



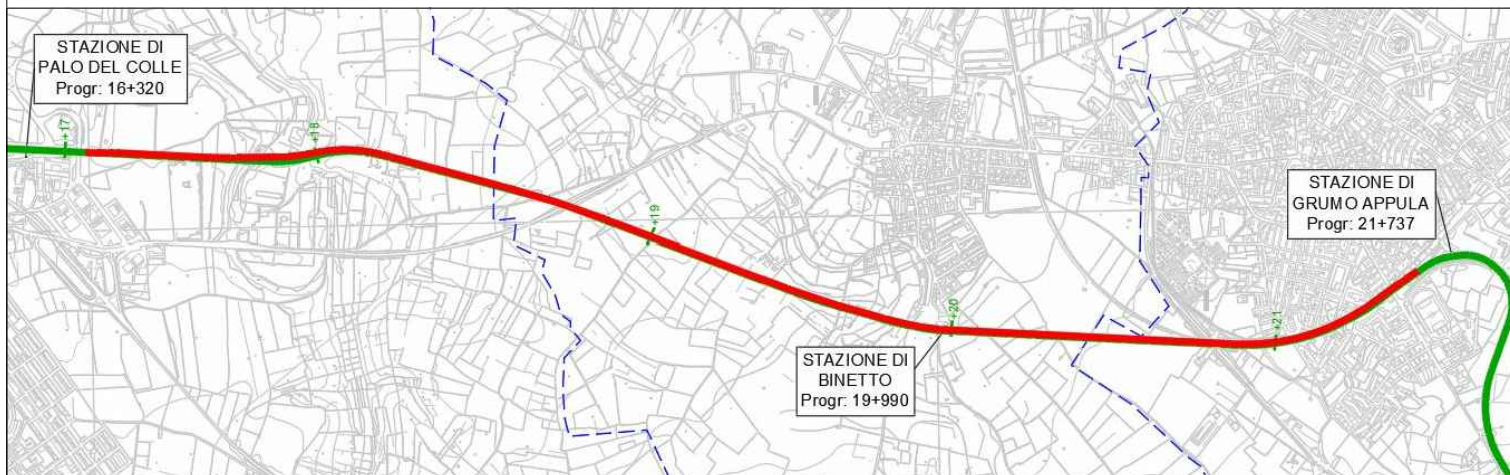
FERROVIE APPULO LUCANE S.R.L.

Ferrovie Appulo Lucane

PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE, VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA PALO DEL COLLE - GRUMO APPULA DELLA LINEA BARI-MATERA

C.U.P.: G21E16000380001

C.I.G.: 72395498D2



RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dott. Ing. MASSIMILIANO NATILE

FIRME: INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PERUGIA
Sezione A
N° 1637
ORDINE DEGLI INGEGNERI
MARCO RASIMELLI
SETTORE CIVILE E AMBIENTALE
SETTORE INDUSTRIALE
SETTORE DELL'INFORMAZIONE



Integrazione delle prestazioni specialistiche:

Ing. MARCO RASIMELLI

Resp. Studio SIA

Ing. DINO BONADIES

Geologia :

Dott. Geol. STEFANO PIAZZOLI

Ing. SIMONE PELLEGRINI

Ing. VALERIO MASTROIANNI

Geom. CARLO ROSI

Ing. PRIMO STASI

Geologia :

Dott. Geol. MARIO STANI

Studio SIA:

Arch. LUCIA LEPORE



Ing. ANTONIO DI LEO

Coordinamento Sicurezza in fase di Progetto

Ing. NICOLA LABARILE



PROGETTO DEFINITIVO

Elaborato	Pratica	ELABORATI GENERALI				
EG0042	18021_DAR					
Scala	Codifica elaborato	Fascicolo dei pareri e autorizzazioni				
-	DAR_3RZ042a					
A	GIUGNO 2022	PRIMA EMISSIONE	P.STASI	P.STASI	P.STASI	M.RASIMELLI
Rev.	Data	Motivazione	Redatto	Verificato	Approvato	Autorizzato



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

FERROVIE APPULO LUCANE

C.A. DEL RUP

PEC: investimenti@fal.postecert.it

P.C.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OO. PP., ECOLOGIA E PAESAGGIO

PEC:

dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO | “ID VIA629 – Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo al ‘progetto di raddoppio della linea ferroviaria FAL Bari Matera tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula’. Riscontro VS nota”.
[RB031-22]

Rif. nota FAL prot. n. UI/1075 del 04/03/2022 | prot. AdB n. 6218 del 04/03/2022

In riferimento alla nota di codeste Ferrovie Appulo Lucane in oggetto indicata, questa Autorità di Bacino Distrettuale prende atto dei chiarimenti tecnici e formali con la stessa forniti, riguardanti il tratto di intervento all'intersezione n.3 (21+146.92), fra asse ferroviario e canale di regimazione idraulica e conferma il parere di compatibilità al PAI di cui alla precedente nota prot. n. 4294 del 16/02/2022 in tutti i suoi contenuti. Si precisa che la condizione di ripristinare lo sviluppo longitudinale del canale di regimazione idraulica, secondo il progetto di messa in sicurezza idraulica dell'abitato di Grumo Appula, finanziato con fondi PO-FESR 2007-2013 – Asse II – Linea di intervento 2.3, sul quale questa Autorità si era espressa con nota prot. n. 6996 del 06/06/2012 è di competenza del soggetto all'uopo competente e non influenza il parere favorevole in merito alla compatibilità del progetto in oggetto, cui iter autorizzativo è realizzativo può procedere indipendentemente.

Al riguardo, in riferimento alle criticità rilevate sulla realizzazione del progetto di messa in sicurezza idraulica dell'abitato di Grumo Appula di cui sopra, che allo stato attuale non consentono un revisione degli scenari di pericolosità idraulica del PAI vigente e non assicurano condizioni adeguate di sicurezza idraulica in alcune aree del centro abitato di Grumo Appula, questa Autorità auspica che l'Amministrazione Regionale, che legge per conoscenza, possa porre in essere tutte le azioni necessarie al fine di risolvere le suddette criticità.

Il Dirigente Tecnico
dott. geol. *Gennaro Capasso*

Referente:
Ing. Rocco Bonelli

Il Segretario Generale
dott.ssa geol. *Vera Corbelli*



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Alla **REGIONE PUGLIA**
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana,
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

e p.c. Alle **Ferrovie Appulo Lucane**
PEC: investimenti@fal.postecert.it

Oggetto: *[ID VIA 629] - Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo “al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”.*
Proponente: Ferrovie Appulo Lucane Srl.
Comunicazione di Avvio del Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA.
Rif. vs prot. n. 2948 del 03/03/2021 [AC 294 - 21]

In riferimento alla nota in oggetto trasmessa a mezzo PEC dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ed acquisita in atti al prot. n. 6037 del 03/03/2021, dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale e alla successiva nota acquisita in atti al prot. n. 9368 del 02/04/2021 trasmessa dalla società Ferrovie Appulo Lucane, avente pari oggetto, con la quale si comunica l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA, con la presente nota si rimettono le seguenti valutazioni di competenza.

Si premette che con D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. sono state soppresse le Autorità di Bacino, di cui alla L. 183/89, e contestualmente istituite le Autorità di bacino distrettuali, tra le quali la scrivente Autorità, relativa al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale; l'esame istruttorio delle richieste di parere formulate a questa Autorità di Bacino Distrettuale è condotto con riferimento ai Piani di Gestione Distrettuali per il rischio alluvioni (PGRA)¹ e per le acque (PGA)², nonché ai piani stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)³, redatti dalle ex-Autorità di Bacino comprese nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, vigenti per lo specifico ambito territoriale d'intervento.

¹ *Piano di Gestione Rischio Alluvioni*, elaborato ai sensi dell'art. 7 della Direttiva 2007/60/CE e dell'art. 7 del D.Lgs. 49/2010 ed adottato, nella fase di primo ciclo (2010-2015), con relativa VAS, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del D.Lgs. 219/2010, con Del. n. 2 del Comitato Istituzionale Integrato del 03/03/2016 e DPCM del 27/10/2016 G.U. Serie generale n. 28 del 03/02/2017. Adottato, nella fase di secondo ciclo (2016-2021) dalla Conferenza Istituzionale Permanente il 20/12/2019 con Del. n. 1 del 20/12/2019, di adozione delle mappe di aggiornamento della Pericolosità e del Rischio da Alluvioni, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 98 del 14/04/2020 e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 53 del 16/04/2020.

² *Piano di Gestione Acque*, elaborato ai sensi dell'art. 13 della Direttiva 2000/60/CE e dell'art. 117 del D.Lgs. 152/2006. Primo ciclo (2009-2014) con la relativa procedura VAS ai sensi dell'art. 66 del D.Lgs. 152/2006, adottato con Delibera CIP del 24/02/2010 e approvato con DPCM del 10/04/2013 (G.U. n. 160 del 10 luglio 2013); Secondo ciclo (2015-2021) adottato con Delibera CIP del 03/03/2016 e approvato con DPCM del 27/10/2016 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2017); Terzo ciclo (2021-2027) in fase di aggiornamento ai sensi dell'art. 66 c. 7 del D.Lgs 152/2006, con Delibera CIP n. 1 del 27/12/2018 e Delibera CIP n. 3 del 20/12/2019.

³ Territorio dell'UoM Puglia: *Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)*, approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005 e successivi aggiornamenti.



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Tanto premesso, dall'esame degli elaborati tecnici trasmessi (acquisibili all'indirizzo <http://ecologia.regione.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>), si evince che l'intervento consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, compresa tra la stazione di Palo del Colle e quella di Grumo Appula tra le progressive km 17+081 e Km 21+616, incluse le due stazioni. La linea ferroviaria nel tratto in questione ha uno sviluppo di circa 5 km. Tale intervento si colloca all'interno di un più vasto programma di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e del parco rotabile della rete delle FAL con l'obiettivo di elevare gli standard di sicurezza e del comfort, nonché di potenziare il servizio, anche in considerazione della crescente domanda di trasporto su ferro.

Gli interventi previsti possono essere sintetizzati in:

1. Raddoppio su nuovo sedime della linea ferroviaria. Le opere di linea comprendono l'installazione dei cunicoli per gli impianti di sicurezza e segnalamento, la recinzione e le opere di regimentazione delle acque.
2. Realizzazione di nuovo ponte a campata unica di 60 m sul corso d'acqua Lamasinata alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con struttura in acciaio del tipo ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore, le spalle saranno fondate con plinti su pali e muri di risvolto in modo da non invadere con il rilevato l'alveo della lama.
3. Rifacimento di n. 4 tombini ai km 18+459,00; km 18+978,74; km 19+068,98; km 20+819,57; e allungamento del tombino alla progr. km 21+201,66.
4. Soppressione di P.L. alla progressiva 19+320 mediante realizzazione di Cavalcaferrovia con struttura impalcato metallico costituito da 3 travi composte saldate di altezza 90cm, disposte ad interasse di 3.20m, appoggiate su 2 spalle in cemento armate su una luce di calcolo di 15m.
5. Rifacimento del ponticello di luce pari a 2 m, alla progressiva 19+648,37 con struttura interamente prefabbricata a piè d'opera in c.a..
6. Soppressione PL e realizzazione sottovia nel Comune di Binetto alla progressiva 19+896,06, con monolite da posare a spinta in c.a..
7. Realizzazione di ponte di luce pari a m 6 in affiancamento al ponte ad arco esistente alla progr. 19+810,43 con struttura in c.a. chiusa.
8. Demolizione e ricostruzione dell'impalcato del sottovia di via S. Pertini alla progr. Km 21+146,92 al fine di assicurare un'altezza utile di 3,30 m in luogo dell'attuale 2,30 e una



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

larghezza di 8,00 m in modo da assicurare il doppio senso di marcia per il traffico veicolare.

Rilevato che:

- il tracciato oggetto d'intervento, interseca in tre punti distinti il reticolo idrografico della Lama Lamasinata, in corrispondenza:
 1. *del ponte in muratura a cinque archi nel territorio di Palo del Colle;*
 2. *del ponte in muratura ad un arco, ricadente nel territorio di Binetto. Nell'abitato di Grumo Appula;*
 3. *del sottovia S. Pertini;*
- le intersezioni 1 e 3 ricadono in aree classificate nel vigente PAI ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica, pertanto soggetti alle disposizioni di cui al titolo II – Assetto Idraulico delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) ed in particolare degli artt. 7, 8 e 9;
- l'intersezione 2 ricade in aree ad “Alta Pericolosità Idraulica” (P3), a “Media Pericolosità Idraulica” (P2) e “Bassa Pericolosità Idraulica” (P1), così come indicato nel secondo ciclo del PGRA, che costituisce conferma della pericolosità in essere e propedeuticità ad un prossimo aggiornamento dell'assetto idraulico del P.A.I., per cui vigono, in coerenza con gli artt. 4, 7, 8 e 9 delle N.T.A. allegate al P.A.I., le Misure di Salvaguardia adottate con Decreto del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale n° 540 del 13/10/2020; (shape file del PGRA in argomento di libero download all'indirizzo: www.distrettoappenninomeridionale.it/images/_PGRA/II%20ciclo%202019/Riesame%20mappe%20pericolosita%20e%20rischio/13_ITR161I020%20Regionale%20Puglia%20Interregionale%20Ofanto.rar)
- gli interventi proposti sono inquadrati fra quelli consentiti al comma 1, lett. b), c), d), art. 7 delle NTA del PAI a condizione che ne venga dimostrata la compatibilità con le finalità del PAI, anche attraverso un'analisi idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata;
- l'intervento in progetto risulta intersecare le opere di mitigazione per la pericolosità idraulica realizzate nel comune di Grumo Appula, per la messa in sicurezza di parte dell'abitato, finanziato dalla Regione Puglia con fondi PO FESR 2007-2013 – Linea di Intervento 2.3.;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Considerato che:

- il progetto trasmesso è corredato da una “*Relazione idraulica e idrologica*” (Elaborato DAR_3RY001a) e relative tavole esplicative, contenente indicazioni sulla costruzione e calibrazione del modello di studio e sulla verifica idraulica dell’opera prevista a partire dagli idrogrammi di piena, con diversi tempi di ritorno;
- le elaborazioni mono e bidimensionali si sono concentrate sulle interferenze dell’infrastruttura ferroviaria con il reticolo idrografico della Lama Lamasinata in tre punti:
 1. ponte Lama Lamasinata a campata unica realizzato in affiancamento al ponte a cinque archi esistente;
 2. ponte ad un arco con realizzazione della nuova struttura in continuità a quella esistente;
 3. sottovia S. Pertini, by-passato dalla realizzazione di recenti opere di mitigazione del rischio idraulico nel Comune di Grumo Appula;
- i risultati delle simulazioni verificano che gli attraversamenti n.1 e n.2 risultano sufficienti al transito della portata duecentennale di progetto e dimostrano che la realizzazione delle nuove opere non peggiora le condizioni di funzionalità idraulica delle aree interessate;
- gli interventi alle intersezioni n.1 e n.2, sulla base dello studio di cui al punto precedente, non determinano un aumento della pericolosità idraulica né localmente, né nei territori a monte o a valle in quanto i nuovi ingombri non causano una riduzione significativa della capacità di invaso e garantiscono il deflusso della piena di progetto;
- per le 5 opere d’arte minori (tombini) che interessano la tratta in esame, si prevede l’adeguamento sia come sezione utile che come lunghezza a causa del raddoppio della linea;
- sono stati prodotti studi di carattere geologico atti a rappresentare le condizioni di stabilità morfologica dell’area progettuale nei quali, in linea generale, risulta argomentata la fattibilità delle opere proposte in rapporto alle condizioni di stabilità della stessa area;

Considerato inoltre che:

- con riferimento all’intersezione n.3 si rileva come durante l’esecuzione dei lavori di “mitigazione idraulica” nel centro abitato di Grumo Appula, finanziati con i predetti fondi PO FESR 2007-2013 dalla Regione Puglia e finalizzati alla messa in sicurezza idraulica di una parte del centro abitato, il progetto sia stato realizzato producendo una serie di difformità rispetto al progetto approvato e, in particolare validato da questa Autorità. In particolare l’opera d’arte all’intersezione con la linea ferroviaria è stata realizzata non



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

tenendo conto dello sviluppo longitudinale del canale, realizzando una brusca curvatura ad angolo retto ed intercettando con le luci idrauliche, in mezzzeria, il collettore di fogna nera AQP. Durante il sopralluogo congiunto fra i rappresentanti di questa Autorità e il RUP dell'intervento, giusto verbale prot. n. 11141 del 11/08/2017, svolto conseguente alla richiesta di modifica al PAI da parte dell'Amministrazione comunale di Grumo Appula, sono state visionate le opere e riscontrate tutte le difformità di cui sopra, facendole ben presente allo stesso RUP, come dettagliatamente descritto nel predetto verbale;

- durante il sopralluogo di cui al punto precedente si è appreso dal RUP che la difformità rilevata in corrispondenza dell'intersezione n.3 di cui al presente progetto, è legata ad una variante in corso d'opera (rispetto alla quale non si è proceduto all'acquisizione del parere vincolante di questa Autorità) eseguita proprio su indicazione delle Ferrovie Appulo Lucane che hanno prescritto la realizzazione dei tombini, perpendicolarmente rispetto all'asse ferroviario. Ciò ha causato la realizzazione della precitata curvatura ad angolo retto e all'intercettazione del collettore di fogna nera, presente all'interno del rilevato stradale adiacente, che taglia in mezzzeria le luci utili dei due tombini. Detta circostanza pregiudica gravemente il funzionamento idraulico del sistema, al di là degli aspetti di calcolo numerico implementati nei modelli predisposti;
- con prot. AdB n. 11413 del 29/08/2017 sono state trasferite, in argomento, le determinazioni di questa Autorità all'Amministrazione comunale, riferite quindi anche all'intersezione n.3 di cui al presente progetto, reiterate con diverse note successive;

questa Autorità di Bacino Distrettuale, per quanto esposto e per quanto di competenza, prescrive la modifica del progetto all'intersezione n. 3 (21+146.92), da realizzarsi ripristinando lo sviluppo longitudinale del canale di regimazione idraulica già realizzato, concordemente a quanto riportato nel progetto "P.O. FESR 2007-2013 – Asse II – Linea di intervento 2.3 – Intervento di area vasta 'Metropoli Terra di Bari' del comune di Grumo Appula - 'Presidio e mitigazione idraulica nel centro urbano – Interventi di presidio e mitigazione idraulica relativi ad aree ad elevata pericolosità idraulica e rischio R4 del PAI a salvaguardia del centro urbano' nella versione approvata da questa Autorità con parere prot. n. 6996 del 06/06/2012. Solo a tale condizione e in considerazione di quanto sopra esposto, si esprime parere di compatibilità al PAI per gli interventi proposti, assegnando al RUP la verifica di ottemperanza delle seguenti ulteriori condizioni:

- i lavori vengano eseguiti limitando al minimo indispensabile le interferenze, in termini di spazio e di tempo, fra le aree di cantiere e le aree a pericolosità idraulica. Venga comunque



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

limitato il più possibile lo stoccaggio di materiale e/o l'alloggio di manufatti temporanei all'interno delle aree allagabili;

- gli interventi previsti in progetto siano realizzati a regola d'arte, senza generare variazioni morfologiche nelle aree contermini ai rilevati ferroviari;
- si limiti l'impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque anche attraverso adeguate reti di regimazione e di drenaggio;
- si risponda a criteri di basso impatto ambientale facendo ricorso, laddove possibile, all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica;
- al termine della fase di cantiere venga immediatamente ripristinato lo stato dei luoghi;
- sia previsto un sistema di vigilanza straordinaria in caso di diramazione di bollettini di allerte meteo e tale sistema di monitoraggio in tempo reale delle grandezze idrodinamiche venga coordinato con il sistema regionale di Protezione Civile, i dati vengano resi disponibili anche a questa Autorità di Bacino Distrettuale per le analisi di propria competenza.

Sarà cura del responsabile del rilascio del titolo abilitativo l'introduzione delle predette prescrizioni all'interno del relativo dispositivo e delle figure previste per legge la loro concreta attuazione.

Il Dirigente Tecnico

dott. geol. Gennaro Capasso

Il Segretario Generale

dott.ssa geol. Vera Corbelli

Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.
investimenti@fal.postecert.it

Città Metropolitana di Bari
protocollo.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it

Comune di Palo del Colle
protocollo.palodelcolle@pec.rupar.puglia.it

Comune di Grumo Appula
protocollo@pec.comune.grumoappula.ba.it

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it
ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it

Servizio Territoriale Bari
upa.bari@pec.rupar.puglia.it

Sezione Risorse Idriche
servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it

Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali
protocollo.sezionerisorsesostenibili@pec.rupar.puglia.it

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari
mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it

ARPA Puglia
dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

ASL Bari
protocollo.asl.bari@pec.rupar.puglia.it

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
protocollo@pec.distrettoappeninomeridionale.it

Oggetto: [ID VIA 629] D.lgs. n. 152/20016 e s.m.i. – Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al “al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.).

Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 – Asse tematico B, Interventi nel settore ferroviario, Potenziamento della linea Bari – Altamura – Matera, giusta Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016.

Notifica Determinazione Dirigenziale.

Con riferimento all'oggetto si trasmette la Determinazione Dirigenziale del 12.05.2022, n. 165.

Il Responsabile del Procedimento

Dott. Gaetano Sassanelli



Gaetano
Sassanelli
18.05.2022
10:11:26
GMT+01:00



ATTO DIRIGENZIALE

Codifica adempimenti L.R. 15/08 (trasparenza)	
Ufficio istruttore	<input checked="" type="checkbox"/> Servizio VIA e VInCA
Tipo materia	<input type="checkbox"/> PO FESR
	<input checked="" type="checkbox"/> Altro
Privacy	<input type="checkbox"/> SI
	<input checked="" type="checkbox"/> NO
Pubblicazione integrale	<input checked="" type="checkbox"/> SI
	<input type="checkbox"/> NO

N. 165 del 12/05/20222
del Registro delle Determinazioni

Codice CIFRA: 089/DIR/2022/00165

OGGETTO: [ID VIA 629] D.lgs. n. 152/20016 e s.m.i. – Procedimento di verifica di Assogettabilità a VIA relativo al “al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.).

Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 – Asse tematico B, Interventi nel settore ferroviario, Potenziamento della linea Bari – Altamura – Matera, giusta Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016.

Annulamento in autotutela della determinazione Dirigenziale n. 266/2021 e adozione di un nuovo provvedimento di verifica di assogettabilità a VIA.

L'anno 2022 addì 12 del mese di maggio in Bari, nella sede della Sezione Autorizzazioni Ambientali,

IL DIRIGENTE ad interim del SERVIZIO VIA-VInCA

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.



VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 *"Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale"* ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto *"Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali"*.

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 *"Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*.

VISTO l'art.18 del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *"Codice in materia di protezione dei dati personali"* ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO l'art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 *"Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile"*.

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante *"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni"*;

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 089/DIR/2020/0176 del 28/05/2020 *"Atto di Organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi afferenti"*;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo *"MAIA 2.0"*;

VISTA la DGR n. 85 del 22 gennaio 2021 avente ad oggetto: *"Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione dei Servizi strutture della G.R." e successivi atti di proroga degli incarichi di direzione delle Sezioni e Servizi dei Dipartimenti della Giunta Regionale;*

VISTA la DGR n. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: *"Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana"*.

VISTA la Deliberazione della Giunta regionale 30 settembre 2021, n. 1576, avente ad oggetto *"Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22."* con la quale sono stati conferiti gli incarichi di direzione delle Sezioni.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del 08.10.2021, n. 12 avente ad oggetto *"Seguito DGR 1576 del 30 settembre 2021 avente ad oggetto "Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22". Conferimento delle funzioni di dirigente ad interim di vari Servizi."*

VISTA la Deliberazione della Giunta regionale 28 ottobre 2021, n. 1734, avente ad oggetto *"Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo*



Maia 2.0. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del 03.11.2021, n. 17 a seguito Deliberazione della Giunta regionale 28 ottobre 2021, n. 1734, avente ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale.

VISTA la D.G.R. n. 56 del 31.01.2022 avente ad oggetto *"Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale"*;

VISTA la D.D. n. 7 del 01.02.2022 della Direzione del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto la *"Deliberazione della Giunta regionale 31 gennaio 2022, n.56, avente ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale"*

VISTA la Determinazione del 4 marzo 2022 n. 9, del Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto *"Conferimento incarichi di direzione dei Servizio delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'art. 22, comma 3 del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22"*.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 *"Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"* e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i.;
- la L.R. 12 aprile 2001 n.11 *"Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale"* e s.m.i.;
- la L.R. 14 giugno 2007 n.17 *"Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale"* e s.m.i.;
- la L.R. 20 agosto 2012 n.24 *"Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali"*;
- la L.R. 07 aprile 2015, n. 14 *"Disposizioni urgenti in materia di sviluppo economico, lavoro, formazione professionale, politiche sociali, sanità, ambiente e disposizioni diverse"*;

EVIDENZIATO CHE:

il Servizio VIA e VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 18/2012 e della Determinazione Dirigenziale del 28.05.2020, n. 176, è



Autorità Competente all'adozione del Provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, ex art. 19 del d.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii.

PREMESSO CHE:

- con istanza del 12.01.2021 (21 pec), acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089_495 del 13.01.2021, la società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (FAL S.r.l.) presentava ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. istanza per la Verifica di Assoggettabilità a VIA relativa al **"al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"**;
- con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021, il Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia, richiamate le disposizioni di cui agli artt. 7 e 8 della L. n. 241/1990 e ss. mm. ii., comunicava l'avvio del procedimento nonché l'avvenuta pubblicazione sul portale ambientale della Regione Puglia della documentazione a corredo dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ed invitava, contestualmente, le Amministrazioni e gli Enti interessati a trasmettere i propri pareri/contributi istruttori, nel termine perentorio di 45 giorni dalla pubblicazione della stessa.
- con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R. R. n. 7/2018, assoggettava l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.

CONSIDERATO CHE:

- Il Servizio VIA e VInCA con nota prot.n. AOO_089_8845 del 08.06.2021 aveva richiesto alla società FAL S.r.l. integrazioni documentali ai fini della conclusione del procedimento,
- la società FAL S.r.l. riscontrava la richiesta del Servizio VIA e VInCA in data 02.07.2021 (prot. n. AOO_089_10148 del 02.07.2021), data successiva alla seduta del Comitato VIA del 16.06.2021 e che, pertanto, le valutazioni di quest'ultimo non hanno tenuto conto della documentazione mancante e trasmessa dalla società FAL soltanto in data 02.07.2021.
- il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, per le motivazioni di cui al punto precedente, viste le disposizioni di cui all'art. 21-octies e 21-nonies della L. n. 241/1990 e ss. mm. ii., comunicava alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021

RILEVATO CHE:

- agli atti del procedimento erano sati acquisti i seguenti pareri/contributi istruttori resi dagli Enti interessati:
 - o **Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari**, pec del 23.03.2021 prot. n. 2718, acquisita al prot. n. AOO_089_4510 del 26.03.2021;
 - o **ARPA Puglia – DAP di Bari**, nota proprio prot. n. 23645 del 07.04.2021, acquisita al prot. n. AOO_089_5202 del 08.04.2021, con la quale comunicava



che [...] è necessario che il proponente proceda alla regolarizzazione dell'istanza con la trasmissione dello studio preliminare ambientale, redatto in conformità alle indicazioni contenute nell'allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. [...];

- **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale:** nota proprio prot. n. 15388 del 25.05.2021, acquisita al prot. n. AOO_089_8047 del 26.05.2021, (richiesta di integrazioni).

CONSIDERATO CHE:

- venivano acquisiti agli atti del procedimento di riesame la seguente documentazione:
 - **FAL S.r.l.:** documentazione trasmessa con sei pec il 04.03.2022, acquisite al prot. n. AOO_089_2766/2767/2768/2769/2790/2791 del 04.03.2022;
 - **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino meridionale:** nota proprio prot. n. 6640 del 08.03.2022, acquisita al prot. n. AOO_089_3148 del 10.03.2022, con la quale l'AdB confermava la compatibilità al PAI già espressa con nota del 16.02.2022 prot. n. 4294, acquisita al prot. n. AOO_089_1928 del 16.02.2022;
 - **ARPA Puglia – DAP di Bari,** nota proprio prot. n. 25819 del 12.04.2022, acquisita al prot. n. AOO_089_4796 del 12.04.2022, con la quale comunicava che progetto in epigrafe non sia da assoggettare a VIA alle condizioni ivi riportate.

ATTESO CHE:

- il Comitato VIA regionale, cui compete l'istruttoria tecnica ai sensi del R. R. n. 7/2018, nel rilevare l'assenza di alcuni elaborati, nella seduta del 03.05.2022, valutata la documentazione prodotta dalla società FAL S.r.l. trasmessa con nota del 02.07.2021 e del 04.03.2022, esprimeva il proprio parere di competenza ritenendo che [...] *il progetto in epigrafe non sia da assoggettare al procedimento di VIA, alle condizioni ambientali di seguito elencate, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi:*
 - *siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate negli elaborati progettuali.* (Cfr., parere prot. n. 5814 del 03.05.2022).

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- che ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 co. 3 del TUA "Tutta la documentazione afferente al procedimento, nonché i risultati delle consultazioni svolte, le informazioni raccolte, le osservazioni e i pareri" sono stati "tempestivamente pubblicati" sul sito web "Il Portale Ambientale della Regione Puglia";
- ai sensi e per gli effetti dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., della presentazione dell'istanza, della pubblicazione della documentazione, nonché delle comunicazioni di cui



agli art. 7 e 8 della L. n. 241/1990 e ss. mm. ii. è stata data evidenza sul sito web “Il Portale Ambientale della Regione Puglia”, come evincibile dal medesimo sito.

VALUTATA LA documentazione progettuale acquisita agli atti del procedimento.

TENUTO DEBITAMENTE CONTO:

- dello studio preliminare ambientale acquisito agli atti del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;
- dei risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte, delle osservazioni/contributi istruttori e dei pareri ricevuti a norma dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii..

ACQUISTO il parere definitivo espresso dal comitato regionale per la VIA, acquisito al prot. della sezione autorizzazioni ambientali n. aoo_089_5814 del 03.05.2022.

RITENUTO che, per quanto su considerato, sussistano i presupposti per procedere all'annullamento in autotutela della determinazione dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 e all'adozione di un nuovo provvedimento espresso ex art. 2 comma 1 della L.241/1990 e s.m.i., conclusivo del procedimento di verifica di assoggettabilità a via ricompreso nel procedimento id via 629 ex art. 19 del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. inerente alla proposta progettuale oggetto di valutazione ambientale, presentata dalla società ferrovie appulo lucane s.r.l.

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.lgs. 196/2003 e s.m.i. come modificato dal D.lgs. n. 101/2018

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/2003, come modificato dal D.lgs. n. 101/2018, 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 pubblicazione 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.

Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.lgs. 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.



Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i., della L.R. 11/2001 e s.m.i. e dell'art. 2 co.1 della L.241/1990 e s.m.i., sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. 22 giugno 2018 n. 07, dal Comitato Regionale per la V.I.A., di tutti i contributi espressi dagli Enti ed Amministrazioni a vario titolo coinvolti nel procedimento, dell'istruttoria amministrativa resa dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia;

DETERMINA

- che le considerazioni, prescrizioni, valutazioni esposte in narrativa, si intendono tutte integralmente riportate e trascritte e parte integrante del presente provvedimento;
- **di annullare** in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;
- **di non assoggettare alla procedura di VIA** il progetto in epigrafe denominato **“progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”**, presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del Comitato regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;
- che i seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente provvedimento:
 - Allegato n.1: Parere del Comitato VIA regionale prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2021;
 - Allegato n. 2: Parere ARPA Puglia prot. n. 25819 del 12.04.2022;
 - Allegato n.3: parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale prot. n. 6640 del 08.03.2022;
 - Allegato n. 4: Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari, prot. 2718 del 23.03.2021.
- **di dichiarare** il presente provvedimento immediatamente esecutivo;
- **di notificare** il presente provvedimento a cura del Servizio VIA e VInCA a: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede legale in C.so Italia, 8 – Bari.
- **di trasmettere** il presente provvedimento a cura del Servizio VIA e VInCA agli Enti interessati coinvolti nel procedimento di che trattasi;

Il presente provvedimento,

- a) è pubblicato all'Albo online del sito della Regione Puglia ai sensi del comma 3 art. 20 D.P.G.R. n. 22/2021;
- b) è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 9 delle Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1;
- c) è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma 5 della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015.



- d) è pubblicato sul sito ufficiale della Regione Puglia, www.regione.puglia.it, Sezione Trasparenza, Provvedimenti Dirigenti;
- e) è pubblicato sul BURP.

Il presente provvedimento, redatto in forma integrale nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss. mm. ii., emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e ss. mm. ii., firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, è composto da n. 8 pagine, compresa la presente, dall'Allegato n. 1 composto da 16 pagine, dall'Allegato n. 2 composto da 2 pagine, dall'Allegato n. 3 composto da 1 pagina e dall'Allegato n. 4 composto da 6 pagine, per un totale di 17 (diciassette) pagine.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e smi, avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

Il Dirigente *a.i.* del Servizio VIA e VInCA

Arch. Vincenzo Lasorella



Il sottoscritto attesta che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione da parte del dirigente *ad interim* del Servizio V.I.A. e V.Inc.A. della Sezione Autorizzazioni Ambientali, è conforme alle risultanze istruttorie, alle disposizioni di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 176 del 28.05.2020 e ss. mm. ii. e alla normativa vigente.

Il Responsabile del Procedimento VIA

Dott. Gaetano Sassanelli





Parere definitivo espresso nella seduta del 03/05/2022

Riesame del Parere espresso nella seduta del 16/06/2021

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

Procedimento: ID VIA 629: Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

VIncA: ☒ NO ☐ SI

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ☒ NO ☐ SI

Oggetto: [ID VIA 629] - Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo "al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula".

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - Parte II - All.IV,punto 7,lett. i) "linee ferroviarie a carattere regionale o locale"
L.R. 11/2001 e ss.mm.ii. - Elenco B1, lett. B.1.d) "linee ferroviarie a carattere regionale"

Autorità Comp. Regione Puglia, ex L.R. 11/2001 e ss.mm.ii.

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane Srl

Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. 07/2018

Elenco elaborati esaminati.

Oltre agli elaborati esaminati nella seduta del 16/06/2021 ed elencati nel relativo Parere sono state esaminate le "Integrazioni documentali del 22.07.2021 e 04.03.2022" pubblicate sul portale regionale in data 23/03/2022.

OSSERVAZIONE 1 (aspetti geologici e geolitologici)

Gli elaborati afferenti alla "GEOLOGIA" sono elencati nel documento DAR_3GC001a - *Elenco elaborati* ma non presenti sul sito.

Gli elaborati presentati a corredo della progettazione risultano quindi privi di studi specialistici di natura geologica. Le informazioni di carattere geologico e geognostico, infatti, sono presenti in modo sintetico nella Relazione Generale e nella Relazione di Verifica di Assoggettabilità a VIA dove vengono anche citate le suddette indagini di caratterizzazione geotecnica.

Non risultano valutati i possibili effetti di alterazione degli equilibri esistenti in termini di stabilità e comportamento geomeccanico dei terreni derivanti dall'interazione opera – terreno come definita sulla base del modello geologico e del modello geotecnico, in relazione alla fase di progettazione definitiva presentata.

Non risulta definita la natura geolitologica, anche preliminare, delle terre e rocce da scavo per accertare la qualità ambientale di tali materiali come sottoprodotti.



Risposta 1

File trasmessi in data: 22.07.2021

Ritenuti esaustivi da AdB il 16.02.2022

VERIFICA 1 – riscontro positivo

DAR_3DG001a - Carta_Geologica - DAR_3DG004a - Carta_Sez_Geol

La Relazione Geologica evidenzia le formazioni interessate direttamente dal progetto riconoscibili nella successione stratigrafica formata da: Calcare di Bari (Cretaceo)- Calcareni di Gravina (Pleistocene inferiore)- Sintema di Costa San Giovanni (Pleistocene superiore)- Depositi alluvionali recenti ed attuali (Pleistocene superiore-Olocene). I rapporti stratigrafici fra le formazioni sono evidenziati nell'elaborato DAR_3DG004a - Carta_Sez_Geol

La Carta Geomorfologica (DAR_3DG002a - Carta_Geomorf) evidenzia interferenze con

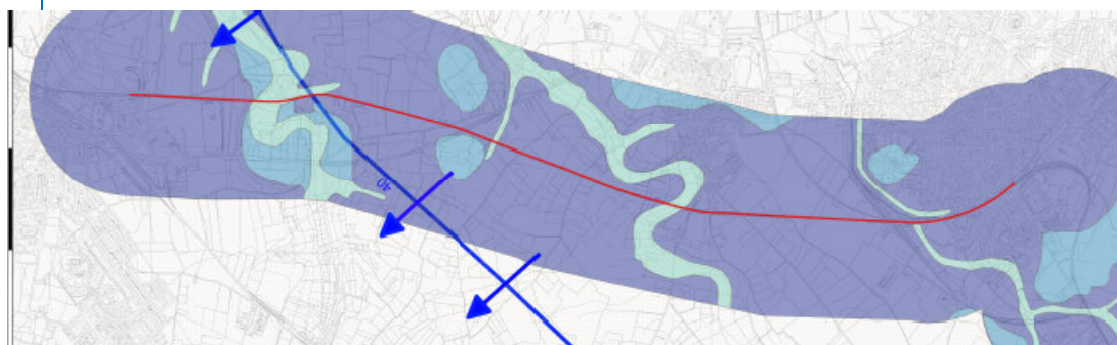
2 faglie presunte

2 corsi d'acqua episodico

1 corso d'acqua obliterato

1 episodico fittizio >0.2ha

Nell'ambito della Carta Idrogeologica (DAR_3DG003a - Carta_Idrogeo) sono riportati di valori di permeabilità dei terreni interessati dalla progettazione



permeabilità

■ alta, per fratturazione e carsismo

■ media, per porosità

■ medio-bassa, per porosità

— isopieze falda profonda (m s.l.m.)

DAR_3RG001a - Relaz_Geologica

Caratteristiche geomorfologiche e litologiche



L'elaborato prodotto dettaglia le formazioni affioranti nell'area e le condizioni geomorfologiche che risultano prive di instabilità e di vincolo geomorfologici da parte del PAI

Indagini

sono state eseguite dalla ditta Geoprove S.R.L. di Ruffano (LE). Nello specifico sono state eseguite:

- indagini geognostiche dirette (sondaggi a carotaggio continuo) con prelievo di campioni e prove di laboratorio;
- sismica a rifrazione e masw;
- indagini geoelettriche;
- indagini ambientali.

Caratteri idrogeologici

Nel territorio oggetto dell'intervento la falda si rinviene ad una profondità superiori ai 120 metri dal piano campagna, variabile in funzione dell'andamento topografico, tale da non interagire con le opere in progetto.

Rischio idraulico

La zona dell'intervento progettuale è interessata da perimetrazioni di tipo MP (MP aree a moderata probabilità di inondazione) e AP (aree ad alta probabilità di inondazione) nelle porzioni settentrionali e meridionali del tracciato ferroviario.

Rischio geomorfologico

non ricade in aree a pericolosità geomorfologica.

DAR_3RG002a - Relaz_Indagini

Si riportano le indagini svolte finalizzate alla definizione

- dei lineamenti geomorfologici e strutturali della successione stratigrafica locale
- dello schema di circolazione idrica sotterranea
- della determinazione delle caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione

DAR_3RG003a - Relaz_Gest_Terre; DAR_3RG004a - Relaz_Caratterizzaz_Amb

Si sono effettuati n.ro 10 pozzetti geognostici, col prelievo di 30 campioni dei quali 20 di terra (suolo e sottosuolo) e 10 di terreno di riporto.

Le analisi hanno evidenziato valori inferiori ai limiti consentiti del Decreto Legislativo 152/2006 Allegato 5 tabella 1 colonna A e B; ed i campioni sono risultati conformi a quanto previsto dal DPR 13 giugno 2017, n.120.

I materiali soddisfano i requisiti di qualità ambientale previsti al fine di qualificare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti.

Il materiale da scavo, insieme al materiale proveniente da rimozioni e demolizioni, sarà conferito al **centro di recupero materiali inerti**: INERTI SUD srl – SS96 km.113 Palo del Colle.

Bilancio delle materie



	Codice computo	Descrizione		Quantità
PRODUZIONE	BA.DE.A.5 03A	Demolizione andante di conglomerato cementizio armato in elevazione	mc	740.49
	BA.DE.A.5 04A	Demolizione di conglomerato cementizio armato in fondazione	mc	29.10
	BA.DE.A.5 49A	Demolizione d'opera di recinzione con cancellata in conglomerato cementizio armato....	m	198.00
	BA.MT.A.30 03.A	Scavo a sezione obbligata e/o ristretta in terreni di qualsiasi natura....	mc	17'186.11
	BA.MT.A.30 03.E	Scavo a sezione obbligata e/o ristretta in terreni litoidi...	mc	44'158.34
	E.001.002	Scavo di sbancamento...eseguito con l'uso di mezzi meccanici in terreni sciolti di qualsiasi natura...	mc	40.00
	E.002.001	Demolizione totale di fabbricati con struttura portante in cemento armato e solai del tipo latero-cementizio...	mc	10.63
	E.002.002	Demolizione totale di fabbricati con struttura portante in tufo, pietrame in genere, mattoni pieni e solai di qualsiasi natura...	mc	171.00
	E.002.004.a	Demolizione totale o parziale di conglomerati cementizi di qualunque tipo, effettuata con mezzi meccanici, martelli demolitori, etc...	mc	432.76
	E.002.005.a	Demolizione di muratura di tufo, pietrame di qualsiasi natura, di mattoni o mista, di qualsiasi forma e spessore...	mc	322.40
	E.002.027.b	Demolizione di vespaio in pietrame, compreso gli oneri delle demolizioni e	mc	42.30



		l'avvicinamento al luogo di deposito provvisorio dei materiali di risulta...		
	E.002.036	Demolizione di pavimento in conglomerato con leganti e inerti locali, battuto... compreso l'avvicinamento al luogo di deposito provvisorio dei materiali di risulta	mq	620
	Inf.001.029	Demolizione di pavimentazione in conglomerato bituminoso, pietrischetto bitumato, asfalto compresso o colato...	mq	524.00
REIMPIEGO	BA.MT.A.3 19.B	Rilevato per il corpo stradale ferroviario con terre idonee...provenienti dagli scavi	mc	28'189.94
	BA.MT.A.3 20.B	Rivestimento di scarpate di rilevati ferroviari o stradali mediante uno strato di terreno vegetale...	mc	$6'066.66(\text{mq}) \cdot 0.20 (\text{m}) = 1'213.33$
	BA.MT.A.3 22.B	Rilevati stradali...realizzati con terre idonee provenienti dagli scavi	mc	10'520.14
	E.001.007	Fornitura e posa in opera di terreno vegetale idoneo per formazione di strato superficiale dei rinteri...	mc	40.91
	E.001.020.2	Riempimento dei drenaggi con materiale proveniente dagli scavi per qualsiasi profondità di scavo...	mc	1'600.50
SMALTIMENTO	BA.DE.C.01 04A	Compenso per il conferimento dei rifiuti in discariche per rifiuti non pericolosi	t	1'625.00
	E.001.033.b	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...macerie edili con impurità fino al 10%	q.li	1'676.00
	E.001.033.f	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...calcestruzzo cementizio armato	q.li	12'714.93
	E.001.033.n	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...materiale proveniente dagli scavi, privo di impurità smaltito in centri di recupero	mc	18'371.44
	E.001.033.o	Smaltimento di materiale da demolizioni e rimozioni privo di ulteriori scorie e frammenti diversi...smaltimento degli asfalti	q.li	967.30

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

I parametri analizzati non superano in nessun caso le CSC, pertanto il sito non necessita di alcuna caratterizzazione successiva.

I risultati analitici restituiscono un modello concettuale del sito che permette di escludere contaminazioni in atto o storiche dello stesso.

Le caratteristiche chimiche e chimico-fisiche dei campioni analizzati confermano che l'impiego del materiale di scavo nel sito prescelto non determina rischi per la salute e per la qualità delle matrici ambientali interessate ed avviene nel rispetto delle norme di tutela delle acque superficiali sotterranee, della flora, della fauna, degli habitat e delle aree naturali protette.

OSSERVAZIONE 2 (interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale)

Il progetto descrive analiticamente le scelte tecniche formulate quali necessarie al raggiungimento degli obiettivi funzionali indicati. Non sono invece illustrati ed analizzati gli aspetti di interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale, le connessioni, anche potenziali, con i sistemi ed i servizi di trasporto su gomma, con la vicina e parallela linea ferroviaria RFI Bari Taranto (con la quale potrebbero configurarsi servizi integrati

e/o complementari), e non ultimo, con lo sviluppo di progetti e reti di tipo ciclabile sia a carattere urbano/metropolitano e sia di tipo interregionale/nazionale presenti o programmati nel territorio.

Risposta 2

Il progetto è in linea con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato con DGR 814 del 23.03.2010, attuato dai Piani attuativi; l'ultimo è 2015/2019 approvato con DGR 598 del 26.04.2016: codice f2015: Raddoppio tra Palo del Colle ed Altamura – Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020.

Interrelazione con la vicina e parallela linea ferroviaria RFI Bari Taranto non vi è interrelazione con la linea Bari Taranto

VERIFICA 2 riscontro positivo, ma le precisazioni sono poco argomentate

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_ Assog-VIA, capitolo 4.2. *Compatibilità con le politiche di trasporto comunitarie, nazionali e locali* e suoi sottocapitoli

L'intervento è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei trasporti che identifica la tratta Palo del Colle - Grumo Appula della Linea Bari – Matera delle Ferrovie Appulo Lucane, con codice f2015 con previsione di *“Raddoppio Selettivo tra Palo del Colle ed Altamura- Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020”*.

È da includere tra le Azioni prioritarie del PTCP poiché *“vanno favorite tutte le iniziative utili all'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico e alla dissuasione di quello privato”*.

All.2_DAR_3RZ009a - Nota Integrativa - All.6_DAR_3DV053a-Plan_mob_dolce

Ad integrazione del progetto del potenziamento della Tratta Palo del Colle – Grumo Appula, nelle vicinanze del tracciato ferroviario è stato individuato un possibile itinerario per la mobilità dolce a valenza paesaggistica che consente una ricucitura del territorio attraversato anche in conseguenza delle previste complanari di progetto. Si rimanda infine ad una fase successiva la progettazione degli elementi a corredo del percorso.

OSSERVAZIONE 3 (studio delle alternative)

La scelta del raddoppio del binario appare la più efficace nel garantire la valorizzazione dell'infrastruttura esistente e l'aumento della capacità di servizio (aumento della frequenza e della velocità commerciale). Nello specifico la soluzione individuata prevede la realizzazione del secondo binario in diretto affiancamento al primo, quindi in parallelo al tracciato esistente ed alla stessa altezza. Tale scelta dovrebbe consentire di ridurre i costi di intervento e di minimizzare il livello di impatto sul territorio riducendo il consumo di suolo ed evitando la formazione di aree interstiziali di complessa o difficile utilizzazione. Non è presente tuttavia alcuno studio a carattere urbanistico/territoriale nell'ambito del quale sia verificata la preferibilità della soluzione presentata rispetto ad altre quali avrebbero potuto essere, alternativamente o congiuntamente, la modifica del tracciato planimetrico e del profilo altimetrico, con particolare riferimento al superamento, riduzione, mitigazione o compensazione degli impatti sul territorio (compresi quelli attuali), in particolare rispetto all'attraversamento delle aree di tipo urbano ed alle intersezioni con la viabilità esistenti.

Risposta 3

un andamento plano-altimetrico differente rispetto al binario esistente comporta problematiche sotto l'aspetto

- ambientale
- vincolistico
- orografico
- economico
- tecnico

la modifica del tracciato planimetrico e del profilo altimetrico L'intervento non è delocalizzabile: il potenziamento e ammodernamento di una linea ferroviaria esistente consolidata nell'ambito territoriale, permette di richiederne l'autorizzazione paesaggistica in deroga

VERIFICA 3: riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Sul piano della compatibilità idraulica, il posizionamento planimetrico sia del nuovo binario che dei nuovi manufatti, sono chiaramente derivati dall'assetto idraulico che vincola l'andamento del tracciato generale del raddoppio della linea: questo dovrà essere realizzato interamente in sinistrasecondo la direzione Bari-Matera, quindi a valle degli attuali attraversamenti, dove l'inevitabile allargamento del sedime non presenta particolari criticità e il sedime risulta già sostanzialmente compromesso.

Le nuove opere di attraversamento non incidono sull'alveo e sulle sponde del Fiume e garantiscono in normale deflusso delle acque.

L'intervento non interferisce con percorsi ciclopeditoni e tratturi.

Resta non risolto il merito del problema sollevato, ovvero la mancanza di uno studio analitico delle varianti planaltimetriche di tracciato, anche parziali, al fine di ridurre o mitigare le interferenze con il contesto urbano e territoriale, pur salvaguardando la funzionalità e capacità di esercizio dell'infrastruttura. Il proponente si limita ad enunciare, discorsivamente, le ragioni tecniche, economiche ed ambientali che rendono a suo dire inutile qualunque altra soluzione. Questo appare un approccio non condivisibile e comunque in contrasto con gli indirizzi e la normativa di settore, a maggior ragione per un'opera di questa importanza.

Per ogni opera d'arte, tuttavia, in accordo con le indicazioni fornite dalla Soprintendenza, sono indicate le nuove opere di mitigazione e/o compensazione degli impatti sul territorio.

OSSERVAZIONE 4 (sottoalternative e soluzioni tecniche)

In funzione dell'articolazione generale del progetto e della struttura delle alternative proposte, si può schematizzare il processo di valutazione/scelta delle soluzioni con la seguente articolazione gerarchica:

- Valutazione tra opzione zero/uno
- Scelta relativa alla posizione del binario di raddoppio
- Scelte tecniche e morfotopologiche con particolare riferimento alle opere d'arte
- Opere di mitigazione

Per quanto il discrimine iniziale tra l'opzione "zero" (non realizzare l'intervento) e "uno" (realizzare l'intervento) possa apparire accademica in quanto la prima scelta non consentirebbe di raggiungere gli obiettivi di servizio individuati, condannando quindi l'infrastruttura a non poter consentire il servizio richiesto, non è tuttavia presente una valutazione approfondita di tale scelta né sono indicati, esemplificativamente, i margini di miglioramento del servizio attuale o più in generale al progetto di potenziamento dell'intera linea, rispetto al quale estrapolare la ratio complessiva della soluzione individuata. Nel merito è presente (V. Relazione generale) un rinvio ad un documento di analisi trasportistica, elaborato dal proponente e riferito all'intero tracciato, che tuttavia non è allegato alla documentazione progettuale.

Per quanto riguarda invece l'analisi delle alternative di secondo livello riferite alle scelte di posizionamento del binario di raddoppio, queste si concentrano esclusivamente sulla scelta del lato su cui prevedere la realizzazione del secondo binario ma non considerano potenziali alternative planimetriche generali e di tracciato, né indagano possibili modificazioni delle scelte altimetriche, in funzione ad esempio della soluzione delle interferenze con la viabilità ovvero di mitigazione del rapporto tra infrastruttura e tessuti urbani. La scelta è quindi confermativa sia del tracciato e sia del profilo altimetrico.

Per quanto riguarda il terzo livello, relativo alle soluzioni indagate per le singole interferenze, per alcune di queste il progetto illustra alcune possibili alternative ma solo con riferimento alle variabili costruttive senza verificare la fattibilità di scelte sostanzialmente diverse da quelle individuate.

Ad esempio, sono sommariamente descritte alcune ipotesi di intervento alternative per quanto riguarda la realizzazione dell'attraversamento/scavalcamento della Lama Lamasinata al km 17+663 nel territorio di Palo del Colle; è illustrata la scelta compiuta in merito alla realizzazione del sottovia previsto in corrispondenza di Via Favaro nel Comune di Binetto al posto del semplice adeguamento del P.L. esistente; è descritta la soluzione relativa alla realizzazione della viabilità complementare in corrispondenza della SP 44.

Al contrario, per quanto riguarda l'intersezione con la strada vicinale Pezza di Campo al km 19+328, dove è prevista la soppressione del P.L. esistente, non è descritta alcuna soluzione alternativa alla realizzazione di un cavalcavia ferroviario, nonostante appaia perseguibile anche la realizzazione di un sottovia (che ad esempio potrebbe rivelarsi vantaggiosa sul piano paesaggistico), scelta invece adottata in corrispondenza dell'altro P.L. in corrispondenza di Via Favaro.

Sempre in tema di soppressione di P.L. che, soprattutto in ambito urbano, rappresentano non solo una forte limitazione all'esercizio ma fonte di pericolo e di grave impatto urbanistico e disagio viabilistico, il progetto,

relativamente a quello, molto importante, posizionato su Via Roma nel Comune di Grumo al km 21+514 ne prevede il mantenimento.

Risposta 4

1° e 2° livello vedi risposta 3

3° livello sottovia Favaro tecnicamente non perseguibile per rischio di possibili allagamenti.

Soppressione del PL Grumo Appula non pertinente: la soppressione rientra nel progetto di raddoppio della tratta FAL tra Grumo Appula e Toritto.

VERIFICA 4: parzialmente positivo

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

Capitolo 11 Analisi delle alternative di progetto

Alternativa zero, lasciare inalterate le criticità presenti avrebbe conseguenze negative economiche-funzionali

Soluzione prescelta:

- (funzionale) tutte le simulazioni condotte con il modello idrologico-idraulico dimostrano che il raddoppio in sxcorrispondente al lato "valle" da un punto di vista idraulico, è preferibile in quanto impatta meno sul deflusso delle acque.
- (economica) allargamento del sedime in sx della linea ferroviaria non presenta particolari criticità rispetto alle opere di scavalco già esistenti della ferrovia.

Soluzioni alternative opere d'arte:

- Ponte Lamasinata: sono state proposte 3 soluzioni alternative (oltre ad una soluzione iniziale ma immediatamente scartata in funzione dei vincoli di tipo idraulico) di cui due nuove.
- Ponte H 2,00: sono state proposte 2 soluzioni alternative
- Sottovia Binetto alla progr. 19+896: inizialmente si prevedeva l'adeguamento del P.L., si è preferito la realizzazione di un sottovia
- Variante complanare sottopasso Sp44 Binetto - Palo del Colle: sono state proposte 2 soluzioni alternative

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 13 Analisi soluzioni alternative in riferimento alla qualità dell'inserimento paesaggistico perseguito

Alternativa zero, lasciare inalterate le criticità presenti avrebbe conseguenze negative sul comparto ambientale

Soluzioni alternative: vedi VERIFICA 3

All.4_DAR_3DZ009a-Fot_soluz_alternative

Riporta, per il nuovo Ponte Lama, una possibile soluzione a travatura reticolare a via inferiore.

All.5_DAR_3DZ008a-Fot_ponte_arco

Riporta, per il nuovo Ponte Lama, una possibile soluzione a luce unica con impalcato a via inferiore e struttura a arco

DAR_3DI002a Impianto di segnalamento adeguamento - P.L. via Roma – Grumo Appula

Con riferimento alla soluzione per il nuovo ponte sul Lamasinata, le soluzioni prospettate appaiono inadeguate rispetto alla questione sollevata, peraltro oggetto di osservazioni anche da parte della Soprintendenza. Scartata la soluzione iniziale a più campate, e scartata anche quella a trave unica ribassata a via superiore per evidenti ragioni idrauliche, architettoniche e paesaggistiche, le due restanti sono una, quella ad arco a spinta impedita, già proposta, e l'altra, a traliccio estradossato a via inferiore, a sua volta improponibile come quella a trave unica, per l'incongrua e invasiva configurazione morfologica. A valle di questo processo di selezione, si conferma quindi la soluzione già proposta, della quale individuare il solo colore di finitura. Si ritiene questo percorso tecnicamente insufficiente e palesemente orientato a confermare la soluzione di partenza.

OSSERVAZIONE 5 (Analisi delle opere d'arte esistenti)

In sintesi, non è presente una trattazione completa ed esaustiva di tutte le principali soluzioni morfologiche e tipologiche delle opere individuate, né sono presenti valutazioni, anche di tipo sintetico, relative ad un confronto tra soluzioni, né in merito ai costi, né in merito agli effetti, rendendo quindi impossibile una pur sommaria valutazione costi-benefici. Inoltre l'intervento non risolve tutti i punti di conflitto e di difficile intersezione con i tessuti urbani e la viabilità esistente che in parte rimangono e in alcuni casi aggravano il livello di reciproca interferenza, lasciando anche

non definite le azioni di eventuale recupero/riqualificazione di alcune opere d'arte in cattivo stato di conservazione (cavalcavia SP 44) o non analizzandone le condizioni (ponte a 5 luci sulla Lama Lamasinata).

Risposta 5

lo scopo dell'intervento è il raddoppio del binario esistente e la soppressione dei PL interferenti
cavalcavia SP 44 e ponte a 5 luci sulla Lama Lamasinata sono oggetto del disposto e periodico monitoraggio della FAL

VERIFICA 5: negativa

In generale, l'argomento che "lo scopo dell'intervento è il raddoppio del binario esistente e la soppressione dei PL interferenti", non appare coerente con la dimensione e il significato dell'opera in rapporto al contesto.

Nello specifico:

Non vi è trattazione che comporti una valutazione costi-benefici tra le soluzioni.

Non si comprende come sia possibile non considerare gli effetti relativi alla realizzazione della nuova opera d'arte per lo scavalco dell'alveo della Lama Lamasinata senza verificare le complessive condizioni di conservazione del ponte a 5 luci esistente.

Non sono presenti valutazioni e previsioni di intervento sulle interferenze urbane.

OSSERVAZIONE 6 (compatibilità con il reticolo idrografico)

È palese il livello di conflitto con le prescrizioni del Piano. Ulteriormente è necessario considerare che la condizione di ammissibilità riconduce al tema delle varianti illustrato precedentemente, che il progetto ha solo superficialmente affrontato.

Risposta 6

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 6 – Riscontro positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

Premesso il distinguo in merito alla mancanza di un vero e proprio studio delle alternative di cui alle osservazioni n. 3, 4 e 5, i chiarimenti e le integrazioni fornite consentono di concludere che l'intervento soddisfa i criteri di qualità paesaggistica di cui alla Scheda d'ambito

OSSERVAZIONE 7 (misure di salvaguardia di Lama e gravine)

È palese il livello di conflitto con le prescrizioni del Piano.

Risposta 7

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 7 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

Premesso il distinguo in merito alla mancanza di un vero e proprio studio delle alternative di cui alle osservazioni n. 3, 4 e 5, i chiarimenti e le integrazioni fornite consentono di concludere che l'intervento soddisfa parzialmente i requisiti di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR e i criteri di qualità paesaggistica di cui alla Scheda d'ambito. Le

OSSERVAZIONE 8 (Aree ed immobili di notevole interesse pubblico e integrazione e sviluppo delle reti di mobilità lenta)

Si conferma anche per le Lame l'incompatibilità del progetto con gli indirizzi e le prescrizioni di tutela.

Risposta 8

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR

VERIFICA 8 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

In ordine al tema delle aree ed immobili di notevole interesse pubblico, con particolare riferimento al tema delle lame quale bene paesaggistico, si può unificare la valutazione di questo punto con quella precedente.

In ordine al tema della coerenza del progetto con lo sviluppo di forme di mobilità lenta e l'integrazione di queste nel sistema delle reti esistenti e delle progettualità in corso, a configurare quindi un approccio integrato e multimodale di trasporto e mobilità, si registra la previsione di interventi incentrati sulla valorizzazione delle strade perimetrali all'infrastruttura, opportunamente orientati in questa direzione. Gli stessi, richiedono tuttavia un maggiore grado di approfondimento e di dettagliamento progettuale, al fine della costruzione di un sistema coerente e intellegibile di percorsi e di opportunità di fruizione.

OSSERVAZIONE 9 (opere di mitigazione/compensazione)

A fronte di un articolato e complesso sistema di opere, a cui corrisponde un ampio sistema di incompatibilità e/o di criticità, il progetto prevede un limitato sistema di opere di mitigazione/compensazione che sono fondamentalmente incentrate sull'uso di rivestimenti lapidei sulle opere d'arte di maggiore impatto dimensionale e visivo, sul reimpianto delle essenze arboree soggette ad espanto, di cui tuttavia non viene fornito un progetto analitico e sul ricorso alla costruzione/ricostruzione, di recinzioni in muretti di pietra a secco, come peraltro ampiamente indicato dalle normative di tutela paesaggistica generale.

Tali opere restano in ogni caso confinate nel perimetro di minimo intervento per il raddoppio del binario e non si estendono a considerare, ad esempio, ipotesi di recupero urbano ed ambientale di aree degradate in prossimità della linea ferroviaria (e in parte determinate dalla sua stessa presenza) né formulano particolari proposte di tipo arboreo vegetazionale per il miglioramento e la mitigazione ambientale della stessa linea e delle opere correlate come rilevati e scarpate.

Analogamente, il progetto non investe nella proposizione di tecniche di ingegneria naturalistica per la mitigazione/modificazione delle strutture di sostegno delle opere d'arte, come invece previsto nella sezione C2 delle schede d'ambito (con particolare riferimento al tema delle opere a carattere idraulico o in contesti e siti di rilevanza idro-geo-morfologica).

Risposta 9

Realizzazione di un'unica tipologia di recinzione costituita da muretti a secco, in linea con le tecniche dell'elaborato 4.4.4 del PPTR.

Recupero e reimpianto delle specie arboree presenti sul muretto a secco da smontare.

Estirpo e reimpianto dei 460 alberi non monumentali interferenti con il tracciato, in aree individuate e concordate in fase progettazione esecutiva.

Rivestimento con pietra locale dei paramenti delle opere in c.a.

VERIFICA 9: riscontro parzialmente positivo (le opere restano in ogni caso confinate nel perimetro di minimo intervento)

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

Muretti a secco: il progetto prevede l'arretramento dei muretti a secco interferenti, da realizzare mediante il recupero del materiale riveniente dalle rimozioni degli stessi, che in analogia a quelli presenti in zona. In ottemperanza alle linee guida dell'elaborato 4.4.4 del PPTR della Regione Puglia, la costruzione avverrà assistendo a mano i conci di pietra e disponendoli per il lato lungo perstrato, senza l'utilizzo di fondazione in c.a.

Alberi: si prevede il reimpianto di tutti gli alberi di ulivo (circa 460 non inseriti nell'elenco degli alberi monumentali); durante le operazioni di espianto e trapianto saranno adottati tutti gli opportuni accorgimenti e attenzioni atte ad impedire la sofferenza della pianta, per cause di traumi e di stress; si valuterà lo stato di salute per impedire il trapianto di eventuali alberi malati.

Suolo agrario: la viabilità complanare si svilupperà, per quanto possibile, in affianco alla linea ferroviaria esistente; si prevede l'impiego di una pavimentazione in misto granulare stabilizzato. Le aree occupate in fase di cantiere e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente per la realizzazione dell'intervento saranno riportate, a fine lavori, allo stato ante operam.

Inserimento paesaggistico: utilizzo di pietra locale per il rivestimento dei paramenti in c.a.

All.7_DAR_3DV052a-Plan_alberi_manuf_

Planimetria con individuazione di alberi e manufatti interferenti con il progetto.

Si sottolinea che il progetto rinvia il necessario dettagliamento delle strategie di intervento attraverso le opere a verde, sia quelle di espianto/reimpianto e sia di quelle di nuovo impianto alla fase esecutiva, limitandosi in questa fase alla enunciazione dei soli obiettivi e criteri generali, peraltro condivisibili.

In ordine al tema, rilevante, della capacità di incidere sui contesti urbani degradati e interferiti, sui quali il richiamo degli obiettivi di qualità delle schede d'ambito è nitido (A3 struttura e componenti antropiche e storico – culturali / 3.2 Componenti dei paesaggi urbani / > 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee), il progetto è sostanzialmente ininfluente, ovvero evidentemente non coerente con questo obiettivo generale e con i sottoelencati obiettivi specifici:

6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione;

6.4 Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo;

6.5 Promuovere la riqualificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente;

6.6 Promuovere la riqualificazione delle urbanizzazioni periferiche;

6.7 Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi;

6.8 Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane;

6.11 Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale

OSSERVAZIONE 10

Nell'elaborato *DAR_3DV011a - Planimetria delle demolizioni lungo la sede - Tav 2 di 6*, è stata indicata come manufatto da demolire una probabile lamia che invero va salvaguardata, con il suo intorno.

Risposta 10

Si prevede lo smontaggio e il rimontaggio del muretto a secco in posizione sufficientemente arretrata rispetto al nuovo binario.

Se in fase di progettazione esecutiva vi sarà la necessità di lievi scostamenti del nuovo binario, tale da determinare interferenze con la lamia, il manufatto sarà smontato e rimontato in posizione arretrata con il medesimo materiale. Saranno prodotti il rilievo e la documentazione fotografica dello stato di fatto e richiesta apposita autorizzazione all'art. 21 Dlg 42/2004.

VERIFICA 10: Riscontro positivo

2022_03_04_UI_1077 riscontro al parere espresso con nota Prot. r_Puglia /A000_089-23/02/2022/2288

OSSERVAZIONE 11 (smaltimento acque di piattaforma)

Tra gli elaborati di progetto non risultano presenti elaborati che descrivono le fasi di studio, i dimensionamenti e le verifiche dei presidi idraulici volti allo smaltimento delle acque di piattaforma (stradale e ferroviaria). Non è presente uno studio adeguato che descriva compiutamente: il sistema di drenaggio delle acque meteoriche ricadenti sia sulla

piattaforma ferroviaria, sia sulle superfici stradali della nuova viabilità di servizio; gli eventuali impianti di trattamento (nel caso siano previsti dalle vigenti norme di legge); le opere di presidio idraulico per l'allontanamento delle acque di ruscellamento superficiale dal piede dei rilevati o dalla testa delle trincee di progetto; i recapiti finali di tutto il sistema di drenaggio.

Risposta 11

Le acque di dilavamento delle sedi ferrovie non sono sottoposte al RR 26/2013. Le sedi stradali del progetto non prevedono collettamento delle acque di piattaforma.

I fossi di guardia in progetto sono a tutela della sede ferrovia rispetto alle acque provenienti dei terreni circostanti.

VERIFICA 11: Riscontro positivo

2022_03_04_UI_1077 riscontro al parere espresso con nota Prot. r_Puglia /A000_089-23/02/2022/2288

OSSERVAZIONE 12 (reti di mobilità lenta)

Come già evidenziato nel precedente paragrafo relativo ai rapporti tra progetto e PPTR, e in particolare all'elaborato 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture, il Proponente non ha effettuato una disamina degli obblighi derivanti dalle vigenti norme di legge in materia di sviluppo delle reti ciclabili.

Risposta 12

Il progetto richiede l'autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.95 delle NTA del PPTR.

Nell'intervento è prevista l'integrazione delle strade di servizio alla sede ferroviaria con la viabilità rurale e le piste ciclabili esistenti.

VERIFICA 12 – Riscontro parzialmente positivo

All.3_DAR_3RZ010a - Relaz_Paesagg- Integrativa

Capitolo 2 Analisi di compatibilità del progetto rispetto agli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 delle NTA del PPTR.

L'osservazione si lega alla precedente n. 8. Il proponente ha identificato e proposto la realizzazione di una serie di interventi e di percorsi a carattere ciclistico, integrati in una complessiva previsione di sviluppo di una rete ciclabile locale/territoriale, il tutto come rappresentato nell'elaborato:

All.6_DAR_3DV053a-Plan_mob_dolce

Lo stesso elaborato, peraltro di non immediata lettura, rappresenta tuttavia un documento di tipo generale che richiede gli opportuni approfondimenti e dettagliamenti senza i quali non è possibile cogliere appieno il valore, l'efficacia e la qualità generale della proposta.

OSSERVAZIONE 13 (cantierizzazione)

La trattazione dell'organizzazione del sistema di cantierizzazione, genericamente rimandata alla fase di progettazione esecutiva, risulta alquanto carente. Principalmente mancano informazioni concernenti la localizzazione dei cantieri operativi, delle aree tecniche, dei siti di deposito intermedio del materiale escavato e destinato al riutilizzo in quanto qualificato come sottoprodotto, dei siti di deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate come rifiuti. Non è stato previsto un programma di pronto intervento per lo versamento accidentale di sostanze pericolose; un monitoraggio ambientale del suolo/sottosuolo, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee.

Risposta 13

Il cantiere e il deposito sono posti all'interno del piazzale delle stazioni. Il trasporto del materiale avviene su "ferro".

Per i versamenti inquinanti, sono previsti gli accorgimenti e le predisposizioni di norma. Non si prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti.



VERIFICA 13: riscontro positivo

DAR_3RZ001a_Relaz_Ver_Assog-VIA

capitolo 9 CANTIERIZZAZIONE e relativi sottocapitoli

In considerazione dello sviluppo di circa 5 Km di raddoppio del binario, si prevede l'installazione di più aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria.

tipologie aree di cantiere:

- cantiere fisso di base e cantiere operativo dislocato nella stazione di Bitetto, tenuto conto della centralità dell'area rispetto allo sviluppo della linea oggetto di raddoppio;
- cantieri operativi di armamentistica ubicati in corrispondenza dei piazzali officina deposito delle stazioni interessate;
- aree tecniche di appoggio;
- area di stoccaggio per il deposito temporaneo dei materiali da costruzione e materiali di risulta qualificati come sottoprodotto;
- area di Deposito temporaneo, per lo stoccaggio temporaneo delle terre in esubero.

Le aree individuate per lo stoccaggio e di deposito temporaneo saranno collegate alla rete stradale alle aree di cantiere attraverso eventuali piste poste sul sedime ferroviario.

A fine dei lavori le aree di cantiere, di stoccaggio e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente saranno riportate allo stato ante operam:

- sgombero delle aree dismesse di cantiere e rimozione di eventuali materiali di risulta,
- scotico dello strato superficiale del terreno,
- riporto del terreno vegetale precedentemente rimosso avente caratteristiche agronomiche simili a quelle dei terreni limitrofi.

capitolo 12 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, sottocapitoli relativi alla cantierizzazione

Si rimanda al progetto esecutivo la definizione della modalità di lavorazione e gli accessi alle aree d'intervento, e la valutazione circa l'opportunità di effettuare il trasporto del materiale su "ferro" della linea FAL esistente.

Si esaminano gli impatti potenziali della cantierizzazione per le componenti Aria, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Ecosistemi, Rumore, Vibrazioni, Campi magnetici, Ambiente antropico. Si propongono le opportune misure di mitigazione.

Gli impatti riconducibili alla sola fase di cantiere sono da ritenere assolutamente reversibili e circoscritti alle sole fasi di realizzazione dell'intervento di progetto.

OSSERVAZIONE 14 (Piano di utilizzazione di terre e rocce da scavo)

Gli elaborati DAR_3RG002a - *Relazione sulle indagini*, DAR_3RG003a - *Relazione gestione delle terre* (D.M. 10/08/2012 n. 161) e DAR_3RG004a - *Relazione di caratterizzazione ambientale* pur richiamati nell'elaborato DAR_3GC001a - *Elenco elaborati* non sono presenti sul sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia" - "Sezione Autorizzazioni Ambientali" - "Procedimenti VIA".

L'intervento in progetto rientra nel caso dei "Cantieri di grandi dimensioni non sottoposti a VIA e AIA" di cui all'art. 22 del DPR 13/06/2017 n. 120, non è quindi previsto l'obbligo di presentazione del "Piano preliminare di utilizzo di terre e rocce da scavo".

Tuttavia in considerazione dell'entità dei materiali escavati e/o da demolizioni - circa 61.384 mc, di cui circa 41.564 mc destinati al riutilizzo nello stesso sito e circa 19.820 mc da conferire in un centro recupero materiali inerti - appare opportuno la redazione di un adeguato studio delle modalità di gestione di tali materiali, con particolare riferimento alla localizzazione dei siti di deposito intermedio del materiale escavato e destinato al riutilizzo in quanto qualificato come sottoprodotto, dei siti di deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate come rifiuti, e dei percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione.

Risposta 14

File trasmessi in data 18.06.2021

VERIFICA 14: riscontro positivo

Tabella di sintesi

Nella seguente tabella si sintetizza il risultato dell'analisi svolta sulle risposte ed integrazioni fornite alle osservazioni di cui al Parere in oggetto



Osservazione	Oggetto (osservazioni)	Riscontro alle integrazioni
1	Aspetti di carattere geologico e geolitologico	POSITIVO
2	Verifica sugli aspetti di interrelazione con il sistema complessivo di trasporto e mobilità a scala territoriale	PARZIALMENTE POSITIVO
3	Analisi delle alternative	PARZIALMENTE POSITIVO
4	Sottoalternative e soluzioni tecniche	PARZIALMENTE POSITIVO
5	Analisi delle opere d'arte esistenti	NEGATIVO
6	Compatibilità con il reticolo idrografico	PARZIALMENTE POSITIVO
7	Salvaguardia di Lama e gravine	PARZIALMENTE POSITIVO
8	Aree ed immobili di notevole interesse pubblico e integrazione e sviluppo delle reti di mobilità lenta	PARZIALMENTE POSITIVO
9	Opere di mitigazione	PARZIALMENTE POSITIVO
10	Interferenza con lamia esistente	POSITIVO
11	Smaltimento acque di piattaforma	PARZIALMENTE POSITIVO
12	Integrazione delle strade di servizio con un sistema di mobilità lenta	PARZIALMENTE POSITIVO
13	Cantierizzazione	POSITIVO
14	Piano di utilizzo terre e rocce da scavo	POSITIVO

Parere di competenza ex art. 4, co.1 ultimo capoverso del R.R. 07/2018

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Non pertinente.

VALUTAZIONE PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Non pertinente.

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per gli interventi ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.i., il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4, co. 1 del R.R. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe:

- ☒ non sia da assoggettare al procedimento di VIA, alle condizioni ambientali di seguito elencate, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi:
 - siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate negli elaborati progettuali;



I componenti del Comitato Reg.le VIA.

Si da atto che la presenza dei componenti è acclarata dalla relativa votazione nella colonna *“CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso”* della tabella che segue e che la sottoscrizione del presente verbale da parte dei partecipanti, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della odierna seduta di Comitato, è resa mediante sottoscrizione e trasmissione di apposita dichiarazione, che costituirà un unicum con il presente parere, e che sarà agli atti del procedimento.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Arch. Stefania Cascella	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vincenzo Moretti	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	ASSET Ing. Filomena Carbone	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia	Assente
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Ing. Claudio Lofrumento	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	Assente
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	Assente
	Esperto in Infrastrutture Ing. Antonio Caruso	
	Esperto in Scienze Geologiche Dott.ssa Giovanna Amedei	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Urbanistica Arch. Michele Cirillo	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**Al DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA,
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

Via Gentile, 52
70126 **BARI**

PEC : servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: [ID_VIA_629] Proponente Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. – Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA
relativo al “progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula” (ex
art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.). **Trasmissione parere di competenza.**

Con riferimento al procedimento di cui in oggetto, facendo seguito alla nota prot. n. 4487 del 05/04/2022 del
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali, di convocazione del
Comitato regionale di V.I.A. per il giorno 12/04/2022, si trasmette il parere di competenza elaborato dal Servizio
Territoriale di questo Dipartimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.

(Dott.ssa Maddalena SCHIRONE)

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO F.F.

(Dott.ssa Francesca FERRIERI)

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente

Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

**Dipartimento Provinciale di Bari
Servizi Territoriali BARI-BAT**

Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis Edificio “L”
S.P. per Casamassima km 3 - 70010 Valenzano (BA)
Tel. 080.9724300
E-mail : dap.ba@arpa.puglia.it
PEC : dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



Al DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARI

SEDE

Oggetto: [ID_VIA_629] Proponente **Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.** – Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al “progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula” (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.). **Parere di competenza.**

In riscontro alla nota prot. n. 4487 del 05/04/2022 del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali, di convocazione del Comitato regionale di V.I.A. per il giorno 12/04/2022, si espone quanto segue.

Con riferimento alla componente Atmosfera, in assenza di una valutazione previsionale di dispersione del materiale polverulento correlata alle attività produzione e movimentazione inerti in fase di cantiere, la scrivente Agenzia raccomanda l'applicazione delle seguenti prescrizioni.

- Presso le aree di cantiere correlate ad una maggiore produzione di polveri, si preveda l'esecuzione di un monitoraggio delle polveri inalabili totali PM10 in corso d'opera, tale da consentire una valutazione dello stato di qualità dell'aria e l'eventuale adozione di misure di mitigazione aggiuntive rispetto a quelle previste dal proponente. I risultati del predetto monitoraggio siano custoditi e messi a disposizione degli Enti competenti in caso di eventuali controlli.
- Le aree adibite al deposito inerti e rifiuti siano dotate degli opportuni sistemi di protezione dagli agenti atmosferici, di impermeabilizzazione superficiale, di collettamento e stoccaggio delle acque meteoriche di dilavamento.
- Siano garantiti, in fase di esercizio, la pulizia ruote dei mezzi in transito presso le aree di cantiere e l'eventuale impiego di pannellature delimitanti le aree di lavoro.

Per quanto rappresentato, allo stato degli atti e per quanto di competenza, la scrivente Agenzia ritiene che il progetto in epigrafe **non sia da assoggettare a VIA** alle condizioni sopra esposte.

Distinti saluti.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE

Ing. Salvatore OSTUNI

IL DIRIGENTE AMBIENTALE

Ing. Ersilia D'AMBROSIO

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.

(Dott.ssa Maddalena SCHIRONE)



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

FERROVIE APPULO LUCANE

C.A. DEL RUP

PEC: investimenti@fal.postecert.it

P.C.

REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OO. PP., ECOLOGIA E PAESAGGIO

PEC:

dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO | “ID VIA629 – Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo al ‘progetto di raddoppio della linea ferroviaria FAL Bari Matera tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula’. Riscontro VS nota”.
[RB031-22]

Rif. nota FAL prot. n. UI/1075 del 04/03/2022 | prot. AdB n. 6218 del 04/03/2022

In riferimento alla nota di codeste Ferrovie Appulo Lucane in oggetto indicata, questa Autorità di Bacino Distrettuale prende atto dei chiarimenti tecnici e formali con la stessa forniti, riguardanti il tratto di intervento all'intersezione n.3 (21+146.92), fra asse ferroviario e canale di regimazione idraulica e conferma il parere di compatibilità al PAI di cui alla precedente nota prot. n. 4294 del 16/02/2022 in tutti i suoi contenuti. Si precisa che la condizione di ripristinare lo sviluppo longitudinale del canale di regimazione idraulica, secondo il progetto di messa in sicurezza idraulica dell'abitato di Grumo Appula, finanziato con fondi PO-FESR 2007-2013 – Asse II – Linea di intervento 2.3, sul quale questa Autorità si era espressa con nota prot. n. 6996 del 06/06/2012 è di competenza del soggetto all'uopo competente e non influenza il parere favorevole in merito alla compatibilità del progetto in oggetto, cui iter autorizzativo è realizzativo può procedere indipendentemente.

Al riguardo, in riferimento alle criticità rilevate sulla realizzazione del progetto di messa in sicurezza idraulica dell'abitato di Grumo Appula di cui sopra, che allo stato attuale non consentono un revisione degli scenari di pericolosità idraulica del PAI vigente e non assicurano condizioni adeguate di sicurezza idraulica in alcune aree del centro abitato di Grumo Appula, questa Autorità auspica che l'Amministrazione Regionale, che legge per conoscenza, possa porre in essere tutte le azioni necessarie al fine di risolvere le suddette criticità.

Il Dirigente Tecnico
dott. geol. *Gennaro Capasso*

Referente:
Ing. Rocco Bonelli

Il Segretario Generale
dott.ssa geol. *Vera Corbelli*



Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città
metropolitana di Bari

Al Dirigente
Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere
pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio
VIA VINCA
Regione Puglia
70126 BARI
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Risposta al Foglio del 03.03.2021
Dir. ... Sex. ... N°2948

Class 34.43.04/48.01

E p. c. Al Dirigente
Dipartimento Mobilità,
Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e
Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione
Paesaggistica
Della Regione Puglia
Via Gentile, 52
70126 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Alla Commissione Reg.le
Patrimonio Culturale
C/o Segretariato Reg.le MiBAC Puglia
70122 BARI
Pec: mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: PALO DEL COLLE, BINETTO, GRUMO APPULA (BA) - [ID VIA 629]

D.lgs. n. 152/2016 e s.m.i. – Procedimento di verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al “al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.
Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 – Asse tematico B, Interventi nel settore ferroviario, Potenziamento della linea Bari – Altamura – Matera, giusta Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016.
Proponente: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

In riscontro alla nota trasmessa dalla S.V., e alla documentazione ivi allegata, acquisita dalla Scrivente in data 03.03.2021 - prot. n. 1981, inerente i lavori di cui all'oggetto, questa Soprintendenza rappresenta quanto segue.
L'intervento in esame, volto al raddoppio della linea ferroviaria di proprietà delle Ferrovie Appulo Lucane, operante tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula, interessa una porzione di territorio regionale di rilevante valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla presenza del reticolo delle lame e dei corsi d'acqua che vi si concentrano.

Il progetto coinvolge i territori comunali di Palo del Colle, Binetto e Grumo Appula e rientra all'ambito territoriale “Puglia Centrale”, interessando i territori delle figure territoriali della “conca di Bari e il sistema radiale delle Lame” e della “piana olivata del nord barese”, di cui all'elaborato 5.5 del PPTR.

Nell'area di progetto sono presenti i seguenti Beni e Ulteriori Contesti Paesaggistici, in particolare:

a) Beni Paesaggistici:

- Aree di Notevole Interesse Pubblico, di cui al D.M. 01.08.1985, recante “Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari”, istituito ai sensi della L. 1497 Supp. G. U. n. 34 del 06.02.1986 e soggetto alle disposizioni della Scheda PAE 0115 e dell'art. 79 delle NTA del vigente PPTR;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, tutelati ai sensi della lett. c), del co. 1 dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 3 dell'art. 41 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle prescrizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR;

a) Ulteriori Contesti Paesaggistici:

- Reticolo idrografico di connessione alle RER, tutelati ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 42 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 47 delle NTA del PPTR;

- Lame e Gravine, tutelate ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 2 dell'art. 50 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 51, alle direttive dell'art. 52 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 54 delle NTA del PPTR;

- Città Consolidata, tutelata ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 76 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 77, alle direttive dell'art. 78.

Il progetto, così come descritto negli elaborati allegati all'istanza che si riscontra, prevede:

- il raddoppio della linea ferroviaria esistente, con posa in opera di traverse in cls, installazione di cuniculi per gli impianti di sicurezza e segnalamento e di recinzioni, nonché e la realizzazione di opere di regimentazione delle acque, con condotta in c.a., e la riconfigurazione del rilevato con gradonatura.

- la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata (Km 17+634.34 - Km 17+694.34), prossimo a quello pre-esistente a 5 archi con paramento murario, la cui costruzione, in acciaio e cls, comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di spalle e muri di sostegno in cls, nonché la posa in opera di paratie provvisorie di protezione per il binario esistente;

- demolizione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto al (Km 18+700);

- realizzazione, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, di una nuova viabilità (rettilinea, in rilevato e su muri di contenimento) e del cavalcaferrovia Binetto (km19+328.23), di 15 m di luce, progettato in cls e acciaio. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di muri andatori di sostegno del rilevato, in materiale cementizio, e la realizzazione di nuovo sedime viario in materiale impermeabile bituminoso;

- demolizione e rifacimento del ponticello di h 2 m (km19+648.37) in cls;

- ampliamento del ponte ad arco (km19+810.43), con scatolare chiuso in c.a. e muri d'ala rivestiti in materiale lapideo. L'intervento prevede opere di scavo e fondazione;

- realizzazione, a spinta, del nuovo sottovia (km19+896.06). L'intervento comporta la realizzazione della nuova viabilità in trincea con muri di sostegno e manto impermeabile bituminoso, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, opere di scavo e fondazione, la posa in opera di trave reggisplinta e muri di sostegno, nonché l'illuminazione del sottovia;

- rifacimento sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), con realizzazione tombino scatolare, muri di sostegno e rampe pedonali. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la realizzazione di muri andatori di sostegno;

- adeguamento di n. 5 tombini, con demolizioni e ampliamento della sezione o incremento della lunghezza delle strutture esistenti;

- realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche da realizzarsi tanto per i nuovi binari che per quelli esistenti dove mancanti;

- realizzazione di nuove strade complanari di raccordo;

- modifiche nelle banchine e nei fabbricati viaggiatori delle stazioni;

- nuove recinzioni in rete metallica elettrosaldata su sostegni in cls, in muratura a secco e in cls vibrato;

L'esecuzione del progetto comporta, in generale, per il suo intero sviluppo, operazioni di scavo, la demolizione di diverse strutture anche in muratura a secco delimitanti i fondi privati, con perdita della vegetazione spontanea ivi ospitata che svolge anche un importante ruolo per la salvaguardia dell'habitat e lo spostamento delle specie, nonché l'espanto di uliveti, vigneti e vegetazione arbustiva spontanea.

Le opere previste da progetto, così come descritte, risultano, dunque, in contrasto con:

1) le disposizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare:



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it

PEO: sabap-ba@beniculturali.it

a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;

a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione".

Si fa presente, altresì, che il punto b4) indica tra gli interventi ammissibili esclusivamente la "realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove" e che l'intervento in esame non ricade nella fattispecie di che trattasi;

2) le disposizioni dell'art. 47 delle NTA del PPTR, in quanto il punto b1) prevede, infatti, che sia attuabile una "trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua". Anche in questo caso, l'intervento non ricade nella fattispecie di che trattasi così come enunciata nelle norme;

3) le disposizioni dell'art. 54 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare:

a1) trasformazioni del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente che: compromettono i caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico; interrompono la continuità delle lame e delle gravine o ne compromettono la loro visibilità, fruibilità e accessibilità;

a4) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

Si fa presente, altresì, che il punto b2) indica tra gli interventi ammissibili esclusivamente "adeguamento di tracciati viari e ferroviari esistenti che non comportino alterazioni dell'idrologia e non compromettano i caratteri morfologici, ecosistemici e paesaggistici" e l'intervento non ricade nella fattispecie di che trattasi così come enunciata nelle norme;

4) con le disposizioni della scheda PAE 0115, che reitera le richiamate prescrizioni.

Si evidenzia che i contrasti riportati non permettono il rilascio dei titoli paesaggistici sui quali questo Ufficio esprime parere endo-procedimentale di competenza.

In riferimento ad una eventuale procedura di deroga, si richiama il contenuto del co. 1 dell'art. 95 delle NTA del PPTR, il quale dispone che:

"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è sempre di competenza della Regione".

Al fine di permettere all'Amministrazione competente al rilascio del titolo paesaggistico e a questo Ufficio di svolgere le valutazioni di propria competenza, rispetto a quanto già esaminato nella Relazione Paesaggistica presentata, la stessa dovrà essere integrata analizzando in maniera puntuale la compatibilità del progetto rispetto a tutti gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37, nonché approfondendo la disamina delle soluzioni alternative, non solo in riferimento a ragioni di tipo economico-utilitaristico e normativo, come già fatto, ma soprattutto in termini di qualità dell'inserimento paesaggistico perseguito.

Tra gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui alla Scheda d'ambito della Puglia Centrale, riprese altresì nella scheda PAE 0115, e si richiama in particolare l'attenzione sulla necessità di evidenziare la compatibilità delle opere a farsi con gli obiettivi di:

- "Realizzare l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici", che secondo le direttive si attua anche prevedendo "misure per favorire la rilocalizzazione di opere ed infrastrutture insediate nelle aree di pertinenza fluviale" e riducendo "l'artificializzazione dei corsi d'acqua";



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

-*"salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica"*, che secondo le direttive si attua anche evitando *"trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica per la Biodiversità, in particolare relativamente alle lame, ai pascoli, ai boschi residui ed al sistema dei muretti a secco"*.

Si evidenzia, inoltre, già in questa sede, che il progetto, così come concepito prevede opere di mitigazione assai marginali rispetto all'impatto sul paesaggio e sul territorio delle opere a farsi, che risultano, invece, di particolare incidenza.

Si riportano di seguito alcune prescrizioni e indicazioni progettuali volte a migliorare l'inserimento paesaggistico/ambientale delle opere previste, qualora le stesse risultino realizzabili in deroga al PPTR:

- tutte le murature a secco, oggetto di demolizione, dovranno essere ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo andamento del tracciato ferroviario. Durante lo smontaggio si dovrà cercare di preservare la vegetazione spontanea esistente nelle murature e dovranno essere recuperati tutti i materiali lapidei attualmente in opera. Gli stessi dovranno essere ri-posati in opera secondo la tecnica tradizionale, escludendo del tutto il ricorso a malte di qualunque tipo, nonché a fondazioni in cls armato. La costipazione di terreni eventualmente cedevoli dovrà essere realizzata con materiali permeabili, escludendo del tutto il ricorso al calcestruzzo previsto da progetto (cfr. Tav. DAR_3DV011a). Per gli interventi sui muretti a secco si rimanda, altresì, ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 *"Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia"* e si ricorda che gli stessi hanno carattere prescrittivo nelle aree di Notevole Interesse Pubblico;

- analogamente, anche le murature in tufo, oggetto di demolizione nel progetto, dovranno essere oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti (cfr. Tav. DAR_3DV013a, DAR_3DV015a);

- il cd. *"Edificio in pietra 2"* (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno;

- in generale, sulla base della documentazione fotografica fornita nelle tavv. DAR_3DV010a, DAR_3DV011a, DAR_3DV012a, DAR_3DV013a, DAR_3DV014 e DAR_3DV015a non è possibile riconoscere eventuali valori morfo-tipologici di tutte le strutture oggetto di demolizione.

Si ricorda che, sulla base del disposto combinato tra il co. 1 dell'art. 10 e il co. 1 dell'art. 12 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, risultano sottoposti *ope legis* alle disposizioni di tutela dello stesso Decreto, tutte *"le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico"*, *"di autore non vivente e la cui esecuzione risalgga ad oltre settanta anni"*. Per tanto, qualora tali strutture ed edifici, nonché le stazioni coinvolte nel presente progetto rientrino nella richiamata fattispecie, la realizzazione di opere, di qualunque genere, sulle stesse dovrà essere sottoposta alla preventiva autorizzazione da parte del Soprintendente, ai sensi dell'art. 21 dello stesso D. Lgs. n. 42/2004, previa presentazione di specifica istanza;

- coerentemente a quanto espresso al punto precedente non potranno essere demoliti i tombini n. 1, 2, 3, 4. Potranno, invece, essere realizzati nuovi tombini, in prossimità di quelli esistenti, che presentino caratteristiche morfo-tipologiche analoghe a quelle degli elementi con strutture in pietra conservarsi, piuttosto che le morfologie indicate alle tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a;

- in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ove possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica;

- la morfologia prescelta per il nuovo ponte Lamasinata, permette di realizzare per una luce di circa 60 m una campata unica, con fondazioni in opera nelle sponde dell'alveo. Tuttavia, la tipologia ad arco con via inferiore, prevista da progetto, risulta di difficile mitigazione nel contesto paesaggistico in cui si inserisce. La struttura si affianca al ponte a cinque campate arcuate e con paramento in muratura, presentando, tuttavia, un ben più accentuato sviluppo altimetrico rispetto alla pre-esistenza. Ne consegue che il nuovo ponte, oltre ad obliterare quasi completamente un lato della pre-esistenza, ne comprometterebbe la percezione anche sul lato opposto rimasto libero, compromettendo anche da tale visuale l'immagine ormai consolidata del paesaggio del ponte a cinque arcate



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

e non indagata nelle simulazioni tridimensionali di progetto. La cromia chiara prescelta per la struttura ad arco non ne migliora l'inserimento paesaggistico, accentuandone, di fatto, la presenza. Anche la scelta di materiali trasparenti per i parapetti di sicurezza non rappresenta un'opera di mitigazione, ma al contrario risulta in tale contesto non opportuna, non solo per l'inserimento di un ulteriore materiale estraneo alla tradizione costruttiva dei luoghi, ma anche perché lo stesso, costituisce un ulteriore ostacolo alla fruizione dei luoghi da parte dei volatili. I parapetti dovrebbero quindi essere realizzati in metallo, in cromie congrue al contesto rurale (per es. in cor-ten) reiterando la stessa quota e lo stesso sviluppo altimetrico dei parapetti esistenti. Anche le modalità di realizzazione delle sponde e delle strutture di contenimento in cls, risultano di notevole impatto. Il rivestimento in pietra naturale sui muri in tensiter (cfr. tav. DAR_3DS021a), così come riscontrabile anche nelle simulazioni tridimensionali realizzate (cfr. tav. DAR_3DZ007a), per altro non costituisce una efficace opera di mitigazione delle strutture, accentuandone al contrario il carattere di artificializzazione. Si dovrà, per tanto, fare riferimento piuttosto alle tecniche dell'ingegneria naturalistica, creando sponde e contenimenti dal profilo naturalistico e rinverdito;

- al fine di assicurare un migliore inserimento delle opere a farsi, per il Cavalcferrovia Binetto (km19+328.23), analogamente a quanto indicato per il ponte Lamasinata, dovrà essere realizzato con tecniche di ingegneria naturalistica, evitando altresì il ricorso al misto cementato. Non si dovranno prevedere rivestimenti con pannelli in pietra locale, ma paramenti in pietra allettati con malta (cfr. tav. DAR_3DS019a). La veletta in cls prevista da progetto, dovrà essere sostituita da un elemento in metallo di cromia coerente al contesto paesaggistico. Le barriere di protezione bordoponte dovranno essere realizzate con elementi in metallo (o eventualmente lignei) e con cromie non dissonanti rispetto al contesto rurale circostante. Anche le barriere di protezione a rete previste da progetto dovranno integrarsi cromaticamente al contesto e magari essere rinverdate;

- anche il Ponticello (km 19+648.37), dovrà prevedere elementi di protezione analoghi a quelli indicati al punto precedente, cromaticamente compatibili al contesto. I muri d'ala dovranno presentare paramenti in pietra locale, posati in opera con sottili giunti in malta a base calce;

- il Ponte ad Arco (km19+810.43), dovrà prevedere elementi di protezione analoghi a quelli indicati ai punti precedenti per morfologia e cromaticamente compatibili al contesto di inserimento. Il nuovo prospetto dovrà replicare in tutto quello già in opera, realizzando un paramento lapideo analogo a quello pre-esistente, allettato con malta a base calce, invece, che fare il ricorso ai pannelli di rivestimento previsti da progetto (cfr. tav. DAR_3DS011a);

- nel nuovo sottovia Binetto (km19+896.06), come indicato nei casi precedenti non dovrà essere posato in opera il rivestimento con pannelli in pietra locale, mitigando piuttosto la presenza dei muri di contenimento con elementi naturalistici;

- nel rifacimento del sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), piuttosto che reiterare le strutture in cls attualmente esistenti, si potrebbe prevedere la realizzazione di rampe e scale in elementi metallici e rivestimenti murari, similari alle strutture contigue esistenti, per gli elementi di contenimento. Coerentemente allo sviluppo dell'intero progetto, le reti di protezione possono più opportunamente essere sostituite da barriere in metallo similari a quelle descritte ai punti precedenti;

- nella realizzazione delle nuove recinzioni deve prediligersi l'impiego di materiali afferenti alla tradizione costruttiva dei luoghi. In particolare, le recinzioni di tipo A, con rete metallica elettrosaldata (o rete metallica plastificata elettrosaldata), montata su sostegni di conglomerato cementizio armato prefabbricato e precompresso dovranno essere sostituite con recinzioni in muratura di pietra. Per tanto, recinzioni con murature a secco dovranno essere realizzate sia dal lato del nuovo binario che di quello pre-esistente, secondo le indicazioni già richiamate in apertura e in adesione ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";

- allo scopo di favorire un migliore inserimento cromatico delle opere a farsi, gli elementi lapidei costitutivi delle nuove strutture a secco (e non), nonché la pietra locale impiegata per i rivestimenti, dovranno presentare caratteristiche similari agli elementi lapidei già presenti *in situ* nelle murature a secco esistenti;

- in via generale si dovrà favorire l'impiego di materiali naturali, eco-compatibili e drenanti. Tutti i nuovi marciapiedi, nonché i sentieri pedonali di servizio dovranno essere realizzati con pavimentazione in elementi drenanti e di cromia idonea al contesto di inserimento;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it

Rh

• la nuova viabilità dovrà essere realizzata con barriere di protezione in elementi metallici (o eventualmente lignei) dalle cromie non dissonanti rispetto al contesto rurale circostante, come già evidenziato ai punti precedenti. Le nuove complanari dovranno essere realizzate con manto in materiali drenanti e con coloriture prossime a quelle dei percorsi interpoderali. In via generale per la nuova viabilità si rimanda ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.5, recante "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture";

• tra le opere di mitigazione del nuovo sistema infrastrutturale deve essere previsto anche un percorso per la mobilità dolce, realizzato in materiali drenanti e con cromie nella gamma dei marroni, al fine di garantirne il miglior inserimento cromatico;

• fermo restando quanto richiamato in merito all'autorizzazione ex art. 21 del D. Lgs. n. 42/04, evidenziando che nell'ambito del richiamato procedimento dovranno essere specificate tipologia e posizione dei corpi illuminanti previsti, nonché delle rampe, delle scale e del parapetto in acciaio e vetro previsto da progetto, le nuove banchine nella stazione di Binetto dovranno essere realizzate con pavimentazione in elementi drenanti, i cui dettagli andranno definiti nell'ambito della richiamata autorizzazione;

• Considerato che l'intervento proposto comporta l'espianto della ingente componente vegetazionale attualmente presente, si richiede, attraverso l'elaborazione di una relazione di dettaglio redatta da tecnico competente per materia, la puntuale analisi e mappatura dello stato dei luoghi, con particolare attenzione all'eventuale identificazione e geolocalizzazione di ulivi che presentino le caratteristiche del tipo monumentale. Le alberature oggetto di espianto dovranno essere tutte oggetto di successivore-impianto, sulla base di un puntuale progetto da redarsi. Come forma di mitigazione, dovranno essere previste, altresì, alberature suppletive di nuovo impianto, in particolare in prossimità delle nuove strutture a farsi.

• In relazione agli aspetti archeologici, si fa presente che nella documentazione allegata alla richiesta in epigrafe, risulta assente il "Documento di valutazione archeologica preventiva", pure presente con codice EG0032 - DAR_3RZ005a nell'Elenco elaborati EG001. In assenza della suddetta Relazione, il parere di competenza ai sensi dell'art. 25 del d.lgs 50/2016 non è procedibile.

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 47 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Responsabile del Procedimento
Funzionario Architetto
Arch. Federica Gotta

F.G.

Il Soprintendente *ad interim*
arch. Maria Piccarreta

N. Piccarreta



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba@beniculturali.it



ANNA
LOBOSCO
03.08.2022
12:02:12 UTC



MICHELE
EMILIANO
03.08.2022
14:15:42
UTC



R E G I O N E P U G L I A

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **1103** del 02/08/2022 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: AST/DEL/2022/00029

OGGETTO: Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

L'anno 2022 addì 02 del mese di Agosto, in Bari, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Nessuno assente.
Presidente	Michele Emiliano	
V.Presidente	Raffaele Piemontese	
Assessore	Rosa Barone	
Assessore	Alessandro Delli Noci	
Assessore	Sebastiano G. Leo	
Assessore	Gianfranco Lopane	
Assessore	Anna G. Maraschio	
Assessore	Anna Maurodinoia	
Assessore	Rocco Palese	
Assessore	Donato Pentassuglia	
Assessore	Giovanni F. Stea	

Assiste alla seduta: il Segretario Generale Dott.ssa Anna Lobosco



REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO
E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Codice CIFRA: AST/DEL/2022/00029

OGGETTO: Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

L'Assessora al Paesaggio, avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

Visto:

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e, in particolare, l'art. 146;
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e ss.mm.ii.;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica", il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";

Premesso che:

- con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al *"al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.);
- con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021 ha assoggettato l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii; successivamente, il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, ha comunicato alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021;
- con nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 il proponente ha trasmesso *"la documentazione in riscontro alla nota prot. n. 2948 del 03.03.2021 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari finalizzata alla valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR"*;
- con nota prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2022 il Comitato regionale per la VIA ha trasmesso il parere definitivo sul progetto in oggetto;
- con nota prot. n. AOO_6601 del 18.05.2022 il dirigente a.i. del Servizio VIA e VInCA ha determinato
 - *"di annullare in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;*
 - *di non assoggettare alla procedura di VIA il progetto in epigrafe denominato "progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula", presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del Comitato regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;"*

- con nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il *"Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;
- con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto *"nel rispetto delle prescrizioni già indicate con nota prot. n. 2718 del 23.03.2021"*.

Considerato che:

- la proposta progettuale consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane nel tratto compreso tra la stazione di Palo del Colle e quella di Grumo Appula, dal Km 17+081 al Km 21+616, interessando anche il territorio comunale di Binetto;
- gli interventi previsti, comportando trasformazione profonda dei suoli in relazione a *"Lama Lamasinata"*, individuata come *"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici"* e come *"Lame e gravine"* risultano in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR;

Considerato, altresì, che con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali"*.

Preso atto:

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, espresso con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, e parte integrante e sostanziale dell'Allegato A.

Dato atto che il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Richiamato l'art. 146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: *"L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato."*

Accertata la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i., mediante il versamento di € 1.853,22 – reversale di incasso n. 69560 del 07.07.2022.

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”*, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

Garanzie di riservatezza

“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L’Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e del DPGR 263/2021 propone alla Giunta:

1. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”*, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DV0lla), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell’elemento e di un suo adeguato intorno”*, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;
- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesti non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità”* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti

come strutture. Per quanta concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;

- con riferimento alla prescrizione *"in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, calcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica"*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto conceme la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanta disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere *"affidati alla responsabilità e all'attuazione"* di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies della stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- per quanta concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fomite da questa Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanta indicato in precedenza;
- sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.

2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

3. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:

- alla Città metropolitana di Bari;
- ai Comuni di Palo del Colle, Grumo Appula e Binetto;
- alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
- alla Sezioni Autorizzazioni Ambientali;
- a Ferrovie Appulo Lucane Srl.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Francesco NATUZZI)


 natuzzi
francesco
12.07.2022
14:02:33
GMT+00:00

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

 Vincenzo
Lasorella
18.07.2022
07:54:49
GMT+00:00

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

 Paolo Francesco Garofoli
24.07.2022 16:13:02
GMT+00:00

L'Assessora proponente:
(Avv. Anna Grazia MARASCHIO)

 ANNAGRAZIA
MARASCHIO
26.07.2022 09:15:06
GMT+00:00

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessora al Paesaggio;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di approvare la relazione dell'Assessora al Paesaggio.
2. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il *"Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*, di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *"il cd. "Edificio in pietra 2" (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno"*, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *"leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario"*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;
- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesti non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *"in prossimità"* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanta concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;
- con riferimento alla prescrizione *"in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica"*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto conceme la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanta disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e

recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere *"affidati alla responsabilità e all'attuazione"* di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies della stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- per quanta concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
 - si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanta indicato in precedenza;
 - sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.
3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
- alla Città metropolitana di Bari;
 - ai Comuni di Palo del Colle, Grumo Appula e Binetto;
 - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
 - alla Sezioni Autorizzazioni Ambientali;
 - a Ferrovie Appulo Lucane Srl.

Il Segretario generale della Giunta

Il Presidente della Giunta



**Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del
Colle e Grumo Appula.**

**AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR,
in deroga ex art. 95.**

PARERE TECNICO

DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI

Con nota prot. n. AOO_089_2948 del 03.03.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativo al *"al progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R. 11/2001 e s.m.i.).

Con Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 266 il Dirigente del Servizio VIA e VInCA, acquisto il parere del Comitato VIA regionale prot. n. 9325 del 16.06.2021 ha assoggettato l'intervento in oggetto alla procedura di VIA regionale ex art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii; successivamente, il Servizio VIA e VInCA, con nota prot. n. AOO_089_3978 del 25.03.2022, ha comunicato alla società FAL S.r.l. e ai soggetti interessati, l'avvio del procedimento di riesame della DD n. 266/2021.

Con nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 il proponente ha trasmesso *"la documentazione in riscontro alla nota prot. n. 2948 del 03.03.2021 – è un refuso, si tratta della nota prot. n. 2718 del 23.03.2021 – della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari finalizzata alla valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR"*.

Con nota prot. n. AOO_089_5814 del 03.05.2022 il Comitato regionale per la VIA ha trasmesso il parere definitivo sul progetto in oggetto.

Con nota prot. n. AOO_6601 del 18.05.2022 il dirigente a.i. del Servizio VIA e VInCA ha determinato

- *"di annullare in autotutela la Determinazione Dirigenziale del 23.06.2021, n. 2661, per le motivazioni espresse in narrativa, ivi integralmente richiamate;*
- *di non assoggettare alla procedura di VIA il progetto in epigrafe denominato "progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula", presentato dalla società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., con sede in C.so Italia, 8 – Bari, sulla scorta del parere del*



Comitato regionale per la VIA (prot. n. 5814/2022), allegato alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale e di tutti i pareri e/o contributi istruttori resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento di riesame della DD n. 266/2021, anch'essi allegati alla presente Determinazione;”

La documentazione progettuale presente al link indicato dalla nota di avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA, nonché allegata alla nota prot. n. 1076 del 04.03.2022 è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301dbb8b93
DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8bb646
DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0
DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eed48f9
DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619fbc3466356659101f
DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acfb3cf275963ef666
DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6e8e5b0d74608d
DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05dbe9e611a8
DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fcbfa00dbecd0067a009089c25
DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bfff514b4413
DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
DAR_3DV033a.pdf.p7m - 80081577077731288041277a7fef8a41
DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abbb66d08c2125520838baac37
DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ecec1efa0a473979b



DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45
DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
DAR_3DZ001a_mappa ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcb77c16dbb2afc90ecb
DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7af1c989df66761e
DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aadaeab
DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76cfff126a1f7
DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
DAR_3DV046a-Compl_1.pdf.p7m - 9c546cdbe5666150c51deb5f9ed98b1d
DAR_3DV047a-Compl_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
DAR_3DV048a-Compl_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
DAR_3DV049a-Compl_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
DAR_3DV050a-Compl_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
DAR_3DS001a_planimetria e profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376
DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fbb1b8f3deb81606314ecec6d2
DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615e5ff36ebcadb423
DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c5039b477ab077b26975e4
DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804acf80c91c8c85f358be8728
DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9adf3af2c
DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668f6c66c0c6
DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a40405083c74ff5e867dad
DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abddd59ef136d81ebbf692966f583c
DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10cba115
DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33b3c1233a29c3ae47a
DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d



DAR_3DY005a-Prof_Bin_Esist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
DAR_3DY006a-Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09ddaeaad7e0f3e474c5172da0a4
DAR_3RS001a-Relazione di calcolo Lamasinata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
DAR_3RS002a-Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0ccce9f0b3423f8c6065340
DAR_3DY007a-Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
DAR_3DY008a-Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bfb96639820a6
DAR_3DY009a-Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
DAR_3DY010a-Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
DAR_3RY001a-Relaz_Idraul_Idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaefed384437a93d1f83461f
DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
DAR_3DV051a-Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37dddc63a37ff764bdced0e3a905c51
DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac74f71a0b20eb0b0131d25ca12
DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34cff
DAR_3CL001a-Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
DAR_3CM001a-Computo.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4
DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0dcd5d87e2d85491c7f3
DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94dfae9f45a
DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdab4680feeb53e54af154da794cdb8c
DAR_3CD001a-Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79dd2ebf1bd1844b3f1
DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
DAR_3RZ002a-Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
DAR_3RZ004a-Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23cdbc6465dfd921577f4

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301dbb8b93
DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8fbb646
DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0



DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eed48f9
DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619fbc3466356659101f
DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acfb3cf275963ef666
DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6e8e5b0d74608d
DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05dbe9e611a8
DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fccbfa00dbecd0067a009089c25
DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bff514b4413
DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
DAR_3DV033a.pdf.p7m - 80081577077731288041277a7fef8a41
DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abbb66d08c2125520838baac37
DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ece1efa0a473979b
DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45
DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
DAR_3DZ001a_mappa_ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcba77c16dbb2af90ecb
DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7af1c989df66761e
DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aadaeab
DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76cfff126a1f7
DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
DAR_3DV046a-Compl_1.pdf.p7m - 9c546cdbe5666150c51deb5f9ed98b1d
DAR_3DV047a-Compl_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
DAR_3DV048a-Compl_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
DAR_3DV049a-Compl_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
DAR_3DV050a-Compl_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
DAR_3DS001a_planimetria_e_profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376



DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fbb1b8f3deb81606314ecec6d2
DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615e5ff36ebcadb423
DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c5039b477ab077b26975e4
DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804acf80c91c8c85f358be8728
DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9adf3af2c
DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668fcf66c0c6
DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a40405083c74ff5e867dad
DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abddd59ef136d81ebbf692966f583c
DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10caba115
DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33b3c1233a29c3ae47a
DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d
DAR_3DY005a-Prof_Bin_Eist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
DAR_3DY006a_Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09ddaead7e0f3e474c5172da0a4
DAR_3RS001a_Relazione di calcolo Lamasinata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
DAR_3RS002a_Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0ccce9f0b3423f8c6065340
DAR_3DY007a_Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
DAR_3DY008a_Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bfb96639820a6
DAR_3DY009a_Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
DAR_3DY010a_Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
DAR_3RY001a - Relaz_Idraul_Idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaefed384437a93d1f83461f
DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
DAR_3DV051a - Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37dddc63a37ff764bdced0e3a905c51
DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac74f71a0b20eb0b0131d25ca12
DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34cff
DAR_3CL001a Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
DAR_3CM001a-Computo.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4



DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0dcd5d87e2d85491c7f3
DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94dfe9f45a
DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdab4680feeb53e54af154da794cdb8c
DAR_3CD001a_Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79dd2ebf1bd1844b3f1
DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
DAR_3RZ002a - Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
DAR_3RZ004a_Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23cdbc6465dfd921577f4

DAR_3DT001a.pdf.p7m - c6ae77e0daad84967e61aa301dbb8b93
DAR_3DT002a.pdf.p7m - 8248e70030719c0b041f17a5bda53ef5
DAR_3DT003a.pdf.p7m - db53bf6e6f07b478b9d41b15973a7a35
DAR_3DT004a.pdf.p7m - ff8d2beb5c731d3b0c30d52109c4d716
DAR_3DT005a.pdf.p7m - 185c4b60ac7885944df7b36d0210f375
DAR_3DT006a.pdf.p7m - 31bdfc58e84617238695ced6b419b0d4
DAR_3DT007a.pdf.p7m - 94cb0f951f9cccb9aff19066b231e1eb
DAR_3DV001a-Corografia.pdf.p7m - 470376d66a259e193b87a3214489cb41
DAR_3DV002a-Ortofoto.pdf.p7m - 914e97437920894ee1d6bfe90c5c576d
DAR_3DV006a-PPTR_Tav2.pdf.p7m - 4602620257ac93ad679cb21576b1c49a
DAR_3DV007a-PAI.pdf.p7m - 967c5ad3854833181a3da2cc9944524a
DAR_3DV010a.pdf.p7m - e71e5194dc2e293980589c60f8fbb646
DAR_3DV011a.pdf.p7m - fd95d5cd1f6e8d6a2d7635dc7a3b2413
DAR_3DV012a.pdf.p7m - ca4acb851cf28b0708bbec5d5a0d7e59
DAR_3DV013a.pdf.p7m - 1592ac44e5f1270bf8eca5a4935e0ae0
DAR_3DV014a.pdf.p7m - b1957f8ef03fa7cf02ad99401dd817b5
DAR_3DV015a.pdf.p7m - 96043f2b5c6a0802de5045cd38267d88
DAR_3DV016a.pdf.p7m - b29eac4a6b3f5db38e7cd258e73fb251
DAR_3DV017a.pdf.p7m - 6b50f1be0e1e68010dd27f03b9e1890c
DAR_3DV018a.pdf.p7m - 6a29b8a75ee6179b853db4a7eed48f9
DAR_3DV019a.pdf.p7m - 8f9922ebc578ddb7d6f46690587db433
DAR_3DV020a.pdf.p7m - 508fd61a46dee19a876f4e5374cb885f
DAR_3DV021a.pdf.p7m - 5e07e98d3871e21746ff31632eaa87b7
DAR_3DV022a.pdf.p7m - 1b8f8fca923f619fbc3466356659101f
DAR_3DV023a.pdf.p7m - d022a3daf61050acfb3cf275963ef666
DAR_3DV024a.pdf.p7m - 94201b113f762d6f6ebe8e5b0d74608d
DAR_3DV025a.pdf.p7m - 085655a651a6d9420b6e05dbe9e611a8
DAR_3DV026a.pdf.p7m - 369f8fccbfa00dbecd0067a009089c25
DAR_3DV027a.pdf.p7m - 8a1b0c6588d6e93892206abff37afee4
DAR_3DV028a.pdf.p7m - bc41fde21722c801411cc549f3f6d331
DAR_3DV029a.pdf.p7m - a0caed5d5f78069e5c661bff514b4413
DAR_3DV030a.pdf.p7m - cc388c475576a651b93d8ac00810f7db
DAR_3DV031a.pdf.p7m - 542837a7b531462436b57e36651da8e2
DAR_3DV032a.pdf.p7m - 1a9653f38dc5771002d1470dca70114f
DAR_3DV033a.pdf.p7m - 80081577077731288041277a7fef8a41
DAR_3DV034a.pdf.p7m - a73df08735b14568f564d444605cb938
DAR_3DV035a.pdf.p7m - 3be93697ef698441480f37e28b1fb496
DAR_3DV036a.pdf.p7m - ac97d5abbb66d08c2125520838baac37
DAR_3DV037a.pdf.p7m - b838f8d69f5a167b7d1d62dec5f78d63
DAR_3DV038a.pdf.p7m - 1c99be8b78c04b72ece1efa0a473979b
DAR_3DV039a.pdf.p7m - e430833f0fc56dc442b39e7f66dcd8b7
DAR_3RV001a.pdf.p7m - d2e21a297fec8d05b296dfc68224bb45



DAR_3DV005a-PPTR_Tav1.pdf.p7m - 730c69269e51b4056910b8569d233d30
DAR_3DZ001a_mappa ricettori.pdf.p7m - ac8091d118049a7abe3986dc72ce492b
DAR_3DZ002a_Mappe ANTE OPERAM.pdf.p7m - caa34d10d4d70db86bdeed7b6bc35ba1
DAR_3DZ003a_Mappa POST OPERAM.pdf.p7m - d906d64b3d6770ba1aed9a3c6453a7f1
DAR_3DZ005a.pdf.p7m - 7f785dc3e75a7def8a49d980b4409e8d
DAR_3DZ006a.pdf.p7m - c560602f7e105dc4977151d52a81552e
DAR_3DZ007a-Render_Ponte_Lamasinata.pdf.p7m - fe425c071952bd1c28cd5e5de52038e0
DAR_3GC001a-Elenco_Elab.pdf.p7m - 29e36bcada535c4c8e4975205a9409e1
DAR_3DV003a-CTR.pdf.p7m - 78d71c86dd0fcb77c16dbb2af90ecb
DAR_3RA001a_Relaz_Generale.pdf.p7m - dc7c0a828c54f222497ee0edc786864c
DAR_3DI001a.pdf.p7m - c26ba030693f2f1d7af1c989df66761e
DAR_3RI001a.pdf.p7m - 23cb1f1dbc39f6361378251b8aadaeb
DAR_3DV040a-Planimetria.pdf.p7m - 9b1b419520c7a8c367e76c9fd126a1f7
DAR_3DV041a-Sezioni.pdf.p7m - 49d290de2fdaac4402341e15d6787802
DAR_3DV042a-Tracciamento.pdf.p7m - f0e511bb47fa1edfb7fc09be86ca3335
DAR_3DV043a-Planimetria.pdf.p7m - 3f735440aa4a9d0a5e52370a6cc9b269
DAR_3DV044a-Sezioni.pdf.p7m - 55f0664e696e0790514e2509f6e2ee95
DAR_3DV045a-Tracciamento.pdf.p7m - 03df7ad59a5f12f8072c9e6826c213c3
DAR_3DV046a-Compl_1.pdf.p7m - 9c546cbe5666150c51deb5f9ed98b1d
DAR_3DV047a-Compl_2.pdf.p7m - a02d8429c77489a0711be92c92ff7733
DAR_3DV048a-Compl_3.pdf.p7m - 06b7c51d5eb7ee95733a4b9f81cfb310
DAR_3DV049a-Compl_4.1.pdf.p7m - fae2f40cdf684b8d54d09441f47f53c
DAR_3DV050a-Compl_4.2.pdf.p7m - 812512198b15ac53290f60be470c02f9
DAR_3RV003a-Relaz_Tecnica.pdf.p7m - 62827c721ef05b175510ac824ed5e101
DAR_3DS001a_planimetria e profilo.pdf.p7m - 84642706082b8ab967e73ebf28d7a376
DAR_3DS002a_pianta scavi.pdf.p7m - a3a1e0fbb1b8f3deb81606314ecec6d2
DAR_3DS003a_Carpenterie Impalcato.pdf.p7m - 1aa9d8afa76c45615eff36ebcadb423
DAR_3DS004a_Carpenterie Spalle.pdf.p7m - 053b319cd956e8b5750653942b959b2a
DAR_3DS005a_Part appoggi e giunti.pdf.p7m - de4284e885c5039b477ab077b26975e4
DAR_3DS006a_Dettagli costruttivi.pdf.p7m - 8bfd89b1c14cc78b1b426695437d5e9c
DAR_3DS007a.pdf.p7m - 173515804acf80c91c8c85f358be8728
DAR_3DS008a.pdf.p7m - 61d5c82886f1a0bd847a9ed9adf3af2c
DAR_3DS009a.pdf.p7m - a46d14504556e71ed92ccdb798b4c9ba
DAR_3DS010a.pdf.p7m - 2b2d2ec8ab8af8d28b2bc9303a1d418e
DAR_3DS011a.pdf.p7m - 43f920f1160a544fe1488e8be99b0ba5
DAR_3DS012a.pdf.p7m - 0ae9d181e68519739751668f66c0c6
DAR_3DS013a.pdf.p7m - 3d271f1798a40405083c74ff5e867dad
DAR_3DS014a.pdf.p7m - b636c8e3c94795cc66975a8ada2bd798
DAR_3DS015a.pdf.p7m - 53f3b6db1d7c49a910803d4750743c50
DAR_3DS016a.pdf.p7m - 5c1e48678649f3a3f46d961eb8561ded
DAR_3DS017a.pdf.p7m - b2abddd59ef136d81ebbf692966f583c
DAR_3DS019a.pdf.p7m - d58a963874e1871b893450d69c8b1f08
DAR_3DS020a.pdf.p7m - 6f321d801a0d82d9965a825d10cba115
DAR_3DS0021a_muro spalla S2.pdf.p7m - a097a1e8c536429455a2750a7a3fe823
DAR_3DS022a_MURI STAZIONE.pdf.p7m - b3737faf0328f33b3c1233a29c3ae47a
DAR_3RH001a_Rel Geotecnica.pdf.p7m - 7e35523c2ff0fd2b82aa3edd7614715e
DAR_3DY001a-Plan_01.pdf.p7m - c429ee854d0eb5b945792f570978ad93
DAR_3DY002a-Plan_02.pdf.p7m - d8cd7c49009e2cdc42a96087fd23c507
DAR_3DY003a-Plan_03.pdf.p7m - cf8519b55e004bcbf34894daa20930d1
DAR_3DY004a-Prof_Bin_prog.pdf.p7m - 193de1043116adf3d01d415443debe2d
DAR_3DY005a-Prof_Bin_Esist.pdf.p7m - f06f3f4bda883acf9a6abc14ce3a71a7
DAR_3DY006a_Tomb_Progr_18+459.00.pdf.p7m - d39c09ddaead7e0f3e474c5172da0a4



DAR_3RS001a_Relazione di calcolo Lamasinata.pdf.p7m - fce8b247d91ba9342caf1428fd64c255
DAR_3RS002a_Tabulati di calcolo.pdf.p7m - fbc6b978ee8cc0644ba38923f7418818
DAR_3RS003a.pdf.p7m - 947d65d67020af614a154f7ebfe9be43
DAR_3RS004a.pdf.p7m - ffb8115f63dc8b543e32f1ee6cb142a2
DAR_3RS005a.pdf.p7m - 5db1b199d0ccce9f0b3423f8c6065340
DAR_3DY007a_Tomb_Progr_18+978.74.pdf.p7m - 11b1b85ea8cb9a0a65288ca2396f56a9
DAR_3DY008a_Tomb_Progr_19+068.98.pdf.p7m - fee79ca959522742176bfb96639820a6
DAR_3DY009a_Tomb_Progr_20+819.57.pdf.p7m - c66384c386609c43cb8884b0b2ec4af7
DAR_3DY010a_Tomb_Progr_21+201.66.pdf.p7m - 36fbf1e1e6fe9da773a778ce3e9ae134
DAR_3RY001a - Relaz_Idraul_Idrolog.pdf.p7m - 392185f66facd1d59b0f44a62722ca77
DAR_3RC001a.pdf.p7m - db3f3595e306a871454a922673b79d6e
DAR_3RC002a.pdf.p7m - f38ad729a2f1979d599dcee289d962eb
DAR_3RS006a.pdf.p7m - 8fc3aa115285d0c2429bef98a1d3d8f2
DAR_3RS007a.pdf.p7m - 55fd3f6ffaefed384437a93d1f83461f
DAR_3RS008a.pdf.p7m - e6e3397ae4088e9f24bea03d4c6712d5
DAR_3RS009a.pdf.p7m - 791c75eb12af228177c017b9b0596151
DAR_3RS010a.pdf.p7m - 519b22f60e9e7c373997a0f42b174a0e
DAR_3DV051a - Plan_Sottoserv_Interf.pdf.p7m - 37dddc63a37ff764bdcde0e3a905c51
DAR_3RS011a.pdf.p7m - 9ebc1ac74f71a0b20eb0b0131d25ca12
DAR_3RS012a.pdf.p7m - d11bf637e79be10a9ccc05e029b34c7f
DAR_3CL001a Cronoprogramma.pdf.p7m - 62439bf9c363157b353b3da72db96377
DAR_3CM001a-Computo.PDF.p7m - 822c3fb6cd57a9b0fe0b7c8d24e87af5
DAR_3CP001a-Analisi_Prezzi.pdf.p7m - 6d57177c5d3a7378e742e73a686e25f1
DAR_3CU001a-Elenco_Prezzi.PDF.p7m - c57f94199ba35ac7a4f254d4a4739bcb
DAR_3DB001a.pdf.p7m - b333274bec4be43bcc66a0db344359f4
DAR_3DB002a.pdf.p7m - 56582f515a173d4b5d466c1b9e119adf
DAR_3DB003a.pdf.p7m - 91c73aad1e1a0dcd5d87e2d85491c7f3
DAR_3DB004a.pdf.p7m - e5c7504cb603149855b2e94d9ae9f45a
DAR_3RB003a.pdf.p7m - 8779a0ced56492df8a6e2519b51ef9c9
DAR_3CC001a-Q_Econ.pdf.p7m - bdab4680feb53e54af154da794cdeb8c
DAR_3CD001a_Disciplinare.pdf.p7m - 703d97b11db4e79d2ebf1bd1844b3f1
DAR_3DV004a-PRG.pdf.p7m - 5ba2b62f06f2103404186f16b2bcd188
DAR_3RZ002a - Relaz_Paesagg.pdf - 9198c26a12a1d1011229825435b583fc
DAR_3RZ004a_Relazione Acustica.pdf - 1c245bacf2d23cdcb6465dfd921577f4

Sono, inoltre, presenti gli shapefile secondo il sistema di coordinate WGS84 degli interventi proposti.

Con nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 questa Sezione ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il *"Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula"*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto *"nel rispetto delle prescrizioni già indicate con nota prot. n. 2718 del 23.03.2021"*.



In data 05.07.2022 il proponente ha trasmesso la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10bis della L.R. n. 20/2009, mediante il versamento di € 1.853,22 – reverse del incasso n. 69560 del 07.07.2022.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica in deroga consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane nel tratto compreso tra la stazione di Palo de Colle e quella di Grumo Appula, dal Km 17+081 al Km 21+616, interessando anche il territorio comunale di Binetto.

Più in particolare, gli interventi prevedono:

- il raddoppio su nuovo sedime della linea tra la stazione di Palo del Colle alla stazione di Grumo Appula;
- la realizzazione di un nuovo ponte a campata unica di 60 m sul corso d'acqua Lamasinata alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con struttura in acciaio del tipo ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore;
- il rifacimento di n. 4 tombini (km 18+459,00 - km 18+978,74 - km 19+068,98 - km 20+819,57) e l'allungamento del tombino alla progr. km 21+201,66;
- la soppressione di P.L. alla progressiva 19+320 mediante realizzazione di Cavalcaferrovia con struttura a impalcato metallico;
- il rifacimento del ponticello di luce pari a 2 m, alla progressiva 19+648,37 con struttura interamente prefabbricata a piè d'opera in c.a.;
- la soppressione del P.L. e la realizzazione del sottovia nel Comune di Binetto alla progressiva 19+896,06;
- la realizzazione di un ponte di luce pari a m 6 in affiancamento al ponte ad arco esistente alla progr. 19+810,43;
- la demolizione e ricostruzione dell'impalcato del sottovia di via S. Pertini alla progr. Km 21+146,92.

Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche sia sul lato di ampliamento della sede, sia a protezione del binario esistente laddove mancante.

La Stazione di Binetto sarà riconfigurata rispetto all'attuale doppio binario con una banchina centrale; la nuova configurazione prevede la soppressione della banchina centrale, l'ampliamento della banchina sul primo binario e la realizzazione di una banchina a servizio del secondo binario, sul fronte opposto a quello di stazione.

Il progetto prevede tre tipologie di recinzioni:

- rete metallica elettrosaldata;
- muretto a secco;
- recinzione con specchiature in cemento armato vibrato, di lunghezza di 2 m, di altezza di 1,36 m, con colonnette intermedie di sezione di circa 110 x 120 mm.



Il proponente specifica che lungo il lato di raddoppio si realizzeranno muri in pietra a secco per consentire un migliore inserimento ambientale dell'opera; lungo il lato del binario esistente si installeranno rete metallica elettrosaldata e recinzione con specchiature in cemento armato vibrato, nel rispetto degli spazi a disposizione e delle condizioni al contorno. Nelle aree di stazione e specificatamente a Binetto e in prossimità della Stazione di Grumo, ove sarà necessario demolire le recinzioni esistenti, si realizzeranno recinzioni con specchiature in cemento armato vibrato, in continuità con quelle esistenti.

In alcuni tratti del tracciato, al fine di assicurare la continuità alla viabilità locale esistente, è previsto l'adeguamento delle viabilità complanari e poderali esistenti.

Il proponente evidenzia, inoltre, che nelle aree interessate dalla procedura di esproprio, sono stati individuati circa 460 alberi d'ulivo interferenti con il tracciato di progetto, verificando che gli stessi non rientrano nell'elenco degli alberi monumentali; per gli ulivi interferenti è previsto l'espianto e il reimpianto. Il reimpianto è previsto su medesimo lotto di terreno o altri terreni, come preventivamente accordato con i proprietari.

Infine, al termine dei lavori è previsto il ripristino dello stato dei luoghi ante operam delle aree di occupazione temporanea funzionali alla realizzazione dell'intervento. In particolare, si prevede:

- sgombero delle aree dismesse di cantiere;
- scotico dello strato superficiale del terreno;
- riporto del terreno vegetale precedentemente rimosso avente caratteristiche agronomiche simili a quelle dei terreni limitrofi.

TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: gli interventi interessano per circa 600 m di tracciato ***"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici"***, ed in particolare ***"Lama Lamasinata"***, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti* (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04): la Lama Lamasinata è inoltre individuata tra le ***"Lame e gravine"*** (interferente in due diversi tratti di tracciato per circa 650 m complessivi) disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse, nonché come ***"Reticolo idrografico di connessione della R.E.R."*** (interferente in due diversi tratti di tracciato per circa 750 m complessivi), disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 43,



dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non interferiscono con Beni Paesaggistici della Struttura ecosistemica e ambientale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi non interferiscono con Ulteriori contesti paesaggistici della Struttura ecosistemica e ambientale;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi, per circa 800 m di tracciato interessano **"Aree di notevole Interesse pubblico"**, e più precisamente il Decreto di vincolo paesaggistico del 01.08.1985, **PAE0115**, **"Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad Ovest e a Sud-Est di Bari"**. La motivazione del vincolo risiede nel fatto che **"il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perchè caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare"**;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano la **"Città consolidata"** di Grumo Appula, disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR.

L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 46 co. 2 lett. a6)* – *trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;*
- *Art. 54 co. 2 lett. a4)* – *trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno.*

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali."*

Con riferimento all'esistenza di alternative localizzative e/o progettuali il proponente afferma che *"l'intervento è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei trasporti che identifica la tratta Palo del Colle - Grumo Appula della Linea Bari – Matera delle Ferrovie Appulo Lucane, con codice f2015 con previsione di "Raddoppio Selettivo tra Palo del Colle ed Altamura - Interventi prioritari da assoggettare a studi di fattibilità/progettazione-attuazione previsti entro il 2020"*



Inoltre, ha analizzato l'alternativa zero, nonché le soluzioni progettuali alternative vagliate sia per individuare il lato dell'attuale binario sul quale effettuare il raddoppio, sia, con riferimento alle opere d'arte, relativamente alla posizione, alle dimensioni geometriche, alle soluzioni tipologiche e alle modalità di realizzazione.

In particolare il proponente afferma:

“Gli interventi previsti nel presente studio rafforzano l'obiettivo perseguito dagli interventi di raddoppio della linea in atto tra Bari e Palo del Colle, eliminando le criticità dovute al singolo binario sino a Grumo Appula, estendendo il cadenzamento ai 30' nelle ore di punta a partire da Toritto sino a Bari e garantendo la stabilità dell'esercizio nell'area metropolitana di Bari.

Con tali interventi, infatti, si riducono i vincoli legati all'esigenza d'incrocio e si riduce di conseguenza la propagazione dei ritardi da un treno agli incroci in caso di perturbazioni casuali dell'orario.

11.1. Alternativa “zero”

La cosiddetta “alternativa zero” riguarda l'eventualità di non realizzare le opere previste dal progetto oggetto di studio con la conseguenza di lasciare inalterate le criticità attualmente presenti sull'intera linea ferroviaria Bari – Matera delle F.A.L.

Tale alternativa avrebbe infatti conseguenti ricadute negative sul comparto dei trasporti sia sotto l'aspetto economico che funzionale.

11.2. Soluzioni progettuali alternative

Nella fase preliminare della progettazione sono state invece prese in considerazione, diverse alternative che sono state confrontate tra loro per poi procedere all'approfondimento progettuale della soluzione prescelta a seguito del confronto.

I temi per i quali sono state prese in considerazione e confrontate diverse alternative sono:

a- il lato dell'attuale binario sul quale effettuare il raddoppio

b- per le opere d'arte:

1. Alternative nella posizione e nelle dimensioni geometriche;

2. Alternative riguardo le soluzioni tipologiche e le modalità di realizzazione.

Relativamente al punto 1. si evidenzia che, come riportato nella relazione idrologico idraulica, in cui vengono descritte tutte le simulazioni condotte con il modello idrologico-idraulico, il raddoppio in sx corrispondente al lato “valle” da un punto di vista idraulico, è preferibile in quanto impatta meno sul deflusso delle acque.

In definitiva, la soluzione definitiva ritenuta ottimale per l'individuazione del lato su cui realizzare il nuovo binario, descritta nel precedente capitolo, deriva dal confronto innanzitutto tecnico ma anche economico. Si è scelto il raddoppio della linea in sx secondo la direzione Bari-Matera in quanto, analizzando lo stato dei luoghi, tale allargamento del sedime non presenta particolari criticità rispetto alle opere di scavalco esistenti della ferrovia. Inoltre in alcune sezioni la predisposizione delle opere di scavalco dei corsi d'acqua (vedi tombino esistente a Grumo Appula) è concepito per l'allargamento in sx.

Per quanto riguarda le opere d'arte si sono analizzate le soluzioni alternative, riguardo le soluzioni tipologiche e le modalità esecutive di alcune opere d'arte, è stata valutata la migliore soluzione al fine di ridurre al minimo i tempi di interruzione della linea ferroviaria.

Ponte Lamasinata



Particolare studio è stato rivolto alla definizione dell'intervento migliore per il raddoppio del binario in corrispondenza del ponte a cinque archi.

Nello sviluppo della progettazione sono state infatti esaminate differenti soluzioni alternative che vengono di seguito riportate.

Soluzione n. 1 da studio di fattibilità:

Tale soluzione prevedeva la realizzazione di nuovo viadotto a 5 campate alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con impalcato con travi in c.a.p. e soletta gettata in opera, pile fondate con plinti su micropali in ragione della vicinanza con la struttura esistente in muratura.

Si rileva che tale proposta non è più in linea con le prescrizioni riguardanti le pile in alveo riportata nel Capitolo 5 "Ponti" delle NTC 2018, nella sezione Compatibilità idraulica. Nelle suddette Norme viene infatti precisato che i nuovi manufatti non dovranno interessare con spalle, pile e rilevati la sezione del corso d'acqua interessata dalla piena di progetto. Qualora fosse necessario realizzare pile in alveo, la luce netta minima tra pile contigue, o fra pile e spalla del ponte, non deve essere inferiore a 40 m misurati ortogonalmente al filone principale della corrente.

Soluzione n. 2

Per ottemperare alle suddette prescrizioni delle NTC 2018 ed evitare di peggiorare la condizione idraulica dell'attraversamento attuale realizzando pile in alveo non in continuità con le pile del ponte esistente, si è valutata una ulteriore soluzione di un viadotto a campata unica, di luce 67.5 m con struttura costituita da travi prefabbricate accostate e getto integrativo in opera, spalle fondate su micropali in ragione della vicinanza con la struttura esistente in muratura;

Soluzione n. 3

La soluzione n. 3 che risulta quella sviluppata nella progettazione definitiva prevede la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata sempre in affianco all'esistente ponte a 5 archi che accoglie il binario attuale, a campata unica di circa 60 m in modo da non avere pile in alveo. Data la luce notevole si è deciso comunque di adottare una soluzione tipologica differente con ponte a via inferiore in modo da non interferire con il franco idraulico. La soluzione tipologica adottata è quella di un ponte ad arco a spinta impedita rispetto alla classica reticolare sia per ragioni estetiche e di inserimento paesaggistico che per semplicità esecutive. Il ponte avrà infatti una struttura mista acciaio-calcestruzzo, le spalle saranno fondate con plinti su pali.

PONTE H 2,00

In riscontro a tali valutazioni si descrivono, di seguito, le due soluzioni previste per la realizzazione del ponte di altezza pari a 2,00 m ubicato nel comune di Binetto di cui si prevede la demolizione e ricostruzione:

Soluzione n. 1

Tale soluzione ha ipotizzato la demolizione del ponte ormai ammalorato e inadeguato ad accogliere il raddoppio del binario e la nuova realizzazione con struttura in c.a. interamente gettata in opera.

Tale ipotesi prevedeva, per ovvi motivi l'interruzione della linea ferroviaria di interesse per tutta la durata dei lavori.

Soluzione n. 2

Per tale soluzione si è ipotizzata la realizzazione in loco di una struttura prefabbricata monolitica comprensiva dei muri d'ala. Al fine di ridurre le interferenze con la rete ferroviaria esistente si sono ipotizzate 4 fasi lavorative successive:



1^fase: preparazione dell'area di circa 100mq su cui realizzare il monolite posta in adiacenza a quella dell'esistente ponte da ricostruire;

2^~3^ fase: interruzione della linea ferroviaria e demolizione del tratto di binario interessato esistente e dei relativi muri;

4^ posizionamento in opera monolite mediante l'utilizzo di 2 gru cingolate.

Quest'ultima soluzione è apparsa quella più idonea sia per razionalizzare i tempi di esecuzione che per ridurre i disagi prodotti sull'intera linea ferroviaria Bari Matera dall'inevitabile demolizione del tratto di binario in questione.

SOTTOVIA BINETTO ALLA PROGR. 19+896

La soluzione progettuale iniziale prevedeva l'adeguamento del passaggio a livello alla progressiva 19+896.

L'analisi accurata dell'intersezione con il tracciato ferroviario e le difficoltà oggettive di garantire la sicurezza generale hanno condotto alla previsione della risoluzione di tale interferenza con la viabilità esistente mediante la soppressione dell'esistente PL e della realizzazione di un sottovia.

Anche in tal caso si è trattato di dover valutare la soluzione più appropriata di esecuzione sia. Si è pertanto privilegiata la soluzione di realizzare un monolite in apposita area adiacente a quello di inserimento dell'opera e di posizionarlo successivamente a spinta, facendolo scorrere su una platea di varo mediante l'utilizzo di martinetti disposti orizzontalmente messi a contrasto su una trave reggispinga, appositamente predisposta.

VARIANTE COMPLANARE SOTTOPASSO SP44 BINETTO - PALO DEL COLLE

Soluzione 1

La soluzione iniziale prevedeva la risoluzione dell'interferenza con la SP44 mediante la realizzazione di un sottopasso con struttura monolitica da inserire nel rilevato come dimostrato in figura di seguito riportata.

Soluzione 2

Una valutazione accurata delle difficoltà tecniche oggettive riferite alla realizzazione della struttura prevista dalla soluzione 1 hanno condotto all'alternativa progettuale sviluppata e basata sulla realizzazione di una viabilità di servizio che garantisce continuità alla complanare che corre parallela all'attuale linea ferroviaria passando al di sotto del cavalcavia della SP44.

Per la realizzazione del binario in raddoppio alla linea FAL, mediante lo scostamento dell'armamento esistente, nello specifico tratto, verso la viabilità complanare in modo da garantire lo spazio sufficiente al posizionamento della nuova piattaforma ferroviaria.

Come evidenziato le scelte operate per la definizione delle soluzioni inerenti le opere d'arte, sono frutto dei vincoli relativi alle aree disponibili, alla presenza di opere già esistenti, alle interferenze da risolvere, alla reale fattibilità tecnica ed operativa."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente circa l'analisi delle alternative progettuali. Si rileva, comunque, che non vi sono alternative progettuali che possano condurre all'ammissibilità dell'opera secondo il sistema delle tutele di cui ai Capi II, III e IV del Titolo VI - Disciplina dei Beni Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti, delle NTA del PPTR in relazione alle interferenze con "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" e con le "Lame e Gravine", in quanto l'analisi localizzativa non consente di individuare alternative tecnicamente ammissibili per gli attraversamenti che non comportino "trasformazione profonda dei



suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno".

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37**, per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che il tracciato d'intervento interessa l'ambito paesaggistico **"La Puglia Centrale"** e le relative figure territoriali **"La conca di Bari e il sistema radiale delle Lamae"** e **"La Piana olivicola del Nord Barese"**.

L'ambito de **"La Puglia Centrale"** è caratterizzato da una estesa superficie rocciosa, uniformemente degradante verso il mare per mezzo di una serie di terrazzi raccordati da scarpate più o meno evidenti, aventi allungamento parallelo a quello della linea di costa.

Dal punto di vista idrografico, i bacini del versante adriatico delle Murge, con corsi d'acqua tipo Lamae, sono caratterizzati dalla presenza di un'idrografia superficiale di natura fluvio-carsica e contraddistinte da un regime idrologico episodico. Tra i principali corsi d'acqua presenti in questo ambito meritano menzione quelli afferenti alla cosiddetta conca di Bari, che da nord verso sud sono: Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

Per quanto riguarda il sistema agro ambientale, la principale matrice dell'ambito è rappresentata dalla distesa olivetata che quasi senza soluzione di continuità partendo dalla costa raggiunge la base dell'altopiano murgiano. In questo sistema agricolo gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle Lamae e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi. Rilevante valore ai fini della conservazione della biodiversità è l'esteso sistema di muretti a secco che solca interamente l'ambito. Spesso lungo i muretti è insediata vegetazione naturale sotto forma di macchia arbustiva. Tale rete di muretti a secco rappresenta anche una importante infrastruttura della rete ecologica utile allo spostamento delle specie.

Tra le Invarianti Strutturali delle figure territoriali interessate il PPTR individua il sistema idrografico superficiale a pettine delle valli fluvio-carsiche a regime idrologico episodico che rappresenta la principale rete di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano murgiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa, nonché il luogo di microhabitat di alto valore naturalistico e paesaggistico; inoltre, il PPTR esalta il sistema agro-ambientale costituito dalle colture arborate caratterizzate dalla consociazione di oliveti, mandorleti e vigneti, dalla coltura di qualità dell'olivo che domina l'entroterra, dai residui di orti costieri e pericostieri.

- **A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:**

Il proponente afferma che:

"Le analisi idrologico - idrauliche sviluppate nello studio hanno analizzato la risposta idraulica delle aree interessate dalle opere da realizzare nell'ambito del raddoppio della linea FAL nel tratto compreso tra Palo del Colle e Grumo Appula. Le elaborazioni mono e bi dimensionali si sono concentrate sulle interferenze dell'infrastruttura ferroviaria con il reticolo idrografico della Lama Lamasinata in tre punti:

- Ponte Lama Lamasinata a campata unica realizzato in affiancamento al ponte a cinque archi esistente;*
- Ponte ad un arco con realizzazione della nuova struttura in continuità a quella esistente;*



- Sottovia S. Pertini, by-passato dalla realizzazione di recenti opere di mitigazione del rischio idraulico nel Comune di Grumo Appula.

Considerando la naturale direzione del deflusso delle acque, le nuove opere sono posizionate a valle degli attraversamenti esistenti e non producono ostacoli al normale libero deflusso delle acque.

I risultati dello studio di compatibilità idraulica e delle relative simulazioni degli attraversamenti al transito della portata duecentennale di progetto dimostrano che la realizzazione delle nuove opere non peggiora le condizioni di funzionalità idraulica delle aree interessate, anzi le migliora.

Dall'analisi delle impronte delle aree allagabili non si riscontra un aumento della pericolosità idraulica né localmente, né nei territori a monte o a valle in quanto i nuovi ingombri non causano una riduzione della capacità di invaso e garantiscono il deflusso della piena di progetto.

Sulla base di quanto esposto, gli interventi in progetto risultano essere compatibili con le norme di legislazione vigente di protezione dei rischi idraulici e con la conformazione dei luoghi.

La tipologia di intervento anche se non inerente interventi di manutenzione ordinaria e straordinario del reticolo idrografico implicano indirettamente il miglioramento della funzionalità idraulica almeno dei tratti di intersezione da detti punti con il reticolo definito dalla Lama Lamasinata per le motivazioni sopra espresse.

L'intervento non rientra tra quelli delocalizzabili in quanto trattasi del raddoppio di una linea ferroviaria esistente e consolidata all'interno dell'ambito territoriale specifico. Risulta opportuno rilevare in tal senso che:

- l'attuale linea FAL Bari-Matera nel tratto compreso nel progetto in oggetto interferisce trasversalmente con l'area di pertinenza fluviale e che l'attraversamento del Fiume è consentito dalla presenza del Ponte Lamasinata a cinque archi realizzato in murature con pile insistenti nell'alveo.

- la delocalizzazione dell'opera esistente non solo risulta impossibile per motivi di ordine tecnico ed economico ma anche in riferimento al costo ambientale aggiuntivo derivato sia dall'impatto paesaggistico che dagli inevitabili impatti ambientali determinati dal nuovo consumo di suolo.

- Risulta evidente che trattandosi del raddoppio di una linea ferroviaria esistente, la soluzione più opportuna per l'ubicazione del nuovo binario è quella in affianco alla rete esistente ove è possibile, tra l'altro, l'occupazione prevalente di aree di rispetto ferroviario;

- il posizionamento planimetrico sia del nuovo binario, che di conseguenza, dei nuovi manufatti, previsti in progetto, sono chiaramente conseguenti all'assetto idraulico che vincola l'andamento del tracciato generale del raddoppio della linea che verrà realizzato interamente in sinistra secondo la direzione Bari-Matera, quindi a valle degli attuali attraversamenti.

- il tracciato di progetto, in continuità al raddoppio già in atto tra Bari e Palo del Colle e delle predisposizioni già esistenti presso le Stazioni di Palo del Colle e di Grumo Appula, dovrà inevitabilmente essere effettuato in sinistra secondo la direzione Bari-Matera ove tra l'altro l'inevitabile allargamento del sedime non presenta particolari criticità

- in conseguenza di quanto innanzi anche il nuovo binario, previsto in progetto, interferisce in attraversamento con aree di pertinenza fluviale le nuove opere di attraversamento non incidono sull'alveo e sulle sponde del Fiume e garantiscono in normale deflusso delle acque.

Le soluzioni progettuali adottate sono volte ad escludere, per quanto possibile, l'artificializzazione del corso d'acqua rappresentato nel caso in esame dal Corso della Lama Lamasinata.

Le dimensioni dei manufatti di progetto sono state definite in modo da rispettare i criteri idraulici.

In particolare per gli attraversamenti idraulici sono state rispettate le prescrizioni del Capitolo 5 "Ponti" delle NTC 2018, nella sezione Compatibilità idraulica, secondo le quali i nuovi manufatti non dovranno interessare con spalle, pile e rilevati la sezione del corso d'acqua interessata dalla piena di progetto. Qualora fosse necessario realizzare pile in alveo, la luce netta minima tra pile contigue, o fra pile e spalla del ponte, non deve essere inferiore a 40 m misurati ortogonalmente al filone principale della corrente.



Per ottemperare alle suddette prescrizioni, nell'ottica di non peggiorare le condizioni idrauliche nell'area interessata dal raddoppio, l'intervento in progetto prevede, relativamente al ponte Lamasinata, che rappresenta senz'altro l'opera più significativa dell'intervento anche in riferimento all'inserimento paesaggistico e ambientale, un viadotto a campata unica di luce di 60 m e un muro di contenimento del rilevato ferroviario a valle della spalla lato Binetto.

Le soluzioni adottate per il nuovo ponte Lamasinata, scongiura, viste le importanti luci e altezze libere, eventuali pericolo di sormonto anche in relazione al fatto che le spalle sono state posizionate in modo da non creare ostruzioni/ostacoli lungo l'alveo inciso."

- **A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e ambientali:**

Il proponente afferma che:

"L'intervento potrà incidere sulla presenza di muretti a secco interferenti con il tracciato del nuovo binario. Tuttavia, il progetto prevede, l'arretramento di tali muretti da realizzare mediante il recupero del materiale riveniente dalle rimozioni degli stessi, che in analogia a quelli presenti in zona, saranno posti in opera con tecniche e materiali propri della tradizione locale.

In ottemperanza alle linee guida dell'elaborato 4.4.4 del PPTR della Regione Puglia anche i nuovi tratti di muretti i muretti a secco, la cui costruzione avverrà assestando a mano i conci di pietra e disponendoli per il lato lungo per strato, saranno realizzati senza l'utilizzo di fondazione in c.a.

Nell'ottica del recupero ambientale e di lasciare immutata l'immagine visiva del paesaggio locale si prevede il reimpianto di tutti gli alberi di ulivo, interessati dalla realizzazione dell'intervento e già individuati (circa 460 che non presentano carattere di monumentali come verificato preliminarmente dalla consultazione dell'elenco degli alberi monumentali), secondo quanto definito dalla L.R. Puglia n. 14/2007. In particolare, durante le operazioni di espianto e trapianto saranno adottati tutti gli opportuni accorgimenti e attenzioni atte ad impedire la sofferenza della pianta, per cause di traumi e di stress, e a considerare lo stato di salute per impedire il trapianto di eventuali alberi malati che possano inficiare i risultati di attecchimento e quindi a vanificare la spesa sopportata oltre che essere causa di ammaloramento di alberi già presenti in loco.

Al fine di limitare l'occupazione di suolo agrario, la viabilità complanare, che costituisce il collegamento interpodere ai fondi agricoli, si svilupperà, per quanto possibile, in affianco alla linea ferroviaria esistente; inoltre, per mitigare l'incidenza sulla qualità ambientale del territorio, per la stessa viabilità si prevede l'impiego di una pavimentazione in misto granulare stabilizzato.

Le aree occupate in fase di cantiere e, comunque, tutte le aree occupate temporaneamente per la realizzazione dell'intervento saranno riportate, a fine lavori, allo stato ante operam.

L'intervento non interferisce con percorsi ciclopedonali e tratturi.

Per garantire la connessione ecologica si prevede lo spostamento dei muretti a secco a seguito dell'allargamento del sedime ferroviario, necessario all'accoglimento del nuovo binario in affiancamento all'esistente, e la formazione di nuovi muretti a secco a delimitazione dei suoli agricoli.

I muretti oggetto di spostamento saranno smontati e ricollocati in opera secondo le tecniche tradizionali e con recupero del materiale rimosso.

Alcune soluzioni adottate, sebbene pensate principalmente per altri scopi, si prestano a poter essere considerate anche come misure preventive di mitigazione per detta componente: la posa di canalette per il libero deflusso delle acque superficiali, che corrono parallelamente al nuovo binario, e i tombini di attraversamento, costituiscono infatti per la fauna elementi di collegamento e spostamento in sicurezza sul territorio.



Si rileva inoltre che l'intervento determinerà un incremento della sicurezza per la fauna che transita nell'area in quanto le canalette sono previste sia sul lato di ampliamento della sede, sia a protezione del binario esistente laddove mancanti."

- A.3 Struttura e componenti Antropiche e storico-culturali:
"Il progetto prevede, lungo la tratta in corrispondenza dell'allargamento del sedime ferroviario, la realizzazione di muretti a secco secondo tecniche e materiali della tradizione locale, posti a delimitazione dei suoli agricoli
- Saranno conservati i beni caratterizzanti l'architettura rurale in pietra. In caso di interferenza con manufatti in murature a secco le stesse saranno smontate e ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo tracciato ferroviario.

L'intervento si inserisce su una infrastruttura ferroviaria già esistente e, nello specifico, interessa l'ammodernamento della linea ferroviaria mediante la realizzazione del raddoppio di binario, in affiancamento a quello esistente. In tal senso quindi la realizzazione delle previste opere non produrrà alcuna alterazione degli equilibri degli ecosistemi attualmente presenti.

La tutela della maglia olivetata e del mosaico agricolo, sebbene l'intervento implica una detrazione di suolo agricolo in virtù dell'allargamento della sede ferroviaria, sarà salvaguardata anche in ragione del reimpianto degli alberi di ulivo che dovranno essere rimossi in quanto interferenti con il progetto.

Oltre che della funzione svolta sull'assetto paesaggistico, si terrà conto anche delle funzioni ecologiche svolte dai muretti a secco prevedendo in fase di smontaggio non solo il recupero del materiale lapideo per il successivo riutilizzo in fase di ricostruzione, ma anche il recupero del terriccio e, per quanto possibile, della radici della vegetazione autoctona per il successivo reimpianto.

Le planimetrie di progetto ha individuato i manufatti edilizi in pietra che sono oggetto di conservazione, recupero e ricollocazione.

L'intervento non determina alterazione della morfologia dei luoghi e non interessa giardini storici produttivi delle ville suburbane.

La prevista eliminazione dei passaggi a livello e dei fattori di criticità in ambito urbano rappresenta un fattore di riqualificazione del territorio urbano e periurbano oltre che elemento di miglioramento della sicurezza per i cittadini.

La realizzazione della viabilità complanare a servizio dei frontisti e che garantisce continuità alla complanare che corre parallela all'attuale linea ferroviaria è sicuramente elemento di riqualificazione e fruizione del territorio rurale. La stessa potrà infatti essere fruita quale percorso ciclopedonale.

E' stato studiato in tal senso un percorso per la mobilità dolce che si sviluppa in prossimità del tracciato e comprende le complanari di progetto e strade rurali esistenti che si allega alla presente.

La realizzazione dell'intervento, da inquadrare nell'ambito del potenziamento della linea FAL Bari Matera già in atto, è da inquadrare anche nell'ottica della valorizzazione del territorio in quanto:

- apporterà dei benefici alla popolazione, sia in riferimento al miglioramento della qualità ambientale derivata dalla riduzione del traffico veicolare e dalle conseguenti emissioni gassose in atmosfera;*
- determinerà, a seguito della riduzione dei tempi di spostamento e dal comfort offerto dal potenziamento della linea ferroviaria, una alternativa alla fruizione del sistema territoriale legato ai beni del patrimonio culturale insediativo non solo a livello locale ma anche a livello regionale e interregionale."*



Con specifico riferimento alle componenti visivo-percettive, il proponente afferma che:

“Il raddoppio del binario della specifica tratta in affianco a quello esistente, in linea con gli interventi già in corso da parte delle FAL, mira a salvaguardare le componenti delle figure territoriali anche in riferimento a quella prettamente visivo percettiva.

L'intervento tende infatti a ripristinare tutti gli elementi caratterizzanti il paesaggio rurale e salvaguardare le specie vegetali che possono contribuire in termini di biodiversità e ricchezza della proposta.

L'intervento non incide sulla continuità e integrità della Lama in riferimento ai caratteri idraulici e ecologici.

Relativamente al ponte Lamasinata la soluzione tipologica adottata è volta, infatti, a consentire la conservazione di tali caratteri oltre che a rispettare le prescrizioni delle NTC 2018 in termini di:

- *non incidere con la realizzazione di pile in alveo;*
- *di rendere una struttura completamente indipendente e staccata dal ponte a cinque archi in muratura senza interferire sul ranco idraulico;*
- *contenere le dimensioni strutturali del nuovo ponte e, nello specifico, delle travi che in considerazione delle notevoli altezze avrebbero provocato una occlusione non solo della vista del ponte in muratura ma anche una alterazione visiva del contesto paesaggistico.*

Si rileva comunque che a seguito delle osservazioni di cui alla nota 2948 del 03.03.2021 della SABAP –BA, sulla base di un puntuale rilievo dei luoghi, sono state effettuate delle ulteriori simulazioni delle soluzioni alternative, che si allegano in risposta alle osservazioni pervenute con stessa nota. Tali simulazioni per ciascuna soluzione prevista sono state effettuate secondo punti di vista significativi al fine di valutare l'incidenza delle stesse sul contesto paesaggistico e dimostrare come la soluzione progettuale prescelta sia quella meno impattante.

Sempre in riferimento al Ponte Lamasinata e alla suddetta Nota si specifica che, per un migliore inserimento paesaggistico, in accoglimento delle indicazioni fornite da parte della SABAP –BA, il previsto parapetto in materiale trasparente sarà realizzato con elementi metallici con cromie consone al contesto rurale e in linea con quelle che saranno scelte per le strutture a vista del ponte.

Il progetto infrastrutturale ha caratteristiche tali da non occludere i grandi scenari che caratterizzano l'immagine regionale anche in considerazione della attuale presenza, ormai consolidata nel territorio, della linea FAL Bari Matera di cui si prevede il raddoppio in affianco al binario esistente.

Non si rileva alterazione dello spazio di lettura e la riduzione della fruibilità dei beni presenti sul territorio.

Il tracciato del binario di progetto, così come lo specifico tratto di linea ferroviaria di cui si prevede il raddoppio, non attraversa Strade a valenza paesaggistica e/o strade panoramiche, e non interferisce con luoghi panoramici o coni visuali indicati dal PPTR.”

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con le Strutture e componenti Idro-Geo-Morfologiche, Ecosistemiche ed Ambientali, Antropico e storico-culturali. L'elaborato *DAR_3RZ009a – Nota Integrativa.pdf* prodotto in riscontro alla nota prot. n. 2718 del 23.03.2021 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari evidenzia ottimizzazioni progettuali finalizzate al conseguimento della compatibilità con gli Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale, i quali sono esplicitati nell'elaborato *DAR_3RZ010a – Relaz_Paesagg Integrativa.pdf*.

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata sempre in affiancamento all'esistente ponte a 5 archi che accoglie il binario attuale, analizzate le alternative proposte, si ritiene compatibile la scelta progettuale del ponte ad arco a spinta impedita con impalcato a via inferiore.



Con la nota prot. n. AOO_145_5062 del 10.06.2022 questa Sezione ha proposto il colore verde quale cromia del ponte ad arco. La competente Soprintendenza con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 ha, invece, specificato che *“per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca”*.

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022, allegata, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il *“Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula”* di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46 e 54 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 7340-P del 30.06.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DVolla), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno”*, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che pertanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;
- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesto non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità”* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanta concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;
- con riferimento alla prescrizione *“in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica”*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questa Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura storica si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia



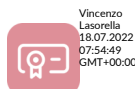
quella da perseguire. Per quanto conceme la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere *"affidati alla responsabilità e all'attuazione"* di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co. 1 novies dello stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- per quanto concerne il Ponte ad Arco (km 19+81 0.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questa Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede deve essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;
- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questa o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanto indicato in precedenza;
- sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e, nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologi dotati dei necessari requisiti.

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)**



**IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**





Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città
metropolitana di Bari

Class 34.43.04/48.01

MIC|MIC_SABAP-BA|30/06/2022|0007340-P

Al Dirigente
Dipartimento Mobilità,
Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e
Paesaggio
Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione
Paesaggistica
Della Regione Puglia
Via Gentile, 52
70126 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

Risposta al Foglio del 03.03.2021
Div. Sez. N°2948

E p. c. Al Dirigente
Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere
pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio
VIA VInCA
Regione Puglia
70126 BARI
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Segretariato Reg.le MiBAC Puglia
70122 BARI
Pec: mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: PALO DEL COLLE, BINETTO, GRUMO APPULA (BA) - [ID VIA 629]

Progetto di raddoppio della linea ferroviaria tra i Comuni di Palo del Colle e Grumo Appula".
Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. e art. 16 della L.R.
11/2001 e s.m.i.

Parere espresso, ai sensi dell'art. 146, co. 5 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii e dell'art. 90 delle NTA del
PPTR, in presenza di beni paesaggistici.

Parere espresso in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR.

In riscontro alla nota trasmessa dalla S.V., acquisita dalla Scrivente in data 10.06.2022 - prot. n. 6572,
esaminata la documentazione trasmessa in conformità alle disposizioni contenute nell'art.146, co. 7 del D. Lgs. n.
42/2004 e ss.mm.ii, per quanto di competenza e dando seguito a quanto rappresentato con nota prot. n. 2718 del
23.03.2021, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a Via interente il medesimo progetto,
questa Soprintendenza rappresenta quanto segue.

L'intervento in esame, volto al raddoppio della linea ferroviaria di proprietà delle Ferrovie Appulo
Lucane, operante tra i comuni di Palo del Colle e Grumo Appula, interessa una porzione di territorio regionale di
rilevante valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla presenza del reticolo delle lame e dei corsi d'acqua
che vi si concentrano.

Il progetto coinvolge i territori comunali di Palo del Colle, Binetto e Grumo Appula e rientra
all'ambito territoriale "Puglia Centrale", interessando i territori delle figure territoriali della "conca di Bari e il
sistema radiale delle Lame" e della "piana olivata del nord barese", di cui all'elaborato 5.5 del PPTR.

Nell'area di progetto sono presenti i seguenti Beni e Ulteriori Contesti Paesaggistici, in particolare

a) Beni Paesaggistici:

- Aree di Notevole Interesse Pubblico, di cui al D.M. 01.08.1985, recante "Dichiarazione di notevole interesse
pubblico del territorio delle Lame ad ovest e a sud-est di Bari", istituito ai sensi della L. 1497 Supp. G. U. n. 34 del
06.02.1986 e soggetto alle disposizioni della Scheda PAE 0115 e dell'art. 79 delle NTA del vigente PPTR;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
*PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, tutelati ai sensi della lett. c), del co. 1 dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 3 dell'art. 41 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle prescrizioni dell'art. 46 delle NTA del PPTR;

b) Ulteriori Contesti Paesaggistici:

- Reticolo idrografico di connessione alle RER, tutelati ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 42 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 43, alle direttive dell'art. 44 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 47 delle NTA del PPTR;

- Lame e Gravine, tutelate ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 2 dell'art. 50 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 51, alle direttive dell'art. 52 e alle misure di salvaguardia e utilizzazione dell'art. 54 delle NTA del PPTR;

- Città Consolidata, tutelata ai sensi della lett. e), del co. 1 dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004, di cui alle definizioni del co. 1 dell'art. 76 delle NTA del PPTR e soggette agli indirizzi dell'art. 77, alle direttive dell'art. 78.

Il progetto, così come descritto negli elaborati allegati all'istanza che si riscontra, prevede:

- il raddoppio della linea ferroviaria esistente, con posa in opera di traverse in cls, installazione di cuniculi per gli impianti di sicurezza e segnalamento e di recinzioni, nonché e la realizzazione di opere di regimentazione delle acque, con condotta in c.a., e la riconfigurazione del rilevato con gradonatura.

- la realizzazione del nuovo ponte Lamasinata (Km 17+634.34 - Km 17+694.34), prossimo a quello pre-esistente a 5 archi con paramento murario, la cui costruzione, in acciaio e cls, comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di spalle e muri di sostegno in cls, nonché la posa in opera di paratie provvisorie di protezione per il binario esistente;

- demolizione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto al (Km 18+700);

- realizzazione, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, di una nuova viabilità (rettilinea, in rilevato e su muri di contenimento) e del cavalcavia Binetto (km19+328.23), di 15 m di luce, progettato in cls e acciaio. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la presenza di muri andatori di sostegno del rilevato, in materiale cementizio, e la realizzazione di nuovo sedime viario in materiale impermeabile bituminoso;

- demolizione e rifacimento del ponticello di h 2 m (km19+648.37) in cls;

- ampliamento del ponte ad arco (km19+810.43), con scatolare chiuso in c.a. e muri d'ala rivestiti in materiale lapideo. L'intervento prevede opere di scavo e fondazione;

- realizzazione, a spinta, del nuovo sottovia (km19+896.06). L'intervento comporta la realizzazione della nuova viabilità in trincea con muri di sostegno e manto impermeabile bituminoso, in sostituzione dell'incrocio a raso con passaggio a livello esistente, opere di scavo e fondazione, la posa in opera di trave reggisplinta e muri di sostegno, nonché l'illuminazione del sottovia;

- rifacimento sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), con realizzazione tombino scatolare, muri di sostegno e rampe pedonali. L'intervento comporta l'esecuzione di scavi e opere di fondazione, la realizzazione di muri andatori di sostegno;

- adeguamento di n. 5 tombini, con demolizioni e ampliamento della sezione o incremento della lunghezza delle strutture esistenti;

- realizzazione di cunette in c.a. prefabbricate per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche da realizzarsi tanto per i nuovi binari che per quelli esistenti dove mancanti;

- realizzazione di nuove strade complanari di raccordo;

- modifiche nelle banchine e nei fabbricati viaggiatori delle stazioni;

- nuove recinzioni in rete metallica elettrosaldata su sostegni in cls, in muratura a secco e in cls vibrato;

Le opere previste da progetto, così come descritte, risultano in contrasto con:

1) le disposizioni del co. a6) dell'art. 46 e del co. a4) dell'art. 54 delle NTA del PPTR, in quanto comportano l'esecuzione di interventi classificati come non ammissibili e, in particolare: *trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno*, oltre che con le disposizioni della scheda PAE 0115, che reitera i richiamati contenuti.

Per quanto concerne gli **aspetti paesaggistici**, esaminata la documentazione integrativa prodotta dagli istanti, contenente la disamina delle soluzioni localizzative e progettuali alternative e la verifica della compatibilità



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

delle previsioni progettuali con gli Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale, vista la proposta di provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, trasmessa con nota che si riscontra, questa Soprintendenza per quanto di competenza e fatti salvi i diritti di terzi, esprime parere positivo in merito alla richiamata proposta, nel rispetto delle prescrizioni già indicate con precedente nota prot. n. 2718 del 23.03.2021.

In particolare, si evidenzia che:

- Con riferimento alla prescrizione *“tutte le murature a secco, oggetto di demolizione, dovranno essere ricostruite in posizione arretrata e coerente al nuovo andamento del tracciato ferroviario. Durante lo smontaggio si dovrà cercare di preservare la vegetazione spontanea esistente nelle murature e dovranno essere recuperati tutti i materiali lapidei attualmente in opera. Gli stessi dovranno essere ri-posati in opera secondo la tecnica tradizionale, escludendo del tutto il ricorso a malte di qualunque tipo, nonché a fondazioni in cls armato. La costipazione di terreni eventualmente cedevoli dovrà essere realizzata con materiali permeabili, escludendo del tutto il ricorso al calcestruzzo previsto da progetto (cfr. Tav. DAR_3DV011a). Per gli interventi sui muretti a secco si rimanda, altresì, ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 “Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia” e si ricorda che gli stessi hanno carattere prescrittivo nelle aree di Notevole Interesse Pubblico*”, il proponente rappresenta di accogliere in pieno la prescrizione;

- con riferimento alla prescrizione *“analogamente, anche le murature in tufo, oggetto di demolizione nel progetto, dovranno essere oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti (cfr. Tav. DAR_3DV013a, DAR_3DV015a)*, il proponente rappresenta di accogliere in pieno la prescrizione;

- con riferimento alla prescrizione *“il cd. “Edificio in pietra 2” (cfr. Tav. DAR_3DV011a), sulla base della fotografia allegata, sembrerebbe una lamia, tale elemento deve per tanto essere conservato piuttosto che demolito. Il percorso del nuovo binario deve garantire la conservazione dell'elemento e di un suo adeguato intorno*”, il proponente rappresenta che il nuovo tracciato non interferisce direttamente con la struttura che per tanto potrà essere conservata. Qualora nel successivo livello di progettazione dovesse, invece, non confermarsi tale previsione a seguito di *“leggeri e necessari scostamenti del nuovo binario”*, la variazione prevista dovrà comportare una deviazione del binario piuttosto che il proposto smontaggio/rimontaggio della lamia;

- con riferimento ai tombini n. 1, 2, 3, 4 (tavv. DAR_3DY006a, DAR_3DY007a, DAR_3DY008a, DAR_3DY009a) si prende atto che gli stessi come richiesto non saranno demoliti. I nuovi tombini a farsi, potranno essere realizzati *“in prossimità”* degli esistenti ma si specifica che le nuove strutture dovranno essere completamente indipendenti come strutture. Per quanto concerne le morfologie dei nuovi tombini si chiede che siano applicati metodi di ingegneria naturalistica, come canali in pietrame;

- per quanto concerne il cd. Edificio in muratura n. 2, posto in prossimità della diruta casa cantoniera, lo stesso costituiva la postazione di guardia relativa al passaggio a livello oggi soppresso e presente, invece, dinanzi al cd. Edificio in muratura n. 2, i cui materiali costitutivi, sulla base della documentazione fotografica trasmessa sembrerebbero suggerire un'epoca di costruzione più recente. Considerato che la stessa casa cantoniera di che trattasi è stata oggetto di una Verifica dell'Interesse culturale con esito negativo di cui alla nota prot. n. 11640 del 23.11.2020 della Commissione Regionale Patrimonio Culturale riunita presso il Segretariato Regionale per la Puglia del MiC e che legge per conoscenza, non si ritiene che i relativi posti di guardia possano rivestire autonomamente un interesse culturale da richiedere per la demolizione l'espletamento della procedura ex co. 1 lett. a) dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii.;

- con riferimento alla prescrizione *“in generale, nella realizzazione delle sezioni ferroviarie, dei nuovi ponti, ponticelli, cavalcaferrovia, sottovia, il generalizzato uso di calcestruzzo dovrebbe, ovunque possibile, essere mitigato dal ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica”*, si fa presente che ove le strutture in cls non siano sostituibili da opere di ingegneria naturalistica, al fine di uniformare il progetto le soluzioni e le forme di mitigazione adottate per le stesse dovranno essere simili a quelle già condivise con questo Ufficio nel corso del procedimento ID VIA 609, relativo ad un ulteriore tratto del medesimo intervento di raddoppio della linea, quali l'impiego di elementi vegetazionali, riporti di terra, manti erbosi, tasche di rinverdimento;

- per quanto concerne la morfologia del nuovo ponte Lamasinata, esaminate le soluzioni alternative sviluppate dall'istante, valutato che le stesse inciderebbero maggiormente nella lettura della contigua struttura



storica, si ritiene che la soluzione originariamente proposta sia quella da perseguire. Per quanto concerne la cromia, si ritiene più opportuno l'impiego di una coloritura grigio-chiaro piuttosto che bianca. Resta fermo quanto indicato al punto precedente in merito ai rivestimenti delle spalle, nel rispetto dei limiti imposti dal franco idraulico. Si specifica, altresì, che la nuova struttura dovrà essere completamente indipendente da quella storica. Con riferimento a quest'ultima si specifica che qualsiasi opera ad essa relativa dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. Si ricorda a tal proposito che coerentemente a quanto disposto dal Regio Decreto n. 2537 del 1925, art. 52 e recentemente confermato anche dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 21 del 09.01.2014, le prestazioni professionali relative ad interventi sui Beni Culturali competono esclusivamente alla figura professionale dell'architetto, non solo per quanto attiene l'incarico di Progettazione, ma anche di Direzione Lavori. Si ricorda, altresì, che gli interventi di restauro dei paramenti lapidei devono essere "*affidati alla responsabilità e all'attuazione*" di professionisti qualificati, nello specifico settore di competenza di cui alla Parte II dell'allegato B del D. Lgs. n. 42/2004, sulla base del combinato disposto dell'art. 9 bis e dell'art.182 co.1 novies dello stesso Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- per quanto concerne il Ponte ad Arco (km19+810.43), si prende, altresì, atto che le prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio (rivestimenti e barriere) saranno recepite in successivi elaborati. Essendo la suddetta struttura storica un bene culturale, si richiama quanto già indicato al punto precedente in merito all'acquisizione dell'autorizzazione ex art. 21. In tale sede dovrà essere approfondita anche l'interazione tra struttura vecchia e nuova, la quale, in ossequio al principio della reversibilità dovrebbe risultare indipendente, come nel richiamato caso dell'attraversamento sulla lama;

- per quanto concerne il Cavalcaferrovia Binetto (km19+328.23), si prende atto di quanto rappresentato dagli istanti in merito alla presenza del misto stabilizzato a base di cemento pozzolanico. Con riferimento al citato Cavalcaferrovia, nonché al Ponticello (km 19+648.37) e al sottovia Binetto (km19+896.06), si prende, altresì, atto che le ulteriori prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio (rivestimenti, veletta in elementi metallici, barriere bordoponte in metallo dalle adeguate cromie, barriere di protezione a rete integrate cromaticamente al contesto e rinverdite) saranno recepite in elaborati successivi, alla cui verifica si rimanda all'amministrazione procedente;

- nel rifacimento del sottovia circonvallazione di Grumo Appula (km 21+146.92), si prende atto che le prescrizioni progettuali fornite da questo Ufficio con riferimento a materiali e morfologie saranno recepite in elaborati successivi, alla cui verifica si rimanda all'amministrazione procedente;

- si prende atto che, come richiesto da questa Soprintendenza, le recinzioni di tipo A originariamente previste, con rete metallica elettrosaldata (o rete metallica plastificata elettrosaldata), montata su sostegni di conglomerato cementizio armato prefabbricato e precompresso saranno sostituite con recinzioni in muratura di pietra in adesione ai contenuti dell'elaborato del PPTR 4.4.4 "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia";

- si prende atto che, come richiesto da questa Soprintendenza, allo scopo di favorire un migliore inserimento cromatico delle opere a farsi, gli elementi lapidei costitutivi delle nuove strutture a secco (e non), nonché la pietra locale impiegata per i rivestimenti, presenteranno caratteristiche simili agli elementi lapidei già presenti *in situ* nelle murature a secco esistenti;

- con riferimento a quanto indicato in merito alla nuova viabilità si prende atto che, secondo quanto richiesto da questo Ufficio, la stessa sarà realizzata mediante l'impiego di materiali naturali, eco-compatibili e drenanti e con adeguate integrazioni cromatiche, nel rispetto delle indicazioni contenute nell'elaborato del PPTR 4.4.5, recante "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture";

- si prende atto dell'andamento del nuovo percorso per la mobilità dolce, previsto secondo quanto richiesto da questo Ufficio. Considerato che lo stesso interessa anche i beni culturali rilevati lungo il tracciato, il dettaglio progettuale del nuovo percorso potrà essere condiviso nel procedimento autorizzativo ex art. 21 del D. Lgs. n. 42/04 e ss.mm.ii.;

- si ricorda che la progettazione di dettaglio delle opere sulla stazione di Binetto, che sia associata a questo o a diverso lotto deve essere sottoposta ad autorizzazione ex art. 21 nel rispetto di quanto indicato in precedenza;



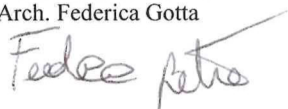
• si prende atto che, come richiesto, gli interventi di espianto della componente vegetazionale saranno seguiti da idonee opere di re-impianto e che nel caso in cui fossero presenti ulivi interferenti con il tracciato di progetto che presentino caratteristiche di monumentalità, anche se inseriti nell'elenco degli ulivi monumentali, la modalità di espianto, trasporto e reimpianto verrà eseguita secondo quanto prescritto nelle linee guide allegato A della D.G.R 3 settembre 2013, n. 1576 - Legge regionale 4 giugno 2007, n. 14 "Tutela e valorizzazione del Paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia.

Sotto il profilo della **tutela archeologica**, esaminati gli elaborati progettuali e , nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" con i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi dell'occupazione antropica de territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischio medio o medio-alto a parte delle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologico dotati dei necessari requisiti. Il proponente potrà concordare con il funzionario competente per territorio le modalità operative, ai fini dell'elaborazione del Progetto di scavo, da effettuarsi a carico della committenza sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza. Sotto il profilo della tutela archeologica, esaminati gli elaborati progettuali e , nello specifico, il "Documento di valutazione archeologica preventiva" e i relativi allegati cartografici, considerato che all'esito dell'analisi del territorio e della ricognizione condotta sul campo il summenzionato Documento attribuisce rischi medio o medio-alto alle aree ricognite, e dichiara che il potenziale archeologico non è valutabile per la gran parte del tracciato di progetto, ai fini della valutazione preventiva dell'Interesse archeologico, si chiede che sia proposto a questa Soprintendenza un progetto di indagine archeologica redatto da professionisti archeologico dotati dei necessari requisiti. Il proponente potrà concordare con il funzionario competente per territorio le modalità operative, ai fini dell'elaborazione del Progetto di scavo, da effettuarsi a carico della committenza sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza.

Il Soprintendente
arch. Giovanna Cacudi



Responsabile del Procedimento
Funzionario Architetto
Arch. Federica Gotta



Funzionario Archeologo
Dott.ssa Ebe Chiara Principalli

Documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs n. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate,
sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-ba @cultura.gov.it

Prescrizione della Soprintendenza Archeologica

Con riferimento al parere espresso dalla Soprintendenza con nota del 30.06.2022 n.7340-P, il Committente dovrà redigere , concordando con il funzionario competente per territorio della stessa Soprintendenza , un Progetto di Indagine archeologica redatto da professionisti archeologi concordando con il funzionario competente per territorio della stessa Soprintendenza il Progetto di Scavo .