



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 172 del 29/11/2012

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO ECOLOGIA 30 ottobre 2012, n. 243

D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza - Elettificazione linea ferroviaria Bari-Taranto 3 Kvccc della tratta Martina Franca-Taranto - Proponente: Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.

L'anno 2012 addì 30 del mese di Ottobre in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA

Ing. Antonello Antonicelli, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, V.I.A. e VAS, confermata dal Dirigente ad interim dell' Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, V.I.A. e VAS dott. Giuseppe Pastore, e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le per la V.I.A. (ex R.R. N. 10/2011, art.1, art. 4, comma 6 e art. 11, comma 4), ha adottato il seguente provvedimento:

PREMESSO CHE:

- Con nota acquisita al protocollo del Servizio Ecologia n. 2136 del 12.03.2012 Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (di seguito FSE) con sede legale in Bari alla Via G. Amendola, 106/d, trasmetteva, ai sensi della L.R. n. 11/01 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., istanza di compatibilità ambientale concernente l'elettificazione della tratta ferroviaria Martina Franca - Taranto F.S., a completamento dell'elettificazione dell'intera linea Bari - Taranto che le Ferrovie del Sud Est hanno avviato con fondi provenienti dalla linea di intervento 5.4 Adeguamento e Potenziamento delle Ferrovie del PROGRAMMA FESR PUGLIA 2007 - 2013 ASSE V - Reti e Collegamenti per la Mobilità -.

Con la predetta nota venivano depositati gli elaborati progettuali previsti dalla normativa in vigore in formato cartaceo e su supporto informatico. Al fine di consentire la pubblica consultazione da parte del pubblico, il Servizio scrivente provvedeva alla pubblicazione del progetto sul sito web della Regione Puglia;

- il Servizio Ecologia, con nota prot. n. 3167 del 16.04.2012 comunicava l'avvio del procedimento richiamando al proponente ed agli Enti coinvolti gli adempimenti di cui alla L.R. n. 11/2001 e del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..

In particolare agli enti interessati veniva sollecitato il parere di competenza, alla Società proponente veniva richiesta la pubblicazione dell'annuncio dell'avvenuto deposito di cui all'art. 24 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i. che la stessa Società provvedeva ad effettuare sul quotidiano Gazzetta del Mezzogiorno del 18.06.2012 e sul BURP n. 43 del 22.03.2012;

RILEVATO CHE:

- in merito all'intervento proposto pervenivano i seguenti pareri:
 - con nota prot. n. 828 del 04.05.2012 Rete Ferroviaria Italiana comunicava che non vi erano osservazioni al progetto in esame;
 - con nota prot. n. 6715 del 30.05.2012 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia - Taranto - non ravvisava motivi ostativi all'esecuzione delle opere in argomento purché:
 - i pali di elettrificazione non dovranno essere posizionati nelle sedi e nelle fasce di rispetto dei tratturi Gorgo-Parco e Martinese, sottoposte alle disposizioni del D. Lgs. 42/04.
 - tutti i lavori previsti in progetto che comportano movimenti di terreno dovranno essere eseguiti, sin dalla fase di cantierizzazione, con controllo archeologico continuativo.
 - Nel caso di rinvenimenti di livelli e/o strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi per eventuali ampliamenti d'indagine
 - Tutte le attività legate al controllo e alle eventuali indagini archeologiche, da svolgersi con le direttive di questo Ufficio, dovranno essere affidate ad archeologi in possesso di specializzazione, con adeguata formazione e comprovata esperienza professionale, i cui curricula dovranno essere preventivamente sottoposti al vaglio di questo Ufficio per la valutazione dei requisiti richiesti. Gli archeologi incaricati dalla stazione appaltante dovranno essere in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi tratti.
 - L'esecuzione degli eventuali lavori di scavo archeologico, da eseguirsi a mano, dovrà essere affidata, per la manodopera, a ditta in possesso di qualificazione OS25.
 - La data d'inizio dei lavori dovrà essere preventivamente comunicata a questa Soprintendenza...";
 - Con nota prot. n. 93623 del 21.06.2012 il Comune di Taranto - Direzione Urbanistica - Edilità - esprimeva parere favorevole sotto il profilo urbanistico In quanto i lavori sono compatibili con quanto disciplinato dall'art. 30 delle N.T.A. che regola la vigente destinazione urbanistica di P.R.G. di zona ferroviaria;
 - con nota acquisita al prot. n. 5594 dell'11.07.2012 il Comune di Statte - Servizio Ecologia, Ambiente e Sanità - comunicava il proprio parere favorevole all'opera proposta;
 - con nota acquisita al prot. n. 5821 del 16.07.2012 il Comune di Crispiano - Ufficio Lavori Pubblici e Urbanistica - esprimeva parere favorevole all'intervento in oggetto;
 - con nota acquisita al prot. n. 5829 del 16.07.2012 il Comune di Martina Franca esprimeva parere favorevole sotto l'aspetto urbanistico-edilizio;
 - con nota acquisita al prot. n. 6120 del 26.07.2012 la Provincia di Taranto - Ente di Gestione provvisoria - Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine "...relativamente alla sola quota parte del tracciato relativo alle opere di elettrificazione delle linee ferroviarie ricadenti all'interno del Parco Regionale 'Terra delle Gravine', tra le stazioni di Martina Franca e Crispiano e tra quelle di Crispiano e Statte che riguardano, complessivamente, una lunghezza del tracciato ferroviario di circa 400 metri all'interno dell'Area Protetta e per complessivi 1700 metri in adiacenza ai limiti del Parco stesso, si rilascia parere favorevole all'intervento di che trattasi, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della L.R. 11/2001 e ss. mm. e ii., con le seguenti prescrizioni:
 - Le aree di allocazione dei pali di sostegno dovranno essere ubicate in adiacenza ai binari ferroviari e comunque non in aree coperte da vegetazione naturale e/o da roccia calcarea affiorante;
 - Le linee elettriche in aerea oltre a prevedere le misure di mitigazione proposte, dovranno essere messe in sicurezza dal rischio di elettrocuzione e collisione secondo quanto disposto dall'art. 10, comma 3 del Regolamento allegato al Piano di Gestione del SIC-ZPS "Area delle Gravine" approvato con Deliberazione di Giunta regionale 15 dicembre 2009 n. 2435 e dalle linee guida per la mitigazione dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna redatto dall'ISPRA e dal MATTM.
- Il presente parere rappresenta anche NULLA OSTA ai sensi all'art. 11 della L.R. 18/2005

esclusivamente nel caso in cui la procedura di V.I.A. si concluda con esito favorevole..”;

- con nota prot. n. 111565 del 30.07.2012 il Comune di Taranto - Direzione Ambiente Salute e Qualità della Vita - esprimeva parere favorevole sotto il profilo ambientale;

- con nota acquisita al prot. n. 6407 del 06.08.2012 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto - esprimeva parere favorevole con il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- Siano limitati al massimo eventuali movimenti e/o sbancamenti terra.

- Si valuti adeguatamente il calibro, il passo, il posizionamento dei pali, degli scavi a sezione ridotta d'alloggio, nonché dell'infissione dei bracci direttamente su roccia, scegliendo di operare, nel range dei valori limite previsti, salvaguardando, tutelando e ripristinando la:

1) presenza di testimonianze e beni diffusi dell'architettura rurale tra cui pareti, muretti d'ambito e di divisione, di delimitazione delle sedi realizzati con la caratteristica tecnica della pietra a secco, canalizzazioni di acque piovane.

In caso di intervento diretto su essi, escludendo lo smantellamento totale, si provveda alla ricomposizione usando materiali di riciclo già presenti in loco e pietra calcarea, apparecchiati nelle forme e secondo le tecniche costruttive tradizionali con la particolare precauzione di non interrompere eventuali corridoi di connessione ecologica e/o piccoli ruscellamenti. In presenza di pareti a realizzarsi forzatamente in C.A. si provveda, per tutta la loro estensione, al rivestimento in pietra locale.

2) presenza di vegetazione. Si predispongano tutti quegli interventi atti ad assicurare condizioni di equilibrio del patrimonio botanico, floro-vegetazionale, dell'evoluzione naturale di formazioni spontanee, nonché la presenza e le possibilità di sviluppo faunistico.

Si lascino inviolati eventuali alberature e vegetazioni di pregio. In fase di esecuzione e cantierizzazione non si impegnino assolutamente queste aree.

Si predisponga la ri-piantumazione di prossimità, a ridosso delle sede d'intervento, delle alberature ad alto/medio fusto e della vegetazione non di pregio soggetti ad espianamento, rispondendo ai vigenti criteri di silvicoltura previamente concordati con gli organi competenti (forestale).

- Si osservino uguali precauzioni per l'affissione di apparati di segnalazione e/o cartellonistica d'interazione.

- Nella definizione dei caratteri morfo - tipologici delle nuove strutture (locali e/o edifici viaggiatori e/o uffici soggetti ad adeguamento; manufatti per l'alloggiamento della componentistica e/o la logistica dei servizi), lì dove non risulti possibile adottare le tecniche costruttive tradizionali, si opti per materiali, finiture e colori familiari alla cultura locale che contribuiscano alla creazione di un'immagine globalmente omogenea con l'esistente ed un corretto inserimento paesaggistico.

Nelle previste aree di sosta e/o di rimessaggio ad esse connesse, si opti per materiali che non comportino l'aumento di superficie impermeabile;

- con nota acquisita al prot. n. 6443 del 07.08.2012 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia - Bari - visto il parere favorevole con prescrizioni trasmesso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto (in narrativa esplicitato) e visto il parere favorevole con prescrizioni trasmesso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia trasmesso (anch'esso in narrativa esplicitato), nel condividere le valutazioni espresse dalle Soprintendenze nelle note sopra richiamate, ritiene di poter esprimere parere favorevole con le prescrizioni specificate nei pareri sopra richiamati

- con nota acquisita al prot. N. 6661 del 14.09.2012 l'Autorità di Bacino della Puglia esprimeva parere di compatibilità al PAI dell'intervento in oggetto con le seguenti prescrizioni la cui verifica è demandata al PUP:

- per tutti gli interventi previsti, ed in particolare per tutti quelli che intersecano le aree di cui agli artt. 6 e 10 delle NTA del PAI, i lavori siano eseguiti senza creare neppure temporaneamente ostacolo al libero deflusso delle acque;

- per tutti i manufatti edilizi previsti in progetto, con particolare (ma non esclusivo) riferimento anche a

quelli di alloggiamento delle apparecchiature elettromeccaniche funzionali alla linea elettrica delle SSE vengano previsti adeguati accorgimenti tecnici atti ad evitare l'ingresso di acque di piena all'interno degli stessi garantendo, in qualunque caso, la sicurezza degli operatori degli utenti e degli stessi impianti dal contatto con le eventuali acque di piena;

- vengano implementati idonei sistemi di allertamento in tutte le SSE che si trovano all'interno di aree a diverso grado di pericolosità idraulica al fine di salvaguardarne l'utenza;
- venga redatto un Piano di Manutenzione dei manufatti idrici di attraversamento che garantisca nel tempo la costante officiosità idraulica delle opere di intersezione con il reticolo idrografico;
- Tutte le su citate prescrizioni ed i relativi accorgimenti tecnici di superamento, dovranno essere contenuti nel Piano di Sicurezza

- con nota acquisita al prot. n. 7276 del 14.09.2012 il Servizio Ecologia dello scrivente Assessorato esprimeva parere favorevole ai fini della sola valutazione di incidenza a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- qualora per la costruzione delle opere di elettrificazione debba essere necessario procedere all'apertura di piste di servizio all'interno dei boschi esistenti, attraversati dal tracciato ferroviario, si rammenta che le operazioni selvicolturali sono precluse nel periodo compreso tra il 15 marzo e il 15 luglio; in tale periodo non dovranno essere realizzati scavi e opere di fondazione, in accordo a quanto suggerito dal proponente, in ordine alla componente rumori e ai disturbi alle specie tutelate;
- le eventuali piste di servizio aperte all'interno delle superfici forestali devono essere precluse alla circolazione ordinaria ed, una volta in fase di esercizio, dovranno essere destinate alla rinaturalizzazione spontanea;
- prima dell'avvio dei lavori devono essere inviate agli Uffici competenti, compreso lo scrivente Ufficio, tutte le informazioni riguardanti l'ubicazione, il numero e la specie degli esemplari arborei isolati o in gruppo del diametro superiore ai 30 cm a m 1,30 dal suolo che dovessero essere eventualmente presenti lungo il previsto tracciato dell'opera per garantirne la salvaguardia;
- nella realizzazione di lavori previsti nei tratti che attraversano aree incolte e boscate dovrà essere posta in essere la massima cautela al fine di evitare l'innescò di incendi;
- dovrà essere realizzato quanto suggerito dallo stesso proponente in ordine alla possibilità di colorare i pali in verde per diminuirne l'impatto visivo;
- è fatto obbligo di porre in essere tutte le forme di mitigazione proposte ed in particolare quelle relative alla elettrocuzione dell'avifauna, suggerite dal proponente con documentazione integrativa (prot.dg/INV/842 del 29.05.2012);
- considerato che l'intervento in essere coinvolge ampie aree a valenza agricola si suggerisce pertanto di condurre un approfondimento sulla tipologia e natura di eventuali superfici ulivetate, ai sensi della L.R. 14/200;
- nelle operazioni di scavo dovrà essere assicurato lo scortico dei terreni vegetali e il loro idoneo stoccaggio per il successivo riutilizzo; allo stesso modo dovrà essere previsto il recupero e lo stoccaggio del materiale di sottofondo scavato nonché tutte le misure idonee per il convogliamento delle acque meteoriche, per scongiurare pericoli connessi con eventi piovosi che dovessero verificarsi a scavi aperti e l'alterazione provvisoria e non, del regime di deflusso delle acque superficiali;
- dopo la realizzazione dello scavo dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi;
- la superficie del cantiere e delle aree di lavorazione in cui possono esistere rischi di sversamenti di sostanze inquinanti dovranno essere rese impermeabili alle infiltrazioni e comunque devono essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici per evitare qualsiasi tipo di inquinamento della falda superficiale;
- devono essere adottate tutte le misure idonee a contrastare gli impatti della fase di cantiere (rumore, produzione di polveri, produzione di rifiuti ecc) attraverso l'uso di macchinari con emissioni a norma, la realizzazione di piste di cantiere con sviluppo minimo, la predisposizione di opportuni schermi antipolvere in quelle situazioni dove il regime dei venti può determinare problemi di dispersione nell'ambiente delle polveri prodotte in cantiere, annaffiature, barriere fonoassorbenti fisse mobili ecc.;

- dovranno essere ripristinati a regola d'arte eventuali muretti a secco eliminati e/o danneggiati durante la realizzazione delle opere;

- con nota acquisita al prot. n. 10113 del 23.10.2012 il Servizio Regionale Assetto del Territorio trasmetteva allo scrivente Servizio Ecologia la nota prot. n. 10082 del 22.10.2012 con la quale era stata inviata alla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Lecce e alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia "Relazione Tecnica Illustrativa con proposta di parere", ai sensi del comma 7 art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., ai fini del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica.

Nella stessa nota, ai fini della stessa procedura, per consentire l'adozione del provvedimento finale da parte dell'Autorità competente, si ribadiva che, come già rappresentato in sede di "Relazione Tecnica Illustrativa", l'intervento in oggetto non risulta in contrasto con le prescrizioni di base contenute nelle NTA del PUTT/P, configurandosi come adeguamento tecnologico in sede di infrastruttura esistente senza significativa trasformazione dell'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico e/o compromissione della copertura botanico-vegetazionale e colturale, in quanto gli interventi ricadono su sedime ferroviario senza interessamento di aree esterne. Pertanto, si ritiene lo stesso compatibile con gli indirizzi di tutela degli ATE e degli ATD (ai sensi delle NTA del PUTT/P).

Nella seduta del 23.10.2012 il Comitato Reg.le di V.I.A, cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del R.R. n. 10/2011, esaminata la documentazione depositata, preso atto dei pareri pervenuti, rilevato che non risultano agli atti osservazioni in ordine all'intervento in argomento, si esprimeva come di seguito riportato:

"...Il Piano Regionale Trasporti 2009/2013, pone le basi per il programma di potenziamento del trasporto ferroviario di persone e tende garantire un approccio innovativo in sintonia con gli indirizzi della L.R. 16/2008. In tale direzione ed anche sulla scorta di investimenti finanziari attribuiti dal PON e con fondi FESR, si sono create le condizioni per il rilancio del trasporto ferroviario delle Ferrovie del Sud-Est che prevede l'adeguamento delle ferrovie locali, in funzione di servizi di trasporto metropolitano. Difatti le linee ferroviarie della Sud-Est sono ad oggi, in gran parte regolati con locomotive a propulsione diesel, causa peraltro di inquinamento atmosferico e di tempi lunghi di percorrenza (oltre 1 ora da Taranto a Martina Franca). Il progetto prevede, in sintesi, la elettrificazione della linea a binario unico, l'automazione dei passaggi a livello ed il sistema di segnalamento al fine di garantire un'elevata capacità della mobilità con standard di qualità e sicurezza in tempi più elevati.

Il progetto risulta strategico in quanto viene a completare il processo di elettrificazione di tutta la linea FSud-est Bari-Taranto, che interessa il territorio di 21 comuni, 17 dei quali ricadenti nella provincia di Bari e 4 nella provincia di Taranto, per un percorso complessivo di 180 km circa. Il sistema di trazione elettrica è stato dimensionato considerando una tensione nominale di 3.600 Vcc, ciò per garantire la disponibilità di potenza sufficiente alla circolazione dei treni, una ridotta sezione del filo di contatto e a parità di caduta di tensione in linea, consentire di distanziare le Sottostazioni Elettriche di Trazione riducendone il numero. L'elettrificazione dell'intera tratta ferroviaria Sud -Est Bari-Taranto consentirà l'impiego di locomotori a propulsione elettrica con incremento della propulsioni delle matrici, della velocità e della prestazione dei convogli. Nel contempo si avranno benefici economici in termini di consumi energetici, riduzione dei costi di manutenzione e abbattimento dei fattori inquinanti.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento prevede le seguenti tipologie di intervento:

- Elettrificazione della tratta Martina-Franca-Taranto FS a singolo binario, avente una lunghezza di 34,85 km comprese le stazioni di Colonne Grassi, S.Paolo, Crispiano, Statte, Taranto Galese e Taranto Fs con realizzazione di linea elettrica dal portale di ormeggio della Stazione di Martina Franca al portale di interfaccia stazione di Taranto Fs;

- Realizzazione del nuovo schema di alimentazione a 3 kVcc, con uscita dalle Stazioni Elettriche di Trazione, o Sottostazioni di nuova realizzazione dislocate a:
- Martina Franca (2 gruppi da 3,600 kW 4 alimentatori);
- Crispiano (2 gruppi da 3.600 kW 4 alimentatori);
- Statte (2 gruppi da 3.600 kW 4 alimentatori);
- Realizzazione delle opere edili accessorie nell'ambito dei nuovi fabbricati di SSE e di cabina TE(trazione elettrica) per il contenimento delle apparecchiature per la trazione;
- Realizzazione degli impianti dei Servizi Ausiliari di SSE;
- Realizzazione degli impianti di L.F.M.(illuminazione, antincendi ed antintrusione di SSE);
- Realizzazione di un sistema di telecomando, automazione e diagnostica delle SSE di Martina Franca, Crispiano e Statte ed integrazione hardware e Software al Posto Centrale delle nuove postazioni periferiche;
- Collegamenti dai posti satelliti di linea al Posto Centrale di telecomando(DOTE) di Bari Sud-EST;
- Adeguamento degli impianti di terra degli apparati di segnalamento e degli impianti elettrici civili/industriali insistenti sulle tratte interessate(qualora incompatibili con il circuito di terra di protezione TE);
- Adeguamento della posizione dei segnali di stazione e tratta in funzione della nuova elettrificazione;
- Adeguamento dei fabbricati viaggiatori e uffici movimento delle stazioni dislocate lungo la linea per l'alloggiamento delle apparecchiature e quadri di comando sezionatori di linea.

Sui tratti di linea, le condutture di contatto saranno sostenute da pali di acciaio zincato, che potranno essere del tipo LFS(a traliccio base flangiato), mentre nelle stazioni saranno del tipo "M" tubolari, ancorati a blocchi di fondazione in cls in forma parallelepipedica, del tipo a gravità. Alle estremità di ogni stazione si installeranno un portale per uno o più binari ai quali si ormeggeranno le condutture di contatto della stazione e quelle di piena linea per la formazione di spazi di aria che servono a separare elettricamente e meccanicamente le condutture di stazione da quelle di piena linea.

La sezione della linea di contatto del sistema di trazione elettrica, sarà di 320 mmq, composta da due fili di contatto della sezione di 100 mq ed una corda portante in rame avente sezione di 120 mq. Potrà essere utilizzato come portale di ormeggio anche l'imbocco di una galleria o il fronte di un cavalcavia, previo accertamento della sufficiente resistenza delle murature per fissare la ferramenta occorrente per l'ormeggio delle condutture o quelle degli eventuali dispositivi di contrappesatura. I pali, portali o sostegni di piena linea saranno collocati ad una distanza di metri 2,25 dal più vicino binario, con altezza utile media di 5.00 mt, mentre in caso di trincea verticale, su muro in cls o roccia, con distanza muro-rotaria minore di 2.25 mt, si renderà necessario realizzare opportune nicchie per l'alloggiamento del sostegno con tirafondi inghisati con malta cementizia espansiva, che dovrà trovarsi ad una DR inferiore di quella del muro. I sostegni di stazione su binari di corsa la distanza deve essere di 2.25 mt, mentre per i binari di precedenza e di incrocio la distanza minima sarà di 1,7 mt, in caso di rettilineo o di esterno curva di qualsiasi raggio o di interno curva di raggio maggiore a 1.5 mt oppure di 2.00 mt in caso di interno curva di raggio minore o uguale a 1.500 mt.

La lunghezza delle campate allo scoperto, ovvero la distanza tra pali sarà di 60 mt, con possibilità di riduzioni in curva, mentre la differenza di lunghezza tra le due campate successive sarà al massimo di 10 mt.

I pali LSF a base flangiata avranno blocchi di fondazione a gravità formati in opera, costituiti da conglomerato cementizio con forma di parallelepipedo avente resistenza a compressione non inferiore a C16/20, all'interno dei quali sarà assicurato il passaggio dei cavi elettrici e lasciate le tracce per l'infissione della scalette dei portali o di altre strutture. In casi di roccia sana o resistente, il blocco di fondazione potrà essere ricavato mediante scavo del suolo e riempimento con cls dopo la posa in opera del sostegno.

Durante il percorso in piena linea in sommità dei pali saranno attaccati dei sostegni - mensole, aventi lunghezza standards, munite dei relativi tiranti a terra fissati in blocchi di cls. L'attacco delle mensole ai

pali potrà essere fisso oppure snodato a seconda dei casi. Saranno da evitare mensole composte da più pezzi. Nelle aree di stazione la lunghezza delle mensole sarà da determinarsi caso per caso, avente presente il piano di elettrificazione. Qualora la linea corra in trincea stretta con pareti di roccia consistente o formate da muri di sostegno, oppure in galleria o sui cavalcavia, le mensole ed i tiranti verranno fissati alle pareti o in chiave di volta con tirafondi inghisati mediante malta cementizia espansiva.

Conduzione di contatto-Le corde portanti dovranno rispondere alle norme CEI/UNI e saranno in rame con diametro di 14 mm, e con una sezione di 120 mmq. In casi particolari (es. galleria o cavalcavia)potranno essere adottate altezze inferiori al minimo sino a 4,65 mt, purchè in qualsiasi punto della campata e con qualsiasi condizione di carico e di temperatura ambientale, l'altezza dei fili di contatto dal piano delle rotaie non sia inferiore a 4,50 mt e purchè la verticale tra la corda e l'intradosso del cavalcavia, risulti maggiore di 3° cm.

Il circuito di terra di protezione, realizzato con corde di alluminio del diametro di 14,5 mm, in base alla circolare n° 276/81 emanate dalla RFI, collegherà tutti i sostegni afferenti a ciascun binario, collocate sia ad una più bassa di 20 cm dai fili di contatto sia in sommità del sostegno ad una quota di 2.20 mt più alta di quella della corda di terra.

Ogni complesso delle sottostazioni elettriche di trazione si compone di un fabbricato a piano terra dalle dimensioni di 25 x 11,50 mt con struttura prefabbricata a travi e pilastri dotati di pannelli di tamponamento in c.a. adatto al contenimento delle apparecchiature di potenza quali raddrizzatori, celle extrarapidi, filtri apparecchiature comando controllo e circuiti ausiliari, cabina ENEL per la consegna della energia elettrica di media tensione ed un piazzale all'aperto per la installazione dei sezionatori e alimentatori della linea di trazione.

Condutture di alimentazione-Le condutture di alimentazione saranno formate da due corde di rame della sezione di 155 mmq ciascuna, i quali partendo da una sottostazione vanno ad alimentare la linea di contatto e quelle che collegano le varie zone in cui sono separate le condutture di contatto di una stessa stazione. Per motivi antinfortunistici le condutture di alimentazione saranno normalmente sostenute da una palificazione indipendente da quella che sostiene le condutture di contatto.

DESCRIZIONE DELL'AMBIENTE FISICO ED ANTROPICO

Il territorio su cui si sviluppa la linea ferroviaria Martina Franca -Taranto, di particolare pregio paesaggistico, degrada procedendo da nord (Martina Franca) verso sud (Taranto) con quote topografiche che passano dagli oltre 400 mt sino ad arrivare ai 13 mt nella piana tarantina. Predominante la matrice naturale caratterizzata da boschi di latifoglie, di caducifoglie, aree a vegetazione sempreverde, di macchia mediterranea, quindi aree destinate a pascolo, seminativo ed antropizzate da manufatti architettonici tipici della civiltà contadina, quali muretti a secco, gruppi di trulli, paghiare, masserie, jazzi, casedde, grotte, resti di civiltà rupestre, ecc.

Il substrato geologico ha natura calcarenitica pleistocenica stratificata stabile, solcato da alcuni canali di drenaggio delle acque superficiali che scorrono seguendo la pendenza morfologica ed orografica del suolo. In alcuni tratti la linea ferroviaria interseca il corso di tali canali. La linea ferroviaria interferisce lungo il suo percorso, nel tratto centrale compreso tra Martina Franca e Crispiano, 13 km con l'area del Sito SIC "Murgia di sud-est", all'interno della quale si prevede l'installazione di 330 pali -sostegno disposti su unica fila a 2,5 mt dal binario ad intervallo di 40 mt. Oltre al succitato SIC "Murgia il tracciato ferroviario esistente attraversa in alcuni brevi tratti, aree ricadenti all'interno del Parco Regionale delle Gravine "Terra delle Gravine" istituito con L.R. 18 del 20/12/2005, siti tra le stazioni di Martina Franca e Crispiano e tra questa e Statte. Complessivamente la lunghezza del tracciato ferroviario ricadente all'interno del territorio del Parco Regionale ammonta a circa 400 mt, mentre per altri 1700 mt risulta adiacente ai limiti del summenzionato Parco.

INQUADRAMENTO VINCOLISTICO

Lungo il suo percorso il tracciato ferroviario interessa i seguenti vincoli:

- ex lege 1497/39 (D.M. del 25/2/74)

L'area tutelata costeggia la linea ferroviaria e la SS 172 nel tratto da Martina Franca a colonia S.Paolo;

- Decreto Galasso (ex legge 431/85)

L'area tutelata riguarda il tratto tra Masseria Miola e C.da monte dei termiti compresa tra i comuni di Crispiano e Statte;

- Boschi, macchie, SIC e aree protette, (art. 142 D.Lgs 42/04)

L'area tutelata è compresa tra la Colonia S.Paolo in agro di Martina Franca e Bosco Pilano in agro di Crispiano;

- Zona Trulli, e ATE A, B e C del PUTT;

- Beni archeologici(art. 142- lett. m- art. 142 del D.Lgs 42/04)-Tratturo martinese e Gorgo- parco-(parere favorevole prot. 6715 del 30/5/2012 Soprintendenza Arch.ca)

- Piano faunistico venatorio provincia di Taranto

Azienda faunistica venatoria ubicata tra la colonia S.Paolo e l'Azienda Russoli in agro di Martina Franca, istituita con DPGR n° 412 del 23/10/95;

- Catasto Grotte -doline

La linea ferroviaria corre in adiacenza della grotta Fiascone

- Beni architettonici

Il tracciato ferroviario non interseca beni architettonici (art. 10 D.Lgs 42/04);

- Vincolo idrogeologico(AdB)

Il tracciato ferroviario attraversa una " zona di protezione speciale idrogeologica A" in un breve tratto in corrispondenza della Colonia S.Paolo in agro di Martina Franca. In corrispondenza del versante nord dell'abitato di Crispiano il tratto ferroviario attraversa un area "ad Alta Pericolosità Idraulica".

RUMORE - CRITICITA' ACUSTICHE

Insieme al rinnovo tecnologico dell'infrastruttura, particolare attenzione è stata posta in ordine al passaggio della linea ferroviaria nei centri urbani, ove sorge la necessità di abbassare e/o ridurre sensibilmente il livello di emissione sonora o inquinamento acustico determinato dal traffico ferroviario. Tenuto conto del probabile aumento della frequenza e di velocità dei convogli, si è previsto di proteggere, con pannelli fonoassorbenti posti sui lati dei binari, i tratti in cui la ferrovia risulta vicina ai nuclei abitati a destinazione residenziale compresi nella fascia di 100 mt. Non v'è trascurato inoltre l'inquinamento acustico in fase di cantiere derivante dalla propagazione di vibrazioni sonore dovuta agli scavi o demolizione mediante l'impiego di macchinari(es,escavatrici, ruspe, ecc:), la movimentazione dei materiali all'interno dei cantieri, con ruspe e camion, il traffico veicolare indotto dagli automezzi impiegati nel trasporto dei materiali da/ per le aree di cantiere. Le lavorazioni lungo la linea extraurbana, fuori dai centri abitati, con comporteranno impatti significativi sui recettori sensibili, mentre potrebbero essere non trascurabile all'interno o in prossimità dei centri urbani, ove la proposta di mitigazione prevede una programmazione scaglionata, nelle ore diurne e fuori dalle fasce di riposo, delle lavorazioni, evitando la sovrapposizione di quelle più rumorose. Tale disposizione dovrà essere altresì applicata alla organizzazione degli accessi da e per le aree di cantiere al fine di contenere il traffico indotto e conseguentemente limitare le ripercussioni sul clima acustico.

RADIAZIONI IONIZZANTI E NON

L'inquinamento da radiazioni nel caso, potrebbe essere dato dal passaggio dei convogli dotati di impianti di radio-trasmissione, mentre per quanto concerne il materiale rotabile trattasi prevalentemente di sistemi elettronici di conversione da corrente continua necessaria per il funzionamento. Il SIA ritiene che l'impatto riguardo possibili radiazioni ionizzanti e non ionizzanti in fase di esercizio è da considerare ampiamente trascurabile.

SMALTIMENTO RIFIUTI

Le principali tipologie di rifiuti prodotti in fase d'intervento sono stanzialmente collegati alle terre ed inerti(rocce) provenienti da scavo(es.fondazioni) e da materiali di risulta rinvenuti dalle demolizioni e dagli scarti di lavorazione.

Le mitigazioni previste al fine di contenere la produzione di rifiuti in fase di cantiere sono il reimpiego di terre e rocce provenienti dagli scavi nelle operazioni di rinterro, altrimenti avviati a discarica autorizzata. Per quanto concerne i materiali di risulta delle lavorazioni o da particolari attività di cantiere(es. rottami metallici, scarti di cls e laterizi, scarti di imballaggi, olii esausti,ec) si provvederà a munire le aree di cantiere di idonei luoghi ove consentire lo stoccaggio provvisorio dei rifiuti differenziati secondo la normativa vigente, che saranno successivamente smaltiti da ditte autorizzate secondo le disposizioni del D.Lgs 152/06.

ALTERNATIVE DI PROGETTO

Il Sia rende noto che trattandosi di un intervento molto importante per la riduzione di costi di trazione, il miglioramento della performance, la riduzione delle emissioni di rumore e di inquinanti atmosferici, nonché di adeguamento elettrico di linea ferroviaria preesistente, non possono sussistere soluzioni alternative al progetto, che sembra l'unico fattibile.

ANALISI ECONOMICA COSTI-BENEFICI

L'importo posto a base dell'appalto ammonta a 19.873.650,53 euro, IVA esclusa e comprensivi del costo del piano di sicurezza pari a 764.371,17 euro. Il tratto ferroviario interessato dall'intervento misura 34,850 mt ha un costo di esercizio pari ad Euro 34,850 x 309,87 euro/ml= 10.798.970 euro, comprensivo di spese personale(66%), di manutenzione(13,1%) e generali(20.4 %), oneri che gravano sull'azienda Ferrovie Sud-Est.

I benefici previsti, oltre a eliminare l'emissione di gas nocivi e di Co2, riduce il rumore derivante dal passaggio dei convogli, incrementa la velocità riducendo notevolmente i tempi di attesa e percorrenza unitamente ad un incremento della domanda direttamente connessa all'incremento delle performances aggiuntivo.

IMPATTI AMBIENTALI- Mitigazioni

La relazione paesaggistica, redatta in conformità al DPCM del dicembre 2005, precisa che gli interventi previsti con la verticalità discontinua e rara dei pali muniti di bracci per la linea di contatto, in ambito territoriale diffuso non ingenerano criticità derivante da forme visive invadenti tali da alterare i tratti distintivi di paesaggio e di campagna rurale.

Tuttavia in corrispondenza di superficie boscate o al confine del SIC Murgia del Trulli, potranno essere impiegati pali e carpenterie cromati (verde o marrone) mentre in prossimità dei Siti Natura 2000 i lavori avverranno in periodo esterno al processo naturale di riproduzione e nidificazione delle specie protette. I corpi di fabbrica a piano terra delle sottostazioni saranno ubicate nell'ambito di zone urbanizzate nelle quali non sussistono sensibili criticità di impatto ambientale. La fase più critica sotto il profilo ambientale è quella relativa alle formazione delle aree provvisorie di cantiere, soprattutto in presenza di aree boscate. Perciò tali luoghi dovranno essere ricercati in aree agricole non di pregio, già degradate o parzialmente antropizzate, mentre per quanto attiene le sottostazioni da realizzarsi in corrispondenza delle stazioni esistenti l'impatto ambientale sarà sensibilmente ridotto. Al fine di mitigare visivamente le nuove opere, oltre che in corrispondenza delle sottostazioni elettriche anche lungo la linea di contatto, sarà effettuata la messa a dimora di essenze vegetali o piantumazioni a verde che potranno essere adottate anche nell'attraversamento di centri urbani e nelle aree paesaggisticamente rilevanti.

Al fine di ridurre il rischio di elettrocuzione, sulla tratta interessata verranno utilizzati dispositivi per isolare le parti in tensione. In particolare negli armamenti ad isolatori portanti, il dispositivo avvolgerà l'isolatore e la parte del conduttore più prossima evitando di esporre gli uccelli al rischio di contatto con i

cavi.

PARERI PERVENUTI

- Autorità di Bacino della Puglia (nota prot. 8915 del 17/7/2012) esprime parere di compatibilità al PAI dell'intervento in oggetto con una serie di prescrizioni tendenti a scongiurare ostacolo al libero deflusso delle acque sia per i lavori sulla tratta che per i manufatti edilizi previsti. Prescrive inoltre che vengano implementati idonei sistemi di allertamento in tutte le SSE che si trovano all'interno di aree a diverso grado di pericolosità idraulica al fine di salvaguardarne l'utenza e che venga redatto un Piano di Manutenzione dei manufatti idrici i attraversamento che garantisca nel tempo la costante officiosità idraulica delle opere di intersezione con il reticolo idrografico;
- Provincia di Taranto (nota del 9/7/2012) - Ente Parco Regionale Terre delle Gravine - rilascia parere favorevole con prescrizioni, relativamente alla sola quota parte del tracciato ferroviario ricadente all'interno del Parco Regionale;
- Comune di Taranto (nota prot. 93623 del 21/6/2012) parere favorevole sotto il profilo urbanistico in quanto i lavori sono compatibili con quanto disciplinato dalle NTA art.3° che regola la vigente destinazione urbanistica del PRG quale "ZONA FERROVIARIA";
- Comune di Statte (nota 9516 del 28/6/2012) parere favorevole;
- Comune di Crispiano (nota 8488 del 4/6/2012) parere favorevole;
- Comune di Martina Franca (nota prot. 4386 del 0607.2012) parere favorevole sotto l'aspetto urbanistico;
- Soprintendenza Archeologica della Puglia (nota 6715 del 30/5/2012) parere favorevole con prescrizioni ivi contenute, tendenti alla salvaguardia della rete tratturale denominata Gorgo-Parco e Martinese;
- Soprintendenza per i Beni AA.PP. di Lecce (nota prot. 13599 del 13/7/2012) parere favorevole con prescrizioni ivi contenute, tendenti alla salvaguardia dei beni diffusi dell'architettura rurale e del paesaggio;
- Direzione Regionale per i Beni Culturali della Puglia (nota prot.8121 del 2/8/2012)- Parere favorevole;
- Servizio regionale Assetto del Territorio che con nota prot. n. 10113 del 23.10.2012 riteneva l'intervento proposto compatibile con gli indirizzi di tutela degli ATE e degli ATD, ai sensi delle NTA del PUTT/P-.

Il Comitato Regionale di V.I.A. sulla base di quanto sopra premesso, preso atto delle prescrizioni contenute nei pareri pervenuti e degli esiti della valutazione di incidenza e che si intendono integralmente riportati, ritiene di poter esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale all'intervento in discussione, condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- i pannelli fonoassorbenti dovranno essere in pvc trasparente;
- le piste di servizio e le aree di cantiere dovranno essere posizionati in luoghi esterni ad aree di pregio naturalistico, boschivo e di riproduzione faunistica, preferendo zone nutre già parzialmente degradate, antropizzate o rurali;
- le facciate delle sottostazioni da realizzare in pannelli prefabbricati in cls, dovranno essere armonizzate con le caratteristiche architettoniche dei fabbricati intorno,
- le aree esterne alle sottostazioni dovranno essere rivestite da materiale permeabile, es. macadam o ghiaietto stabilizzato, evitando l'impiego del comune asfalto o bitume impermeabilizzate, per conservare la naturale consistenza del suolo;
- le aree di rispetto dei tratturi Gorgo-Parco e Martinese, dovranno essere esenti dalla installazione dei pali di elettrificazione.

Nel caso di prescrizioni formulate da diversi soggetti sul medesimo aspetto ambientale dovranno essere poste in essere quello più restrittive e quello che più tutelano la valenza naturalistiche dell'area.".

VISTA la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7 e ss.mm.ii.;

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;
VISTO il D.P.G.R. 22 febbraio 2008, n. 161 con cui è stato adottato l'atto di alta Organizzazione della Presidenza e della Giunta della Regione Puglia che ha provveduto a ridefinire le strutture amministrative susseguenti al processo riorganizzativo "Gaia", - Aree di Coordinamento - Servizi - Uffici;

VISTO l'art. 32 della legge n. 69 del 18 giugno 2009 che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

VISTO l'art. 18 del D. Lgs. n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali" in merito ai principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;

VISTI gli artt. 14 e 16 del D. Lgs. n. 165/2001;

VISTA la L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

VISTO il D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;

VISTA la D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale n. 10 e pubblicato sul B.U.R.P. n. 79 del 20.05.2011;

VISTE le determinazioni n. 27 del 03.07.2012 e n. 29 del 05.07.2012 con cui il Direttore dell'Area Organizzazione e Riforma dell'Amministrazione ha attribuito le funzioni vicarie di dirigente ad interim dell'Ufficio Programmazione, Politiche energetiche, VIA e VAS al dott. Giuseppe Pastore;

Verifica ai sensi del D. Lgs. 196/03

Garanzie della riservatezza.

La pubblicazione dell'atto all'Albo salve le garanzie previste dalla L 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini tenuto conto di quanto disposto dal D. Lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente regolamento regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicità legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento a dati sensibili; qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati, esplicitamente richiamati.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/2001 e s.m.i.

La presente determinazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio Regionale

DETERMINA

fatte salve le considerazioni esposte in narrativa che qui si intendono tutte integralmente riportate e trascritte,

- di esprimere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa che qui si

intendono integralmente riportate, in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 23.10.2012, giudizio favorevole condizionato di compatibilità ambientale e parere favorevole condizionato di valutazione di incidenza ambientale per il progetto concernente l'elettrificazione della tratta ferroviaria Martina Franca - Taranto F.S., a completamento dell'elettrificazione dell'intera linea Bari - Taranto, proposto da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. con sede legale in Bari alla Via G. Amendola, 106/d -;

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

- di evidenziare che, ai sensi dell'art. 26, comma 6, d. lgs. 152/06 e s.m.i., le opere previste devono essere realizzate entro cinque anni dalla pubblicazione del presente provvedimento. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata.

- di notificare il presente provvedimento al proponente ed agli enti interessati, a cura dell' Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, VIA e VAS;

- di pubblicare il presente provvedimento sul Portale Ambientale dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente alla Sezione VIA - Determinazioni Dirigenziali -;

- di pubblicare estratto del presente provvedimento sul B.U.R.P.;

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

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla piena conoscenza del presente atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

Il Dirigente ad interim dell' Ufficio
Programmazione Politiche energetiche, VIA e VAS
Dott. G. Pastore

Il Dirigente del Servizio Ecologia
Ing. Antonello Antonicelli
