno interessare direttamente e/o indirettamente l'area di pertinenza e/o l'area annessa di alcun Ambito Territoriale Distinto (Lama Lamasinata-Torre Massarelli e Masseria Lamasinata); al termine dei lavori, al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito, tutte le eventuali opere provvisorie dovranno essere eliminate e/o rimosse con totale ripristino dello stato dei luoghi.

- Durante l'esecuzione delle opere ricadenti all'interno dell'area di pertinenza della "lama Lamasinata" si dovrà procedere con particolari accortezze contenendo il più possibile, in termini dimensionali, la fascia di lavoro e limitando al minimo indispensabile ogni trasformazione in alveo; ovvero eccessivi movimenti di terra (sbancamenti-sterri-riporti), al fine di non modificare, in maniera significativa ed irreversibile, la configurazione d'insieme della citata "lama" che attualmente caratterizza, con la propria presenza, l'assetto geo-morfo-idrologico dell'intero ambito d'intervento.

- Gli eventuali materiali di risulta, rivenienti dalle operazioni di scavo, laddove non riutilizzabili in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica autorizzata.

- Per le sistemazioni esterne della fermata "villaggio dei lavoratori" e "fermata di Modugno" dovrà essere utilizzata per le aree di sosta e per i piazzali una pavimentazione drenante nonché, per la sistemazione dei nuclei di verde, dovranno essere utilizzati muretti e/o cordoli in pietra locale.

- All'interno delle incisioni carsiche, dovranno essere totalmente salvaguardati soprattutto i residui complessi vegetazionali ripari naturali esistenti e, qualora questi vengano danneggiati dall'esecuzione

delle opere in progetto, si dovrà procedere all'effettuazione di interventi di rinaturalizzazione atti ad assicurare il mantenimento e/o il ripristino delle preesistenti condizioni di equilibrio con l'ambiente.

- Dovranno essere tutelati i cosiddetti "beni diffusi nel paesaggio agrario" aventi notevole significato paesaggistico come definiti dall'art. 3.14 delle NTA del PUTT/P ovvero le piante isolate e/o a gruppi di rilevante importanza per età, dimensione, significato scientifico, testimonianza storica; le alberature stradali e poderali di pregio paesaggistico; le siepi delle divisioni dei campi e delle delimitazioni delle sedi stradali.

- Compatibilmente con le esigenze di carattere tecnico, le scarpate dei rilevati nonché le pareti nei tratti in trincea dovranno essere opportunamente rinverdite mediante la messa a dimora di vegetazione erbacea e/o arbustiva della flora locale.

- Lungo tutto il tracciato, ed in particolare ai piedi delle scarpate dei rilevati nelle aree oggetto di occupazione permanente, dovranno essere messi a dimora soggetti arborei ed arbustivi della flora locale con divieto assoluto di introduzione di specie vegetali esotiche al fine di non produrre alcun inquinamento genetico-vegetazionale privilegiando pertanto la piantumazione con vegetazione autoctona con basse esigenze idriche e di facile manutenzione rientranti comunque nel novero della vegetazione naturale potenziale del luogo (climax del *Quercus ilex*). In particolare si consiglia la messa a dimora delle specie qui di seguito riportate: *Quercus ilex* L. (Fagaceae); *Phillyrea latifolia* L. (Oleaceae); *Pistacia lentiscus* L. (Anacardiaceae); *Ruscus aculeatus* L. (Liliaceae); *Arum apulum* (Araceae); *Cistus salviifolius* L. (Cistaceae) ecc. La creazione di filari e/o nuclei di alberature lungo il tracciato e soprattutto in prossimità dei rilevati concorrerà, oltre che a mitigare l'impatto soprattutto visivo delle opere in argomento, anche alla creazione di un nuovo "segno territoriale" che andrà ad incrementare il valore paesaggistico delle aree interessate ed a caratterizzare, con la propria presenza, il contesto paesaggistico di riferimento.

- I tratti di linea ferroviaria dismessa nonché le eventuali aree intercluse e/o di risulta siano oggetto di idoneo recupero paesistico-ambientale mediante la messa a dimora di soggetti arborei e/o arbustivi della flora locale. In dette aree oggetto di recupero la piantumazione potrà avvenire o riproponendo le specie vegetali che configurano i caratteri agresti del sito (uliveto, frutteto) oppure potrà avvenire utilizzando soggetti arborei e/o arbustivi, rientranti nel novero della vegetazione naturale potenziale dell'ambito territoriale di riferimento, con specie di altezza differenziata e con sistemazione planimetrica a sesto irregolare non rado ovvero con impianto a morfologia naturaliforme.

- L'utilizzo di muretti a secco per le sistemazioni delle aree a verde delle scarpate dei rilevati, il rivestimento in pietra locale dei muri di contenimento in c.a., le pareti inerbite nei tratti in trincea, la realizzazione di siepi e/o filari e/o nuclei di alberature lungo il tracciato nonché la piantumazione delle aree di risulta concorrerà a mitigare l'impatto paesaggistico delle opere in progetto e, nel contempo, concorrerà alla creazione di un habitat funzionale alla salvaguardia della fauna e della flora autoctona migliorando pertanto le complessive condizioni ecologiche degli ambiti territoriali che saranno interessati dall'intervento.

Il presente parere attiene alla verifica di coerenza degli interventi previsti con le disposizioni di tutela paesaggistica del vigente PUTT/P fermo restando per l'intervento in argomento la necessità dell'acquisizione, da parte della Giunta Regionale, dell'attestazione di compatibilità paesaggistica (art. 5.04 delle NTA del PUTT/P) in deroga alle prescrizioni di base (art. 5.07 delle NTA del PUTT/P) esplicitante anche gli effetti di autorizzazione paesaggistica ai sensi di quanto disposto dall'art. 146 del D.lgs 42/2004.

Vengono fatti salvi dal presente parere le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia di tutela ambientale nonché gli adempimenti di competenza comunale in ordine alla conformità urbanistica delle opere in progetto.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4 - lettera d) della L.R. 7/97.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.”

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Viste la sottoscrizione poste in calce al presente provvedimento dal Funzionario istruttore dal Dirigente dell'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e dal Dirigente del Servizio Assetto del Territorio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore alla Qualità del Territorio, nelle premesse riportata;

DI RILASCIARE, alla ITALFER S.p.a per il progetto denominato “Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla legge obbiettivo n. 443/01 - Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - Raddoppio della Tratta Bari S. Andrea-Bitetto” ricadente nei territori comunali di Bari e Bitetto, l'attestazione di compatibilità paesaggistica in deroga di cui all'art. 5.04 ed art. 5.07 delle NTA del PUTT/Paesaggio con effetto di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'ad 146 del DLgs n. 42/2004 con le prescrizioni riportate in narrativa al punto “conclusioni e prescrizioni”;

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul B.U.R.P.;

DI TRASMETTERE a cura del Servizio Assetto del Territorio in copia il presente provvedimento completo degli elaborati su formato digitale ai Sindaci del Comune di Bari e di Bitetto;

DI TRASMETTERE a cura del Servizio Assetto del Territorio in copia il presente provvedimento alla ITALFER S.p.a.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Avv. Davide F. Pellegrino Dott. Nichi Vendola