



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 106 del 30/07/2013

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 9 luglio 2013, n. 1285

Comuni di Corato (BA), Trani (BT) e Andria (BT). Progetto definitivo relativo al raddoppio della tratta Corato - Andria della linea ferroviaria Bari - Barletta. Parere Paesaggistico e Attestazione di Compatibilità Paesaggistica in deroga alle prescrizioni di base (artt. 5.03, 5.04, 5.07 NTA del PUTT/P) con effetto di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004.

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.

VISTI:

- la delibera regionale 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P. n. 6 del 11.01.2001 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio;
- l'art. 5.03 delle NTA del PUTT/P, il quale prevede che i piani urbanistici territoriali tematici, i piani urbanistici intermedi, i piani settoriali di enti e soggetti pubblici e quelli proposti da privati, i piani regolatori generali, gli strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa sia pubblica sia privata, quando prevedano modifiche dello stato fisico o dell'aspetto esteriore dei territori e degli immobili dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi del titolo II del D.vo n. 490/1999, o compresi tra quelli sottoposti a tutela dal Piano (ancorché compresi nei piani di cui al punto 6 dell'art. 2.05 e/o nelle aree di cui agli artt.2.06, 2.07, 2.08, 2.09) non possano essere approvati senza il preliminare rilascio del parere paesaggistico;
- l'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P, il quale prevede che le opere di rilevante trasformazione ex art. 4.01 delle NTA del PUTT/P siano sottoposte a "verifica di compatibilità paesaggistica", per l'ottenimento dell'"Attestazione di Compatibilità Paesaggistica";
- l'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P il quale prevede che nel caso che l'intervento proposto contrasti con le prescrizioni di base del PUTT/P, è possibile realizzare opere pubbliche e opere di interesse pubblico (così come definite dalla vigente legislazione) in deroga alle prescrizioni di base a condizione 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.
- l'art. 5.01 delle NTA del PUTT/P "Autorizzazione paesaggistica";
- l'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004.

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.

CONSIDERATO CHE:

(Documentazione agli atti)

Con nota prot. n. 2791 del 19/12/2012, acquisito al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 125 del 08/01/2013, la ditta FERROTRAMVIARIA SpA, ha trasmesso gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto, richiedendo il rilascio dell'Attestazione di Compatibilità Paesaggistica.

Con nota prot. n. 8021 del 29/01/2013, trasmessa via PEC e acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con n. 1043 del 05/02/2013, il Comune di Andria (BT) ha trasmesso il proprio parere ex art. 5.07 delle NTA del PUTT/P, preso atto del parere della Commissione Locale per il Paesaggio giusto verbale n. 3 del 23/01/2013.

Con nota prot. n. 2843 del 08/04/2013, l'Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica ha inviato al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, per i provvedimenti di competenza, il progetto in oggetto unitamente alla relazione tecnica illustrativa di competenza dello scrivente Ufficio ai sensi del comma 7 art. 146 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.

Con nota prot. n. 1076 del 24/05/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con n. 5433 del 10/06/2013, la Ferrotramviaria SpA ha trasmesso copia del parere paesaggistico favorevole espresso dalla Commissione Paesaggistica del Comune di Corato (BA) nella seduta del 07/05/2013.

Con nota prot. n. 7916 del 30/05/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con n. 5700 del 14/06/2013, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

nota prot. n. 18442 dell'11/06/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con n. 6165 del 25/06/2013, il Comune di Corato (BA) ha trasmesso da Delibera del Commissario Straordinario n. 16/C del 06/06/2013 con cui è stato espresso "parere favorevole all'istanza presentata giusta nota del 19/12/2012 dalla società Ferrotramviaria SpA avente ad oggetto la deroga al PUTT/P ai sensi e per gli effetti dell'art. 5.07 punto 3 del Piano medesimo, per la realizzazione del progetto di raddoppio della tratta ferroviaria Corato - Andria, alla luce di quanto contenuto nell'istruttoria tecnica favorevole del Settore Urbanistica resa con nota del 07/05/2013, prot. n. 14250, e dalla Commissione Locale per il Paesaggio, reso nella seduta del 07/05/2013".

(Descrizione intervento proposto)

Come si evince dalla documentazione in atti, ed in particolare dalla relazione tecnica illustrativa, l'intervento si colloca in un grande progetto generale di potenziamento dell'offerta trasportistica ed infrastrutturale operata dalla Ferrotramviaria SpA sulla linea "Ferrovie del Nord Barese".

L'intervento in argomento prevede:

- il raddoppio della linea dalla stazione di Corato (progr. 44+540,33) fino alla nuova stazione di Andria Sud (questa esclusa dal presente appalto) (progr. 55+370,35), compresa la complessiva elettrificazione;
- soppressione di due PL (km 45+071,90 e km 45+435,50) sul tratto di linea ferroviaria Corato- Andria, con realizzazione di sottopasso ferroviario;
- la realizzazione di due sovrappassi ferroviari per la soppressione rispettivamente del PL al Km 47+667,47 (via Vecchia Barletta) e del PL al Km 53+186,12 (Strada vicinale di S. Angelo) e la realizzazione di complanari stradali per la risoluzione delle altre interferenze;
- l'adeguamento delle opere d'arte esistenti (ponti, tombini, muri) nel tratto di raddoppio della sede ferroviaria, attualmente a singolo binario.

Il raddoppio ha inizio nella stazione di Corato alla progressiva Km 44+540,33 della linea Bari- Barletta, a cui viene assegnato il Km 0+000 come chilometrica relativa di progetto, e termina nella nuova stazione di Andria Sud (di imminente realizzazione) alla progressiva Km 55+370,35. La lunghezza totale del

raddoppio è pari a circa 10,829 Km, di cui 3,96 Km circa nel Comune di Corato, 2,27 Km circa nel Comune di Trani e 4,59 Km circa nel Comune di Andria. Il binario di raddoppio sarà realizzato in affiancamento a sinistra di quello esistente e sul lato opposto alla palificazione esistente della trazione elettrica, mantenendo le stesse caratteristiche plano- altimetriche. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di una linea elettrificata a 3000 V.cc. e di una nuova palificata per il sostegno della linea di contatto a servizio del nuovo binario, nonché l'ammmodernamento della tratta esistente con analoghe caratteristiche della costruenda.

Al fine di garantire maggiori livelli di sicurezza del trasporto ferroviario e delle intersezioni con la viabilità, è stata prevista la soppressione dei seguenti passaggi a livello: al km 45+071,90 (SP 238 Corato-Trani) - al km 45+435,50 (strada Lama Cupa) - al km 46+795,93 (1° strada vicinale Lama Merra) - al km 47+073,43 (2° strada vicinale Lama Merra) - al km 47+667,47 (strada vicinale via Vecchia Barletta) - al km 52+005,52 (strada vicinale Perazzi) - al km 52+606,64 (strada vicinale Marchio) - al km 53+186,12 (strada vicinale S. Angelo) - al km 54+718,91 (strada vicinale Petrarelli). Per consentire comunque la continuità dei collegamenti viari tra monte e valle della linea ferroviaria, è stata prevista la realizzazione di due sovrappassi ferroviari il primo su Via Vecchia Barletta in prossimità del P.L. al km 47+667,47 e il secondo su strada vicinale S. Angelo in prossimità del P.L. Km 53+186,12, e saranno realizzate tratti stradali per collegare i passaggi a livello soppressi con i sovrappassi esistenti e quelli in progetto.

Sottopasso per la soppressione dei P.L. ai km 45+071,90 e km 45+435,50

Le opere di soppressione di due PL sulla SP 238 e su via Vecchia Trani, denominata anche strada Lama Cupa, al km 45+435, avverrà mediante la realizzazione di un sottopasso alla progressiva FBN km 45+207 e di una viabilità di collegamento delle due strade interessate. L'intervento prevede anche la realizzazione di un'ampia rotatoria sulla quale confluiranno i due rami stradali in progetto

Sovrappasso per la soppressione del P.L. al km 47+667,47

Al posto del PL al km 47+667 dell'attuale tratta ferroviaria in esercizio, nel territorio di Corato, sulla SP 168 denominata "via vecchia Barletta", è prevista la costruzione di un'opera di scavalco con relative rampe di raccordo, complessivamente lunga circa 350 m, che sovrappassa la linea ferroviaria a circa 25 m dal PL esistente verso Andria. Il tracciato stradale, in variante all'attuale viabilità, si sviluppa per circa 690 metri. L'opera che sovrappassa la sede ferroviaria è realizzata da una struttura costituita da una successione di archi prefabbricati in cemento armato uguali fra loro, posati su due cordoli di fondazione anch'essi in cemento armato.

Sovrappasso per la soppressione del P.L. al km 53+186,12

Al posto del PL al km 53+186,12, nel territorio di Andria, sulla strada denominata "vicinale di S. Angelo", è prevista la costruzione di un'opera di scavalco complessivamente lunga circa 240 m. Il tracciato stradale, in variante all'attuale viabilità, si sviluppa per circa 330 metri. Il tracciato è sempre al di sopra del piano campagna in rilevato e su impalcato fino a raccordarsi con la strada esistente. L'opera che sovrappassa la sede ferroviaria è realizzata da una struttura costituita da una successione di archi prefabbricati in cemento armato uguali fra loro, posati su due cordoli di fondazione anch'essi in c.a.

Opere d'arte

Le opere d'arte che interessano la linea di raddoppio sono costituite da piccoli acquedotti e da ponti in muratura a una o più luci (tombini). Per dette opere si è proceduto alla realizzazione di nuove strutture in affiancamento a quelle esistenti, avendo cura di non variare il regime idrologico delle aree interessate. Gli acquedotti sono in struttura muraria con spalle e muri di risvolto in pietra, e solette in lastroni di pietra da taglio.

(Istruttoria rapporti con il PUTT/P)

Per quanto concerne gli interventi di raddoppio ferroviario ed elettrificazione nel Comune di Corato (BA),

il quale ha trasmesso, ai sensi dell'art. 1.03 comma 5.3 delle NTA del PUTT/P, DCS del 22/12/2009 n. 82, tavole di Piano riportante la perimetrazione dei territori costruiti, ed è dotato di Piano Comunale dei Tratturi approvato con DCC n. 70 del 28/11/2008, si evince che:

- il primo tratto dell'intervento di raddoppio ed elettrificazione ricade nell'ambito dei "Territori costruiti" ai sensi dell'art. 1.03 delle NTA del PUTT/P per il quale le Norme contenute nel PUTT/P al Titolo II e III non trovano applicazione;
- per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Estesi l'intervento ricade in ATE di tipo E;
- per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Distinti, si evince quanto segue:
 - Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta le aree di pertinenza e le aree annesse di componenti geomorfologiche denominate "Versanti e crinali", e precisamente di n. 2 cigli di scarpata e di n. 2 ripe fluviali, sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.09 delle NTA del PUTT/P; inoltre l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di n. 2 componenti geomorfoidrologiche individuate come corsi d'acqua (episodico) dal PPTR, e precisamente il corso d'acqua Lama Porcaro al km 46+901 e il corso d'acqua Lama Cupa al km 47+861, sottoposti alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.08 delle NTA del PUTT/P;
 - Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'area d'intervento non risulta interessata da particolari componenti di interesse biologico-vegetazionale;
 - Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'area d'intervento non risulta interessata da particolari beni storico-culturali di riconosciuto valore o ruolo nell'assetto paesaggistico.

Si specifica che per quanto concerne la realizzazione di sottopasso, rotatoria e tratti stradali e del sovrappasso con un tratto di complanare, nello stesso Comune, tali interventi ricadono in ATE E.

Per quanto riguarda gli interventi di raddoppio ferroviario ed elettrificazione ricadenti nel territorio del Comune di Trani (BT), considerato che il Comune si è dotato di PUG, il quale ha ottenuto l'attestazione di compatibilità con DGR n. 184 del 17/02/2009 in relazione alle disposizioni della L.R. n. 20/01 e al PUTT/P, ed è inoltre approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 8 del 31/03/2009 e pubblicato sul BURP della Regione Puglia n. 68 del 07/05/2009, dall'analisi della documentazione trasmessa è emerso che:

- per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Estesi l'intervento ricade in ATE di tipo D del PUG;
- per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Distinti si evince quanto segue:
 - Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta l'area di pertinenza di un "versante", sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art. 4.09.3 delle NTA del PUG; inoltre l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di n. 2 componenti geomorfoidrologiche denominati "Reticolo morfo-idrologico", e precisamente da "Impluvi senza cigli di scarpata" (Lama di Ceglie al km 48+740 e Lama di Carro al km 50+563), sottoposti alle prescrizioni di base di cui all'art. 4.09.2 delle NTA del PUG;
 - Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'area d'intervento non risulta interessata da particolari componenti di interesse biologico-vegetazionale;
 - Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di un'area archeologica denominata "Tratturo Barletta - Grumo", sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 4.09.7 delle NTA del PUG.
- Per quanto riguarda gli interventi di raddoppio ferroviario ed elettrificazione ricadenti nel territorio del Comune di Andria (BT), dall'analisi della documentazione trasmessa è emerso che:
 - per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Estesi l'intervento ricade in ATE di tipo E e in ATE di tipo C;
 - per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Distinti si evince quanto segue:
 - Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta, nei pressi del km 54+500 del progetto, le aree di pertinenza e le aree annesse di componenti geomorfologiche denominate "Versanti e crinali", e precisamente di n. 2 ripe fluviali, sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art.

3.09 delle NTA del PUTT/P; inoltre l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di una componente geomorfologica denominata "corso d'acqua", e precisamente il corso d'acqua "Lama c/o Villa Marchio, individuato anche come corso d'acqua dal PPTR, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.08 delle NTA del PUTT/P;

- Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'area d'intervento non risulta interessata da particolari componenti di interesse biologico-vegetazionale;
- Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'area d'intervento non risulta interessata da particolari beni storico-culturali di riconosciuto valore o ruolo nell'assetto paesaggistico.

Si specifica che per quanto concerne la realizzazione di un tratto di complanare per soppressione PL al km 52+005 e di sovrappasso con relativa viabilità, nello stesso Comune, tali interventi ricadono in ATE E, mentre la realizzazione del tratto di complanare per soppressione PL al km 54+718 ricade in parte in ATE di tipo C e in parte in ATE di tipo E e interessa una ripa fluviale.

La documentazione presentata evidenzia altresì che l'intervento progettuale interviene su aree il cui regime giuridico risulta interessato dai seguenti ordinamenti vincolistici:

- Tratturo Barletta - Grumo, nel comune di Trani (BT), intercettato nello specifico dall'intervento di raddoppio ed elettrificazione della linea ferroviaria esistente.

(Valutazione della compatibilità paesaggistica)

Entrando nel merito dell'intervento proposto, sulla base della documentazione trasmessa, si rappresenta che gli ambiti territoriali di riferimento sono caratterizzate a tratti da contesti perir urbani, in altri da contesti rurali caratterizzati da peculiarità paesaggistiche degne di specifica tutela (nel comune di Corato: cigli di scarpata, ripe fluviali, corsi d'acqua (episodici); nel comune di Trani: versante, impluvi senza cigli di scarpata e Tratturo Barletta-Grumo; nel comune di Andria: ripe fluviali e corso d'acqua.

Premesso quanto innanzi, in relazione alla richiesta di Attestazione di Compatibilità Paesaggistica e in conformità con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 7916 del 30/05/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con n. 5700 del 14/06/2013, non comportando le opere in progetto una modificazione significativa dell'attuale assetto paesaggistico dei luoghi interessati, si ritiene di poter esprimere parere favorevole con prescrizioni in quanto non pregiudizievole dei valori paesaggistici complessivi del sito e compatibile con gli indirizzi e le direttive di tutela dell'area mediante opportuni accorgimenti progettuali e misure di mitigazione, qualificazione e ripristino.

(Conclusioni e prescrizioni)

Pertanto, al fine di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesistico-ambientale delle opere in progetto nel contesto paesaggistico di riferimento si ritiene necessario prescrivere l'esecuzione delle seguenti misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti:

- in fase di redazione del progetto esecutivo, sia privilegiata la realizzazione di nuove recinzioni con muretti a secco e la ricostruzione di quelli eventualmente demoliti, con altezza massima pari ad 1,00 m, lasciando alla base una fascia erbosa di almeno 50 cm;
- "i muretti a secco ed i beni rurali preesistenti e diffusi all'interno delle aree interessate dall'intervento dovranno essere preservati il più possibile nella loro posizione originaria";
- "l'eventuale posa in opera di rete metallica protettiva, posta a recinzione del tracciato ferroviario, dovrà essere affiancata sul lato interno del muretto a secco e non disposta al di sopra dello stesso, e non dovrà superare l'altezza massima di 160 cm";
- "particolare cura dovrà essere posta alla realizzazione del tombino in corrispondenza dell'attraversamento del tratturo Barletta-Grumo, il quale dovrà essere opportunamente ridimensionato e rivisto da un punto di vista compositivo-formale oltre che statico, al fine di ridurre al minimo il suo impatto

paesaggistico-visivo”;

- “al fine di garantire un maggiore rispetto dell’area di sedime del tratturo suddetto, particolarmente in tale area dovranno essere limitate al massimo le opere di scavo e dovrà essere adeguatamente ripristinato lo stato dei luoghi”;

- in fase di redazione del progetto esecutivo, sia privilegiata la realizzazione di barriere antirumore, a protezione dei ricettori sensibili e delle residenze eventualmente soggette all’impatto acustico, con siepi arbustive continue di specie autoctone (Arbutus unedo, Pistacia lentiscus, Phillyrealatifolia, ecc.), messe a dimora nella suddetta fascia di rispetto alla base dei muretti a secco, predisponendo, laddove necessario, al di sopra degli stessi, recinzioni metalliche a rete;

- in considerazione dell’interazione dei sovrappassi con il contesto di riferimento, in fase di progetto esecutivo il linguaggio architettonico dei sovrappassi sia improntato ad estrema semplicità formale e al di sotto degli stessi siano previsti interventi di qualificazione ambientale;

- i muri contro terra dei sottopassi siano realizzati con pietra locale con disposizione “a correre”;

- nell’adeguamento delle opere d’arte, specie in prospetto, siano utilizzate le stesse forme e gli stessi materiali di quelli esistenti;

- gli attraversamenti della rete fognaria, idrica e del gas siano realizzati con cavidotti/cavedi interrati;

- nei tratti in trincea (laddove possibile) e in quelli in rilevato (aree di proprietà) siano messi a dimora di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale e a mosaico, con specie autoctone quali Arbutus Unedo, Pistacia lentiscus, Phillyrea latifolia;

- siano salvaguardate le specie arbustive ed arborate adiacenti l’attuale linea ferroviaria, anche d’ulivo; all’eventuale espanto delle specie, faccia seguito il loro reimpianto e la messa a dimora di altri esemplari nella stessa area in maniera tale da costituire alberatura ad intervalli regolari.

- siano limitate l’area di cantiere e le relative opere complementari (piste di servizio, aree di stoccaggio, accessi, ecc), le quali dovranno interessare direttamente e/o indirettamente l’area di pertinenza di alcun Ambito Territoriale Distinto come identificato nelle relative tavole tematiche del PUTT/P; tali aree saranno interessate esclusivamente dal raddoppio della linea ferroviaria e le opere non dovranno comportare ostacolo al regolare deflusso delle acque e l’abbattimento di alberi o arbusti, manufatti rurali e altri beni diffusi del paesaggio agrario, ripristinando totalmente, a cantiere ultimato, lo stato dei luoghi;

- in fase di esecuzione dei lavori non siano realizzate opere provvisorie (piste carrabili, accessi, depositi di materiale, ecc.) nelle aree caratterizzate da vegetazione di pregio e siano garantite adeguate condizioni di sicurezza;

- siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l’attuale assetto geomorfologico d’insieme e conservare nel contempo l’assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d’intervento, compatibilmente con le previsioni di progetto;

- gli eventuali materiali di risulta, (terre e rocce di scavo) rivenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica;

- al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) siano eliminate con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.

Conformemente a quanto richiesto dalla Soprintendenza con nota prot. n. 7916 del 30/05/2013, “data l’interferenza dell’opera a realizzarsi con l’area di sedime del tratturo Barletta - Grumo, si dovrà ravvedere la necessità di ottenere parere di competenza della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia”.

Ogni eventuale variazione al progetto che potrà intervenire anche a seguito dell’accoglimento di osservazione dei terzi interessati, dovrà ottenere nuovamente da parte della Giunta Regionale il Parere paesaggistico ex art. 5.03 delle NTA del PUTT/P.

Tutto ciò premesso, si propone alla Giunta il rilascio del provvedimento di Parere Paesaggistico e di

Attestazione di Compatibilità Paesaggistica in deroga con prescrizioni, di cui agli artt. 5.03, 5.04 e 5.07 delle NTA del PUTT/P, atteso che le opere autorizzate rientrano nella fattispecie delle opere ammissibili "in deroga" ex art. 5.07 delle NTA, con effetto di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. 42/2004.

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 di cui alla L.R. n° 28/01"

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;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e dal Dirigente del Servizio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore Qualità del Territorio, nelle premesse riportata;
DI RILASCIARE per il Progetto definitivo relativo al raddoppio della tratta Corato - Andria della linea ferroviaria Bari - Barletta, Parere Paesaggistico e Attestazione di Compatibilità Paesaggistica, in deroga ex artt. 5.03, 5.04 e 5.07 delle NTA del PUTT/P con effetto di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, con le prescrizioni riportate in narrativa al punto "Conclusioni e Prescrizioni" del presente provvedimento parte integrante,;

DI TRASMETTERE in copia a cura del servizio Assetto del Territorio il presente provvedimento:

- alla Ferrotramviaria SpA;

- al Sig.ri Sindaci dei Comuni di Corato (BA), Trani (BT), Andria (BT);

DI TRASMETTERE TELEMATICAMENTE, come previsto dalla DGR 2905/2012, attraverso le apposite funzionalità del Sistema Informativo Territoriale il presente provvedimento:

- alla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

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