



DETERMINAZIONE MOTIVATA DI CONCLUSIONE DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DEL 14.06.2022

Procedimento:	ID PROC 1652
	IDVIA 609: Procedimento autorizzatorio unico regionale ex art. 27 - bis del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii.
Progetto:	<i>Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera</i>
Comuni interessati:	Grumo Appula (BA), Toritto (BA)
Tipologia:	D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii – Parte II – All. IV p.to 7) lettera i) L.R. 11/2001 e s.m.i - Allegato B, Elenco B1, B.1.d)
Autorità Comp.:	Regione Puglia ex l.r. 11/2001
Proponente:	Ferrovie Appulo Lucane Srl

Il giorno 14.06.2022 partire dalle ore 10:15 si tiene la **seconda** seduta di Conferenza dei Servizi decisoria, regolarmente convocata, ai sensi dell'art.14 co.2 e co.4 della L. 241/1990, dell'art. 27 - bis co. 7 del TUA e dell'art.15 della L.R. 11/2001 e s.m.i, con nota della Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. AOO_089/6989 del 25.05.2022, ai fini del conseguimento del provvedimento autorizzatorio unico regionale che comprenderà il provvedimento di VIA ed i titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto in epigrafe, in ossequio alle disposizioni dell'art. 27-bis del TUA.

Considerata la situazione contingente relativa all'emergenza sanitaria epidemiologica da COVID-19 in atto sull'intero territorio nazionale, la conferenza dei servizi si svolge in modalità telematica con accesso da remoto con le modalità di partecipazione indicate nella nota di convocazione.

Si evidenzia che, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della seduta, i componenti provvederanno all'apposizione della propria firma sul verbale in formato digitale mediante la trasmissione di apposita dichiarazione che sarà trasmessa a conclusione dei lavori e che recherà espresso riferimento alla firma digitale apposta sul verbale medesimo.

Presiede la Conferenza dei Servizi la Dirigente *ad interim* della Sezione Autorizzazioni Ambientali, dott.ssa Antonietta Riccio.

Svolge la funzione di segretario verbalizzante il Funzionario istruttore della Sezione Autorizzazioni Ambientali, ing. Caterina Carparelli.

Il Responsabile del Procedimento effettua l'accertamento dei presenti rappresentando, che, con riferimento alle disposizioni che regolano le Conferenze di Servizi, ogni Ente o Amministrazione convocata partecipa alla Conferenza dei Servizi attraverso un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso (art. 14 ter co.3 della L. 241/1990 e s.m.i); qualora il rappresentante legale dell'Amministrazione sia assente, il soggetto partecipante in sostituzione di questi deve essere munito di formale provvedimento di delega dalla quale risulti l'attribuzione della competenza ad esprimere definitivamente la volontà dell'Ente rappresentato.

Risultano presenti alla odierna seduta:

-
- per l'**Autorità competente PAUR**
 - Antonietta Riccio, dirigente *ad interim* della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Presidente della Conferenza dei Servizi
 - Giuseppe Angelini, Responsabile del Procedimento
 - Caterina Carparelli, Funzionario Istruttore
 - per il proponente **Ferrovie Appulo Lucane Srl**
 - Massimiliano Natile (Responsabile del Procedimento)
 - Silvio Verni (progettista)
 - Riccardo Mazzotta (progettista)
 - per il **Servizio VIA/VInca** della Regione Puglia
 - Fabiana Luparelli (giusta delega in atti)
 - per la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari**
 - Federica Gotta (giusta delega in atti)
 - per la **Sezione Tutela e valorizzazione del Paesaggio** della Regione Puglia
 - Stefania Cascella (giusta delega in atti)

Il Responsabile del Procedimento precisa che non sono ammesse registrazioni audio e video da parte dei presenti, se non preventivamente autorizzate da tutti i partecipanti della CdS ai sensi e per gli effetti del D.lgs. 196/2013.

Il Presidente, preso atto delle presenze, avvia ufficialmente i lavori della conferenza precisando che trattasi della **seconda** seduta della Conferenza dei Servizi decisoria prevista dal co. 7 dell'art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che regola il P.A.U.R..

La CdS, indetta per il 17.03.2022 (giusta nota prot. n. AOO_089/2402 del 24.02.2022), deve concludersi perentoriamente entro 90 giorni dalla data della prima riunione, ai sensi dello stesso co.7, e, pertanto, entro la data del **15.06.2022**.

Il Proponente, a corredo dell'istanza di PAUR, ha evidenziato l'elenco delle autorizzazioni e pareri da acquisire ed i relativi enti **preposti** al loro rilascio, come di seguito richiamati:

<i><u>Titoli e Autorizzazioni richiesti nell'ambito del Provvedimento Unico</u></i>		
ASSENSO/AUTORIZZAZIONE	RIFERIMENTI NORMATIVI	AUTORITÀ COMPETENTE
PROVVEDIMENTO DI VIA <input type="checkbox"/> NON COMPRENSIVO DI V.I. <input checked="" type="checkbox"/> COMPRENSIVO DI V.I.	Art. 23 (e se V.I. art. 10 co.3) D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii.	REGIONE PUGLIA – SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - SERVIZIO VIA/ VINCA
Autorizzazione Paesaggistica	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. art. 146 D.lgs. 42/ 2004 - art. 90, NTA PPTR	Regione Puglia <i>Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 6 della L.R.11/2001.	Regione Puglia <i>Sezione Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la mobilità</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Sezione Urbanistica</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Sezione Risorse Idriche</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Lavori Pubblici</i>

Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali
Parere di competenza Autorizzazione allo scarico delle acque	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 15 comma 4 Regolamento Regionale n.26/2013	Città metropolitana di Bari
Approvazione del progetto ai fini urbanistici in variante allo strumento urbanistico vigente Parere di competenza	D.P.R. 327/2001 D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Comune di Grumo Appula
Approvazione del progetto ai fini urbanistici in variante allo strumento urbanistico vigente Parere di competenza	D.P.R. 327/2001 D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Comune di Toritto
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 26 - 146 D.Lgs. 42/2004	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. art. 4 comma 1 lettera o) della L.R. N.27 del 04/10/2006	ARPA Puglia
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	ASL Bari
Parere di competenza – Area Alta Pericolosità Idraulica - Rischio R4	comma 4 e 5 dall'articolo 4 e delle NTA del PAI D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti interrate AQP	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Acquedotto Pugliese S.P.A Area Grandi Vettori
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti interrate AQP	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Acquedotto Pugliese S.P.A Struttura Territoriale Operativa BA/BAT
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti aeree e interrate	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	ENEL S.P.A
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	TERNA S.P.A.
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti aeree e interrate	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	TELECOM S.P.A

Nel procedimento sono stati coinvolti, inoltre, anche gli Enti che di prassi sono inseriti nell'indirizzario in quanto componenti del Comitato VIA.

Si procede quindi alla ricostruzione dell'intero iter procedimentale fin qui svolto.

Principali Scansioni Procedimentali

Dal punto 1 al punto 37 si rimanda al verbale della seduta del 17.03.2022.

38. con pec del 28.03.2022, acquisita al prot. n. 4208 del 29.03.2022, la Sezione Urbanistica - **Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici** della Regione Puglia ha trasmesso nota rif. prot. n.3532 del 28.03.2022;
39. con pec dell'11.04.2022, acquisita al prot. n. 4981 del 13.04.2022, la **Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio** della Regione Puglia ha trasmesso nota rif. prot. n.3398 dell'11.04.2022;
40. con pec del 14.04.2022, acquisita al prot. uff. n. 5393 del 21.04.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/1791 del 14.04.2022 con cui ha trasmesso il “verbale sottoscritto con l'amministrazione comunale di Grumo Appula”, comunicando che “(...) si è convenuto di NON sopprimere il passaggio a livello alla progressiva km 21+900 della linea Bari – Matera(...)” e che “(...) FAL si è impegnata a realizzare la viabilità, prevista da piano regolatore, tra via Roma e Via Ernesto Bonovoglia (...) la proposta progettuale prevede l'inserimento di una rotatoria e la presenza di una pista ciclo-pedonale, come da elaborato “Stralcio plan” allegato alla presente.”;
41. con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati;

42. con nota della **Sezione Autorizzazioni Ambientali** prot. n. AOO_089/6989 del 25.05.2022 è stata convocata l'odierna seduta di Conferenza dei Servizi decisoria;
43. con pec del 3.06.2022, acquisita al prot. uff. n. 7375 del 7.06.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2483 del 1.06.2022, con cui ha trasmesso un'integrazione dello studio di compatibilità paesaggistica.
44. con pec del 10.06.2022, acquisita al prot. n. 7745 del 14.06.2022, la **Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia** ha trasmesso nota rif. prot. n. 5096 del 10.06.2022;

Tutto ciò premesso e richiamato, si riporta di seguito la tabella sinottica con tutti gli Enti facenti parte della CdS, indicando in corrispondenza a ciascuno i riferimenti dei contributi trasmessi, che sono già disponibili sul Portale Ambientale o che saranno allegati al presente verbale per farne parte integrante ed essere, contestualmente allo stesso, pubblicati sul medesimo Portale.

ENTE	ASSENSO / AUTORIZZAZIONE
COMUNI	
COMUNE DI GRUMO APPULA	<p>Dichiarazioni a verbale della seduta di CdS del 17.03.2022.</p> <p>Nota prot. n. UI/1791 del 14.04.2022 del Proponente con cui ha trasmesso il <i>"verbale sottoscritto con l'amministrazione comunale di Grumo Appula"</i>.</p> <p>Riscontri del Proponente del 19.05.2022.</p> <p>Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.</p>
<p>Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:</p> <p>“Prende la parola il RdP del Proponente illustrando le caratteristiche salienti dell'intervento in oggetto.</p> <p>Il sindaco del Comune di Grumo Appula chiede di illustrare nel dettaglio le soluzioni progettuali frutto dei confronti intercorsi tra il Proponente e il Comune.</p> <p>Prende la parola il progettista Verni (FAL) precisando che tutti gli elaborati che riportano le soluzioni progettuali concordate fanno parte della documentazione trasmessa in fase di integrazioni di merito ex. art. 27bis c.5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..</p> <p>Il Comune di Grumo Appula segnala la criticità dell'attraversamento ferroviario a monte della stazione FAL di Grumo Appula per non essere adeguata al transito su due corsie di marcia e si riserva di approfondire meglio, sulla base anche delle valutazioni della Soprintendenza, la soluzione del sottopasso in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello e, più in generale, la funzionalità della viabilità alternativa così come aspetti di gestione della chiusura del passaggio a livello al fine di comprendere come le FAL intendano assicurare, in occasione di particolari circostanze, il passaggio di mezzi sull'attuale linea ferroviaria (ad esempio, automezzi di linea FAL e altri, mezzi di soccorso e attraversamento in occasione della festività della Madonna di Mellitto e della Trinità, che sono eventi di natura religiosa e di cultura popolare pluriscolari).</p> <p>Il Comune di Grumo Appula chiarisce che la procedura espropriativa sarà curata da FAL con oneri rientranti nel Quadro economico dell'opera, mentre il Comune è competente nell'approvazione del progetto sul piano urbanistico in variante al PUG, con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Inoltre, il Comune dovrà essere il beneficiario dell'esproprio per quanto attiene alle nuove viabilità.</p> <p>Chiarisce inoltre che renderà nell'ambito del procedimento la propria istruttoria tecnica, che verrà consolidata in sede di Consiglio Comunale con una DCC a valle dell'approvazione del provvedimento di PAUR.</p> <p>L'ing. Natile rappresenta che, nel corso di numerose interlocuzioni avvenute con l'Amministrazione Comunale di Grumo Appula, è stata condivisa una soluzione progettuale che prevede la soppressione del passaggio a livello alla progressiva km 21+514.</p> <p>Atteso che lo stato dei luoghi non permette l'eliminazione del passaggio a livello mediante modifiche piano</p>	

– altimetrichie del tracciato stradale o della linea ferroviaria, la soluzione proposta prevede interventi di viabilità compensativa.

In particolare:

- Realizzazione di una viabilità di PRG a valle del P.L.;
- Realizzazione di un sottopasso ciclo – pedonale;
- Realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità nei pressi della scuola elementare di via Grizantu.

Il progettista ing. Verni rappresenta che la necessità di mantenere l'opera di scavalco esistente con la sua attuale larghezza si è resa necessaria al fine di preservare il bene di interesse culturale esistente, così come richiesto nei pareri espressi dalla Soprintendenza e dal Comitato VIA nella presente procedura. A tal fine è stato previsto il solo prolungamento dell'opera esistente affiancando una nuova opera di scavalco che ne conserva la sezione trasversale.

Il Comune di Grumo Appula, preso atto delle motivazioni progettuali tese alla tutela del bene di interesse culturale, rileva tuttavia che sul piano funzionale la soluzione è penalizzante per il traffico viario, per cui propone in quel caso il mantenimento del passaggio a livello o una soluzione che preservi l'opera d'arte esistente, ad utilizzarsi ad esempio come passaggio ciclabile, e la realizzazione ex novo di un attraversamento ferroviario a doppia corsia, ovvero ancora che l'attraversamento attuale resti nelle condizioni odierne con il solo adeguamento delle barriere laterali e si mantenga in essere il passaggio a livello mantenendo anche la viabilità alternativa prevista dall'idea progettuale.

Il Comune di Grumo Appula precisa che è fondamentale garantire il transito dei mezzi di soccorso, del trasporto pubblico su gomma e delle processioni religiose legate a tradizioni plurisecolari. Pertanto le soluzioni che potranno essere accettate dal Comune devono far salve le suddette esigenze.

Il rappresentante di FAL prende atto delle osservazioni del Comune di Grumo Appula.

Il rappresentante di FAL, a riguardo delle espropriazioni, rappresenta che, una volta cristallizzato e approvato il progetto in sede di conferenza di servizi, sarà possibile avviare, con i comuni interessati, l'iter per l'approvazione del progetto con variante dello strumento urbanistico e apposizione del vincolo pre-ordinato all'esproprio.

A valle di tali approvazioni, il settore regionale che ha individuato le Ferrovie Appulo Lucane quale soggetto attuatore dell'intervento, approverà il progetto ai fini urbanistici, dichiarando nel contempo la pubblica utilità dell'opera.

Successivamente, al fine di dare concreta attuazione agli espropri, le Ferrovie Appulo Lucane richiederanno, all'Autorità regionale, la Delega all'esercizio delle potestà espropriative.

Il funzionario istruttore Tiziana Romano ritiene opportuno chiarire se sia necessario in questa fase coinvolgere l'Ufficio per le Espropriazioni della Regione Puglia, riservandosi di operare un confronto diretto con l'Ufficio stesso.”.

Con pec del 14.04.2022, acquisita al prot. uff. n. 5393 del 21.04.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/1791 del 14.04.2022 con cui ha trasmesso il “verbale sottoscritto con l'amministrazione comunale di Grumo Appula”, comunicando che “(...) si è convenuto di *NON sopprimere il passaggio a livello alla progressiva km 21+900 della linea Bari – Matera(...)*” e che “(...) FAL si è impegnata a realizzare la viabilità, prevista da piano regolatore, tra via Roma e Via Ernesto Bonovoglia (...) la proposta progettuale prevede l'inserimento di una rotonda e la presenza di una pista ciclo-pedonale, come da elaborato “Stralcio plan” allegato alla presente.”.

Con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati.

Non risultano ulteriori contributi da parte del Comune di Grumo.

PROVINCE

CITTÀ METROPOLITANA DI BARI
Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente,

Nota rif. prot. n.11013 del 08.02.2021, acquisita al prot. n.1854 dell'11.02.2021.

Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:	
<p>"Con pec del 08.02.2021, la Città Metropolitana di Bari - Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico ha trasmesso nota rif. prot. n.11013 del 08.02.2021, acquisita al prot. n.1854 del 11.02.2021, con la quale ha comunicato che: "... prende atto di quanto riportato nell'elaborato "D02" Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento - dalla quale si rileva che, relativamente all'attraversamento ferroviario FAL con Via San Giovanni Bosco a Toritto, le acque meteoriche saranno intercettate da griglie di captazione e convogliate in una vasca di trattamento in continuo (per essere sottoposte al processo di dissabbiatura). Detta vasca avrà una capacità 2: 13,34 m3. Le acque meteoriche saranno infine scaricate nella zona anidra degli strati superficiali del sottosuolo mediante un pozzo anidro che sarà realizzato con una profondità di circa 75 m dal piano campagna; con questa profondità si assicurerà un franco di sicurezza di 103 che garantirà la tutela della falda idrica. Si resta in attesa di conoscere l'avvenuta realizzazione delle opere previste in progetto ed attinenti lo smaltimento delle acque meteoriche, nonchè la data di attivazione dello scarico proposto.". Il Proponente, come richiesto dalla Città metropolitana, si impegna a comunicare tempi e modalità di realizzazione delle opere previste in progetto.".</p>	
CITTÀ METROPOLITANA DI BARI Settore Trasporti	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
REGIONE PUGLIA	
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI Servizio VIA/VIncA	<p>Parere del Comitato VIA regionale prot. n.2400 del 15.03.2022.</p> <p>Dichiarazioni a verbale della seduta di CdS del 17.03.2022.</p> <p>Quadro delle condizioni ambientali trasmesso con mail del 13.06.2022.</p> <p>Dichiarazioni a verbale dell'odierna seduta di CdS.</p>
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:	
<p>"Nella seduta del 15.03.2021 il Comitato VIA regionale ha effettuato la valutazione di competenza formulando il proprio parere rif. prot. n.2400 del 15.03.2022.</p> <p>Con mail del 16.03.2022 il Servizio VIA/VIncA ha trasmesso il "Quadro delle condizioni ambientali", che costituirà allegato alla Determinazione Dirigenziale di VIA/VIncA.</p> <p>La delegata del Servizio VIA/VINCA procede a darne lettura.</p> <p>Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.</p> <p>La delegata del Servizio VIA/VIncA precisa che il parere del Comitato VIA del 15.03.2022 è stato formulato sulla base delle previsioni di progetto riportate nelle integrazioni prodotte in esito alla fase di pubblicità, pertanto si riserva di rivalutare il proprio contributo qualora, a valle delle valutazioni che il Proponente farà in riscontro alle osservazioni dell'amministrazione comunale di Grumo Appula, il progetto dovesse subire modifiche sostanziali in termini ambientali.".</p> <p>Con mail del 13.06.2022 il Servizio VIA/VIncA ha trasmesso il "Quadro delle condizioni ambientali" aggiornato, che costituirà allegato alla Determinazione Dirigenziale di VIA/VIncA.</p> <p>La delegata del Servizio VIA/VINCA ne dà lettura.</p> <p>Il Proponente conferma l'ottemperabilità delle prescrizioni indicate.</p>	

Alle ore 10:30 si unisce ai lavori il Sindaco di Toritto, Pasquale Regina.

COMUNI

COMUNE DI TORITTO	Dichiarazioni a verbale dell'odierna seduta di CdS.
Il Sindaco del Comune di Toritto prende la parola rappresentando delle criticità relative al deflusso delle acque di piattaforma stradale in Via don Bosco, nei pressi del centro parrocchiale, e alla realizzazione di un altro sottopasso in adiacenza di quello esistente che non è possibile allargare in quanto tutelato essendo risalente ad oltre 70 anni fa.	
Interviene il Proponente riferendo che le richieste in merito al deflusso delle acque in zona Cimitero e al sottopasso stradale sono state già accolte progetto in esame e mostra a schermo le soluzioni progettuali che riscontrano le richieste del Comune di Toritto.	
Il Sindaco del Comune di Toritto ritiene esaustivo il riscontro del Proponente, così come rappresentato nelle tavole progettuali mostrate a schermo.	
REGIONE PUGLIA	
SEZIONE URBANISTICA Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata	Nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021, acquisita al prot. n. 7122 in pari data. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022: "Con pec del 13.05.2021, acquisita al prot. n. 7122 in pari data, la Sezione Urbanistica - Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata della Regione Puglia , nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021 con la quale ha comunicato che: (...) non si rilevano profili di competenza limitatamente agli aspetti urbanistici, fatti salvi eventuali vincoli demaniali di uso civico, per i quali si esprime il Servizio competente." .".	
SEZIONE URBANISTICA Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi civici	Nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, acquisita al prot. n.2760 in pari data. Nota, rif. Prot. n. 8373 del 08.07.2021, acquisita al prot. n. 10396 in pari data. Nota rif. prot. n.3532 del 28.03.2022, acquisita al prot. n. 4208 del 29.03.2022. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022: "Con pec del 26.02.2021, la Sezione Urbanistica - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia ha trasmesso nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, acquisita al prot. n.2760 in pari data, con la quale ha comunicato che afferisce alla competenza del Servizio il "...rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, previa apposita richiesta....completa della puntuale specificazione dei dati catastali di tutti i terreni interessati dagli interventi proposti..." e che "..... appaiono essere interessati dal procedimento "de quo" i Comuni di Grumo Appula e Toritto. I Comuni di Grumo Appula e Toritto risultano quali Comuni validati sul P.P.T.R. (PPTR SIT Puglia, nella sezione Usi civici: verifica consistenza), in particolare nel territorio del Comune di Toritto non risultano terre demaniali civiche o gravate da uso civico, mentre il territorio del Comune di Grumo Appula risulta parzialmente gravato da usi civici. Potrà, pertanto, codesta Sezione autonomamente verificare sul P.P.T.R., sulla base delle particelle catastali interessate dall'intervento, l'eventuale natura civica dei terreni "de quibus", ovvero richiedere allo scrivente Servizio, o far richiedere al proponente interessato attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, completa della puntuale indicazione dei dati catastali dei terreni interessati dagli interventi proposti e opere connesse....".	
Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo anche la nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021, inoltrata a tutti gli enti coinvolti nel procedimento compreso il Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia, nella quale, tra l'altro, ha indicato che: "Con riferimento alla nota del Servizio Osservatorio Abusivismo e usi Civici del 26/02/2021, si comunica che l'intervento di progetto non è gravato da vincoli relativi agli Usi Civici come si evince dalla planimetria allegata e relativa allo stralcio del PPTR (Usi Civici), l'intervento interessa la linea ferroviaria (indicata in arancio in planimetria) che è ben lontana dai vincoli indicati (in azzurro), pertanto la verifica della presenza di	

eventuali vincoli si ritiene soddisfatta.”

Con pec dell'8.07.2021, la **Sezione Urbanistica - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi civici della Regione Puglia**, ha trasmesso ulteriore nota rif. prot. n. 8373 dell'8.07.2021, acquisita al prot. n. 10396 in pari data, con la quale ha ribadito, tra l'altro, le competenze del Servizio relative al “*rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, previa apposita richiesta.....*”.

Il Proponente conferma che l'intervento di progetto non è gravato da vincoli relativi agli Usi Civici come già comunicato con nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021.”.

Con pec del 28.03.2022, la Sezione Urbanistica - **Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici** della Regione Puglia ha trasmesso la nota rif. prot. n.3532 del 28.03.2022, acquisita al prot. n. 4208 del 29.03.2022, con cui rimanda alla nota prot. n. 2216 del 26.02.2021.

Il **Proponente** conferma che l'intervento di progetto non è gravato da vincoli relativi agli Usi Civici come già comunicato con nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021.

SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS
SEZIONE CICLO RIFIUTI E BONIFICHE	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE DIFESA DEL SUOLO E RISCHIO SISMICO	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO	Nota rif. prot. n.3398 dell'11.04.2022, acquisita al prot. n. 4981 del 13.04.2022. Riscontri del Proponente del 19.05.2022. Nota rif. prot. n. 5096 del 10.06.2022.

Con pec dell'11.04.2022, la **Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio** della Regione Puglia ha trasmesso nota rif. prot. n. 3398 dell'11.04.2022.

Si dà per letta la nota.

Con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati.

Con pec del 10.06.2022, acquisita al prot. n. 7745 del 14.06.2022, la **Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio** della **Regione Puglia** ha trasmesso nota rif. prot. n. 5096 del 10.06.2022.

La delegata della Sezione Paesaggio dà lettura delle parti salienti della nota, con cui si esprime parere favorevole indicando le seguenti prescrizioni:

- *al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico della viabilità di raccordo tra via Roma e via Bonavoglia, valorizzarla quale elemento di definizione del margine urbano, e permettere l'ombreggiamento dei percorsi ciclopedonali, lungo l'intera viabilità dovrà essere piantumato un filare alberato, in continuità e della stessa specie delle alberature presenti in via E. Bonavoglia in adiacenza dell'Arco monumentale (tutelato ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004);*
- *in sostituzione del bosso, per le nuove piantumazioni previste nelle zone a carattere rurale, in affiancamento al reimpianto delle alberature esistenti, dovranno essere adoperate formazioni vegetali tipiche del contesto agricolo e della macchia mediterranea presente nelle lame (es. alaterno (*Rhamnus alaternus*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), corbezzolo (*Arbutus unedo*), fillirea (*Phillyrea latifolia*), mirto (*Myrtus communis*), pungitopo (*Ruscus aculeatus*), carrubo (*Ceratonia siliqua*), perastro (*Pyrus pyraster*), fico d'india (*Opuntia ficus-indica*), olivastro (*Olea europaea*)...);*
- *il paramento lapideo che riveste lo scavo in trincea in corrispondenza della stazione di Grumo Appula dovrà essere restaurato e ripristinato in corrispondenza delle lacune, seguendo gli accorgimenti già dettati dalla SABAP per il recupero dei rivestimenti lapidei degli attraversamenti ferroviaria in muratura (cfr. nota SABAP prot. n. 4955 del 20.05.2022);*
- *i tappeti erbosi nelle aree di risulta o intercluse dalle opere di progetto dovranno essere realizzati*

mediante specie rustiche, preferibilmente tappezzanti, con ridotte esigenze di manutenzione e di fabbisogno idrico.

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni progettuali indicate dalla Sezione.

La delegata della Sezione, inoltre, come già indicato nella nota succitata, in merito alla viabilità di raccordo tra via Bonavoglia e via Roma concordata con il Comune di Grumo Appula, invita il Proponente a rivalutare la soluzione progettuale al fine di evitare la sovra-infrastrutturazione in un'area poco estesa a bassa densificazione e di margine nel contesto urbano, che raddoppia la viabilità di raccordo tra la SP1 e la SP71 ubicate a poca distanza.

Il Proponente ritiene che la soluzione progettuale suggerita dalla Sezione paesaggio può considerarsi meno invasiva di quella contenuta nella revisione di maggio 2022 e si impegna a presentarla per un'eventuale condivisione all'amministrazione comunale di Grumo Appula.

Il funzionario istruttore del PAUR sottolinea la necessità che il pacchetto progettuale oggetto della valutazione e dell'approvazione definitiva sia completo e interamente conforme alle modifiche intervenute a valle della seduta di CdS del 17.03.2022, come illustrate nella nota del Proponente prot. n. UI/2342 del 19.05.2022.

Il Proponente si impegna a fornire entro il 20.06.2022 tutti gli elaborati aggiornati in conformità alla versione progettuale di cui alla nota del Proponente prot. n. UI/2342 del 19.05.2022.

Alle ore 11:45 il Sindaco di Toritto lascia i lavori.

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI Servizio AIA/RIR	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE RISORSE IDRICHE	Nota rif. prot. n.2532 del 2.03.2021, acquisita al prot. n.2938 del 2.03.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:

"Con pec del 2.03.2021, la **Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia** ha trasmesso parere rif. prot. n.2532 del 2.03.2021, acquisito al prot. n.2938 in pari data, con il quale ha comunicato che: "...Il progetto nel suo complesso, interessa i territori comunali di Toritto (BA) e Grumo Appula (BA) in aree che il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il cui aggiornamento è stato adottato con D.G.R. n. 1333/2019, non sottopone a vincoli. Tanto premesso ed evidenziato, vista la tipologia di opere ed infrastrutture a servizio delle stesse, la Sezione scrivente non ravvisa elementi ostativi all'intervento proposto ed esprime parere favorevole alla realizzazione dello stesso, limitatamente agli aspetti strettamente di competenza, ferme restando le seguenti prescrizioni:

- per la risoluzione delle interferenze con infrastrutture AQP, acquisisca il proponente prioritariamente il parere del gestore e ne condivida le soluzioni tecniche;
- per quanto riguarda lo smaltimento delle acque in corrispondenza dell'attraversamento al Km 24+190, in sede di autorizzazione allo scarico, si demanda al competente ufficio della Città Metropolitana la verifica di dettaglio della conformità dei sistemi adottati al R.R. n. 26/2013;
- nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali;
- nelle aree di cantiere, il trattamento dei reflui civili, ove gli stessi non siano diversamente collettati/conferiti, dovrà essere conforme al Regolamento Regionale n.26/2011 come modificato ed integrato dal R.R. n.7/2016.".

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.”.

SEZIONE GESTIONE SOSTENIBILE E TUTELA DELLE RISORSE FORESTALI E NATURALI	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
ORGANI DELLO STATO	

MINISTERO DELLA CULTURA Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
MINISTERO DELLA CULTURA Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari	<p>Nota rif. prot. n. 1316 del 15.02.2021, acquisita al prot. n.2042 in pari data</p> <p>Nota prot. n. 4955 del 20.05.2021, acquisita al prot. uff. n. 7564 del 20.05.2021.</p> <p>Dichiarazioni a verbale della seduta di CdS del 17.03.2022.</p> <p>Riscontri del Proponente del 19.05.2022.</p> <p>Dichiarazioni a verbale dell'odierna seduta di CdS.</p>

Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:

*"Con pec del 15.02.2021, la **SABAP per la Città metropolitana di Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n. 1316 del 15.02.2021, acquisita al prot. n.2042 in pari data, con la quale ha comunicato che :".... Oltre alle competenze in materia ambientale e paesaggistica, ricade su questo Ufficio la tutela dei beni culturali di cui alla parte II del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii..... La realizzazione di opere, di qualunque genere, sulle stesse deve essere sottoposta alla preventiva autorizzazione da parte del Soprintendente, ai sensi dell'art. 21 dello stesso D. Lgs. n. 42/2004. Il progetto in esame prevede interventi nelle stazioni di Grumo e Toritto, nonché sul percorso ferroviario che tra esse si dispiega, comportando la trasformazione e in alcuni casi la demolizione di opere ricadenti nell'area di intervento (tombini, sottovia, recinzioni, cisterne, casolari).... Si evidenzia che l'autorizzazione ex art. 21 non risulta indicata nell'elenco fornito dal proponente tra i titoli da acquisire. Si chiede, per tanto, di chiarire se tale titolo verrà richiesto con differente istanza. Si rappresenta sin d'ora che per esprimersi ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/04, questo Ufficio necessita di acquisire la seguente documentazione integrativa (...)".*

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.1316 del 15.02.2021 con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021, nella quale chiede il rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/04 sulle opere presenti in progetto di demolizione e/o trasformazione, fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.

Con pec del 20.05.2021, la **SABAP per la Città metropolitana di Bari**, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.4955 del 20.05.2021, acquisita al prot. n.7564 in pari data, con la quale, tra l'altro, fornisce una serie di indicazioni progettuali.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.4955 del 20.05.2021 con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata.

Il referente della **SABAP** conferma la non competenza della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia trattandosi di un intervento ricadente interamente nelle competenze territoriali della SABAP per la Città Metropolitana di Bari.

Riferisce, inoltre, che per quanto concerne gli aspetti inerenti la tutela archeologica, si fa integralmente riferimento ai contenuti della precedente nota prot. n.4955 del 20.05.2021.

Per quanto concerne, invece, il profilo di tutela ambientale le indicazioni progettuali contenute nella precedente nota prot. n.4955 del 20.05.2021 sono state sostanzialmente recepite dal Proponente nella nuova versione progettuale fornita. Si rileva, tuttavia, che non risultano trasmessi i richiesti foto-inserimenti volti a valutare l'impatto del nuovo sistema di pubblica illuminazione sui differenti contesti interessati dall'intervento, urbani e rurali.

Preso atto che per le motivazioni esposte dal Proponente nella documentazione di progetto non è possibile impiegare tecniche di ingegneria naturalistica come forma di mitigazione al generalizzato uso di calcestruzzo, con particolare riferimento alle opere di contenimento di cui alla tavole E-41, E-42, E-43, si chiede di proporre forme di mitigazione alternative e realizzabili.

Per quanto riguarda invece i profili di tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004, si rappresenta quanto segue.

Con riferimento alle modifiche alla viabilità introdotte dalla nuova versione di progetto nel Comune di

Grumo Appula, si evidenzia che:

- per quanto concerne la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale previsto nel comune di Grumo Appula, all'altezza del PL al km 21+514, nell'area della Stazione, dovranno preventivamente essere sottoposti al vaglio della Soprintendenza gli elaborati progettuali di dettaglio, evidenziando in primo luogo se la realizzazione di tale opera comporta o meno la demolizione del fabbricato in muratura prospiciente il casello. Si evidenzia sin d'ora che per essere autorizzato il sottopasso dovrà prevedere morfologie e materiali idonei al contesto culturale e paesaggistico di inserimento. Considerato che lo stesso, oltre a ricadere direttamente nell'area di Stazione, si dispone, altresì, in prossimità dell'arco Dioguardi, prospiciente via Roma, il quale costituisce a sua volta, così come la stessa via, un bene culturale ai sensi della Parte II del Codice, dovranno essere prodotti anche idonei foto-inserimenti, volti a valutare il corretto inserimento delle opere a farsi. In via preliminare non si ritiene idoneo l'impiego di coperture in alucobond;
- analogamente, dovranno preventivamente essere condivise in dettaglio con questo Ufficio le modifiche da apportarsi alla viabilità e alla perimetrazione della scuola Devitofrancesco – Giovanni XXIII, il quale costituisce a sua volta un bene culturale ope legis, tutelato ai sensi della Parte II del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii..

Come già indicato nella precedente nota di questo Ufficio, le nuove strutture volte ad ampliare gli attraversamenti esistenti possono essere realizzate secondo due differenti approcci progettuali. Nel primo caso, reiterando i caratteri morfo-tipologici, i materiali e i sistemi costruttivi delle strutture storiche esistenti, nel secondo caso, introducendo morfologie di carattere dichiaratamente contemporaneo, purché compatibili con le istanze di tutela dei beni culturali adiacenti, in carpenteria metallica e indipendenti rispetto alle strutture storiche.

Nel caso di ricorso a materiali lapidei si è, inoltre, evidenziato che gli stessi non debbano essere impiegati esclusivamente come rivestimento, ma che alla percezione estetica debba corrispondere una funzione strutturale, quale ad esempio quella di muro di contenimento contro-terra, da realizzarsi secondo le tecniche costruttive tradizionali. Rilevato che la scelta progettuale presentata ricade sull'introduzione di strutture miste in acciaio cor-ten e calcestruzzo armato, per quest'ultimo dovranno evitarsi i rivestimenti lapidei previsti da progetto, in favore di differenti opere di mitigazione, da condividersi in dettaglio preventivamente con questo Ufficio.

Tutto quanto premesso:

- per quanto concerne il cavalca-ferrovia ad arco, di cui al km 21+900 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato da questo Ufficio, la nuova versione di progetto ne dispone la conservazione. Tuttavia, la presenza delle spalle in cls armato nel nuovo attraversamento, contiguo alla struttura storica, dovrà essere mitigata, in alternativa al rivestimento lapideo previsto da progetto, attraverso l'impiego di elementi vegetazionali, quali ad esempio riporti di terra e manti erbosi, in continuità al cuneo roccioso già mantenuto e rinverdito da progetto nel punto di giunzione tra struttura storica e nuova opera. Inoltre, come evidenziato in precedenza da questa Soprintendenza, "il parapetto di protezione originariamente presente sul ponte, oggi costituito da un muro in laterizi, era verosimilmente composto da elementi lapidei, analoghi a quelli conservati in situ nelle porzioni di estremità" e lo stesso "formava evidentemente un unico e coerente sistema architettonico con la recinzione" storica contigua (cfr. Recinzione tipo 03 della Tav. E49), "la quale si sviluppa bilateralmente, a partire dalla stazione di Grumo Appula, fino al richiamato ponte, per poi proseguire al di là dello stesso, solo da un lato, per un ulteriore breve tratto". Coerentemente a quanto richiesto, la versione di progetto aggiornata prevede che la recinzione storica in tufo sia conservata, mediante accurato smontaggio, accatastamento e riposizionamento degli elementi attualmente in opera, al fine di adeguarsi al nuovo andamento del tracciato ferroviario. Tuttavia, al fine di favorire la lettura dell'originaria conformazione dei sistemi perimetrali, la porzione di parapetto attualmente in laterizio dovrà essere sostituita da una struttura muraria in tufo intervallata da pilastrini, posata in opera con malte a base calce, di morfologia e orditura del tutto analoga alla contigua recinzione, con cui il parapetto definiva in origine un elemento architettonico unitario.

In tale ottica, il medesimo elemento di protezione dovrà correre senza soluzione di continuità anche al disopra del nuovo sovra-passo, in sostituzione del parapetto in cls con rivestimento in pietra previsto da progetto, per ri-congiungersi con il tratto di recinzione storica oggetto di traslazione e disposta lungo il margine opposto della linea ferroviaria.

Sul parapetto continuo in tufo, dovrà, inoltre, essere posizionata una barriera uniforme, sia in corrispondenza del ponte storico che del nuovo sovrapassaggio. La stessa dovrà essere preferibilmente

trasparente o, in alternativa, in elementi metallici in corten, secondo soluzioni di dettaglio da condividersi preventivamente con questa Soprintendenza;

- in generale, tutti gli analoghi tratti di murature in tufo dovranno essere conservati e/o oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti;
- per quanto concerne i tombini ad arco, di cui al km 22+589.39 e di cui km al 23+936.98 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato da questo Ufficio, la nuova versione di progetto prevede che gli stessi vengano interamente conservati, compresi i muri d'ala di contenimento e le copertine in aggetto su mensola, presenti in prospetto. Tuttavia, con riferimento ai nuovi attraversamenti posti in ampliamento alle strutture storiche e da esse indipendenti, la presenza delle spalle in cls armato dovrà essere mitigata attraverso l'impiego di elementi vegetazionali, quali ad esempio riporti di terra, manti erbosi o tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne il Sottovia al km 24+190.78 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato, la nuova versione di progetto prevede che lo stesso sia interamente conservato, comprese le copertine in aggetto su mensola, presenti in prospetto. Tuttavia, preso atto della dichiarata necessità strutturale di confinare, dal "lato monte", con un muro di in cls armato, gli strati rocciosi attualmente affioranti, nonché di dover realizzare il nuovo cavalcavia con struttura scatolare in cls armato realizzata fuori opera, al fine di non interrompere il pubblico servizio ferroviario, si evidenzia la necessità di conservare e consolidare, per lo meno, la porzione angolare di roccia affiorante e in parte intonacata con finiture a calce, allo scopo di simulare l'orditura della contigua e soprastante cortina lapidea di contenimento, realizzata contro-terra, in opera a secco. Potranno essere vagilate di concerto con questo Ufficio, anche soluzioni alternative, per lo meno evocative dell'attuale struttura di contenimento terrazzata, con riproposizione della alberatura esistente in angolo, nonché idonee forme di mitigazione degli elementi in cls, anche tramite ulteriori sistemazioni arboree. Dovrà, altresì, realizzarsi un parapetto continuo in corten a servizio tanto del passaggio pedonale che di quello veicolare;
- per quanto concerne il Sottovia ad arco presente al km 24+323.38 della progressiva ferroviaria, preso atto che la presenza di dispositivi infrastrutturali e tecnologici già in opera, non permette l'attuazione delle richieste soluzioni alternative al prolungamento della struttura scatolare in cls armato già esistente e contigua alla struttura storica, dovranno essere condivise con questo Ufficio, idonee opere di mitigazione degli elementi in cls, quali ad esempio il ricorso a tasche di rinverdimento. Coerentemente a quanto indicato ai punti precedenti dovrà, altresì, realizzarsi un parapetto continuo in corten;
- in generale, una particolare attenzione progettuale deve essere posta nella scelta dei sistemi di protezione interferenti con le strutture storiche per quanto concerne morfologie, cromie e soprattutto sistemi di ancoraggio, favorendo il riuso delle copertine a sbalzo già esistenti;
- 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. L'asportazione meccanica della vegetazione infestante presente dovrà essere preceduta dall'applicazione di idoneo diserbante, le cui specifiche tecniche dovranno preventivamente essere condivise con questa Soprintendenza, allo scopo di ridurre volume e coerenza dell'apparato radicale e permettere una completa rimozione dell'elemento vegetale, senza arrecare danni al circostante paramento.

Il trattamento di pulitura dei prospetti, anche dai depositi maggiormente coerenti, dovrà essere eseguito escludendo il ricorso, seppur localizzato, a sabbiature e micro-sabbiature, anche a bassa pressione, nonché microtrapani, vibro-incisori, microscalpelli pneumatici e similari; Nel rispetto delle tecniche costruttive originarie, al fine di garantire di una maggiore compatibilità tra i materiali storici e di progetto, nonché nell'ottica di una maggiore reversibilità delle opere a farsi, dovranno essere impiegati esclusivamente materiali a base calce, sia nei consolidamenti che nelle opere di stilatura e finitura, escludendo il ricorso a materiali anche solo additivati con componenti cementizie, acriliche, plastiche, polimeriche, adesive, bi-componenti, silano-silossaniche, solventi, resine epossidiche e similari.

In particolare, il consolidamento degli elementi lapidei e la risarcitura delle lesioni presenti dovranno essere eseguiti esclusivamente con materiali a base calce. I distacchi di minore entità potranno essere consolidati impiegando malte a base di calce idraulica o nano-calci, mentre per i distacchi di maggiore entità e per le integrazioni, da realizzarsi con materiale del tutto analogo all'esistente, potranno essere eseguite impernazioni con sistemi a secco, tra quelli attualmente in commercio o, alternativamente,

adoperando barre in fibre di vetro o in acciaio inossidabile che possano essere posate in opera con malte a base calce. Si esclude il ricorso a consolidamenti con silicato di etile e l'impiego di fissaggi e stuccature con resine epossidiche, nonché l'utilizzo di malte cementizie;

- la cisterna di cui alla scheda n. 09 della tav. TAV. V1-02, dovrà essere conservata;
- tutti gli attraversamenti idraulici presenti dovranno essere oggetto di demolizione/ricostruzione esclusivamente per le porzioni in calcestruzzo. Gli elementi murari/lapidei dovranno essere conservati e riproposti nella nuova configurazione;
- per quanto concerne gli interventi previsti per le stazioni di Grumo e Toritto, tutte le opere a farsi dovranno essere preventivamente condivise nel dettaglio con questa Soprintendenza, comprese quelle impiantistiche. In particolare, dovranno essere condivisi i materiali e l'orditura delle nuove pavimentazioni da posarsi nelle banchine e nel nuovo piazzale della stazione di Toritto. Dovrà, altresì, essere valutata adeguatamente la posizione e la morfologia dei nuovi corpi illuminanti previsti da progetto.

Il **Proponente** si riserva di riscontrare nel dettaglio tutte le osservazioni della SABAP.”.

Con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati.

La **delegata della SABAP per la Città metropolitana di Bari**, preso atto del riscontro trasmesso dal Proponente, riferisce che le indicazioni progettuali sinora fornite risultano sostanzialmente ottemperate pertanto sotto il profilo paesaggistico-ambientale la SABAP esprime parere favorevole al progetto di che trattasi.

Per quanto concerne la tutela ai sensi della parte II del Codice, attesi gli approfondimenti progettuali che il Proponente si riserva di fornire nel successivo livello di progettazione, l'Autorizzazione ex art. 21 del D.Lgs. 42/04 sarà rilasciata sulla base dello stesso ed in particolare sull'acquisizione degli specifici elaborati relativi agli interventi di restauro delle superfici di consolidamento dei beni culturali coinvolti nel progetto.

Il **Proponente** prende atto di quanto appena rilevato dalla SABAP.

La **CdS** prende atto che nella determinazione motivata di conclusione della CdS non sarà ricompresa l'Autorizzazione ex art. 21 del D.Lgs. 42/04.

Alle ore 12:25 si unisce ai lavori della seduta di CdS il **Responsabile del Settore tecnico del Comune di Grumo Appula, Carlo Colasuonno**.

Aggiornato sulla discussione condotta circa la proposta avanzata di rivalutare la soluzione progettuale relativa alla viabilità di raccordo tra la SP1 e la SP71 al fine di evitare la sovra-infrastrutturazione in un'area poco estesa, il **delegato del Comune di Grumo Appula** rappresenta che la soluzione proposta dalle FAL che prevede la realizzazione di una viabilità carrabile e ciclabile a completamento della viabilità esistente di via Bonavoglia e che realizza un percorso circolare intorno al polo sportivo di via Roma sia utile e necessaria per compensare l'aggravio sulla circolazione locale di quartiere derivante dal raddoppio della linea ferroviaria.

Fa presente inoltre che la viabilità così prevista è coerente con le previsioni del PUG approvato di recente dal Comune di Grumo Appula in vigenza da ottobre 2021, quindi conferma la necessità di quella viabilità evidenziando che la viabilità provinciale ha una funzione diversa in quanto mira a consentire ai mezzi, in particolar modo ai mezzi pesanti, di non intercettare il tessuto urbano e di indirizzarsi verso le altre località utilizzando una viabilità esterna all'abitato.

AGENZIE / AUTORITÀ	
AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE APPENNINO MERIDIONALE	Nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, acquisita al prot. n.2273 del 18.02.2021
SEDE PUGLIA	Nota rif. prot. n. 18215 del 23.06.2021, acquisita al prot. 7714 del 24.06.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:	

“Con pec del 17.02.2021, l’**Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale** ha trasmesso nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, acquisita al prot. n.2273 del 18.02.2021, con la quale ha richiesto documentazione integrativa, subordinando la formulazione del rispettivo parere di competenza solo a seguito della acquisizione e valutazione della documentazione richiesta.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021 e fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.

Con pec del 23.06.2021, l’**Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale** ha trasmesso nota rif. prot. n.18215 del 23.06.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.06.2021, con la quale prendendo atto dei contenuti delle integrazioni fornite dal Proponente e richieste con nota AdB prot. n. 4563 del 17/02/2021, ha comunicato che: “(...) *l’iter istruttorio di valutazione della proposta progettuale, che comprende la realizzazione di opere di sistemazione idraulica, potrà essere concluso solo a seguito della ricezione in formato elettronico dei files dei modelli idrologico-idraulici e geologico-geotecnici utilizzati per la valutazione di tutto il tratto oggetto di raddoppio ferroviario. Si richiede pertanto con la presente, la trasmissione degli stessi, unitamente ai rilievi topografici realizzati e posti a base delle predette elaborazioni (...)*”.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.18215 del 23.06.2021 con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata.

Non si registrano ulteriori contributi da parte dell’ente.”.

ARPA Puglia Direzione Generale	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
ARPA Puglia DAP Bari	Nota rif. prot. n.9240 dell’8.02.2021, acquisita al prot. n. 1679 del medesimo giorno Nota rif. prot. n. 37869 del 21.05.2021, acquisita al prot. uff. n. 7714 del 24.05.2021. Nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022, acquisita al prot. n.3574 in pari data. Riscontri del Proponente del 19.05.2022. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:

“Con pec dell’8.02.2021, acquisita al prot. n. 1679 del medesimo giorno, **ARPA Puglia - DAP Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n.9240 dell’8.02.2021, con la quale ha richiesto integrazioni documentali.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.9240, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021 e fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.

Con pec del 22.05.2021, **ARPA Puglia - DAP Bari**, nell’ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.37869 del 21.05.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.05.2021, con la quale richiede delle integrazioni documentali ed esprime, per quanto esposto e di competenza, *parere favorevole di massima al rilascio del provvedimento autorizzativo de qua*, rimandando all’esame delle integrazioni richieste per la definizione di eventuali condizioni prescrittive.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.37869 del 21.05.2021, con pec del 9.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022.

Con pec del 16.03.2022, acquisita al prot. n.3574 in pari data, **ARPA Puglia - DAP Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022, con la quale “... *esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento autorizzativo de qua, alle seguenti condizioni:*

a) *atteso che dalle valutazioni previsionali effettuate relative alla fase di cantiere (elaborato B08 “Relazione acustica”, rev. B) si evince che saranno superati i limiti di zona, che sarà prevista l’utilizzo di una schermatura da cantiere lungo il perimetro del cantiere base e che sarà richiesta la deroga per il superamento temporaneo dei limiti di legge, prima dell’avvio delle lavorazioni dovrà essere presentata*

apposita richiesta di deroga al Comune di competenza ai sensi dell'art. 17 della L.R. n. 3 del 12/02/2002; b) le denominazioni assegnate ai punti di monitoraggio menzionati nella tabella a pag. 21 dell'elaborato B11.2 "Piano di monitoraggio ambientale" (rev. B) e nella planimetria B11.3 "Planimetria monitoraggio ambientale" (rev. A) dovranno essere univoche. All'uopo, prima dell'avvio delle lavorazioni dovrà essere revisionata la planimetria B11.3, affinché sulla stessa siano indicate le denominazioni riportate nella tabella a pag. 21 dell'elaborato B11.2 (rev. B).".

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.”.

Con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati.

Non si registrano ulteriori contributi da parte dell'ente.

ASL Bari	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
GESTORI DI SERVIZI	
AQP SpA Direzione Reti e Impianti Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat	Nota prot. n. 23901 del 9.04.2021, acquisita al prot. uff. n. 6021 del 26.04.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:	

“Con pec del 9.04.2021, Acquedotto Pugliese – Direzione Reti e Impianti – Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat ha trasmesso nota rif. prot. n.23901 del 9.04.2021, acquisita al prot. n.6021 del 26.04.2021, nella quale ha riportato l'elenco delle interferenze con le opere a rete gestite da Acquedotto Pugliese, fornendo una serie di segnalazioni in merito al progetto definito e al progetto di risoluzione delle interferenze.

Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota, nota rif. prot. n.23901 del 9.04.2021, con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo, tra l'altro, nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022, nella quale ha comunicato che: "... nella successiva fase di progettazione esecutiva saranno dettagliate e approfondite di concerto con l'ente tutte le fasi di realizzazione delle opere in riferimento alla gestione della fase transitoria. In tutte le fasi sarà garantita a cura di FAL il regolare esercizio delle opere preesistenti, anche se su diversa sede. Circa il dettaglio delle modalità di risoluzione delle interferenze, con riguardo anche alle modalità di gestione dei transitori, FAL si impegna a sviluppare a proprio carico i progetti di risoluzione. I lavori per la risoluzione delle interferenze con le opere gestite da Acquedotto Pugliese saranno appaltati da FAL a propria cura, nell'ambito dell'intervento in oggetto, ad imprese in possesso di qualifica in OG6 per il relativo importo. Tali lavori altresì ricomprenderanno l'esecuzione delle opere provvisionali eventualmente necessarie per garantire il regolare funzionamento delle opere idriche e fognarie esistenti durante l'esecuzione dei lavori e saranno eseguiti sotto l'alta sorveglianza di tecnici della società AQP. ”.

Non si registrano ulteriori contributi da parte dell'ente.

Il Proponente si impegna ad inviare il progetto esecutivo che evidenzierà in dettaglio gli attraversamenti anche ai fini della successiva sottoscrizione della convenzioni tra FAL e AQP.”.

AQP SpA Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti	Nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021, acquisita al prot. n. 5635 del 16.04.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
---	---

Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:

“Con pec del 15.04.2021, Acquedotto Pugliese – Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti ha trasmesso nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021, acquisita al prot. n. 5635 del 16.04.2021, con la quale ha comunicato che: "...per quanto riguarda la soluzione proposta per il superamento dell'interferenza al Km 23+275 della linea FAL Bari–Matera, con il vettore idrico potabile di competenza di questa Direzione AQP, con la presente si esprime parere tecnico preliminare favorevole. Per le più puntuale valutazioni tecnico-operative, si resta comunque in attesa di acquisire gli elaborati del progetto esecutivo. Si fa presente fin da ora che in ogni caso sarà necessario, preventivamente alla realizzazione dei lavori, sottoscrivere apposita convenzione

con Codesta Società, specificando che, acquisito il nulla osta definitivo, i lavori dovranno essere eseguiti sotto l'alta sorveglianza del personale AQP ed eventuali lavorazioni che interessino la condotta idrica, dovranno essere eseguite da ditta accreditata presso questa Società.

Il Proponente riscontra alla nota prot. 25318 del 15.04.2021 di AQP, impegnando ad inviare il progetto esecutivo che evidenzierà in dettaglio gli attraversamenti anche ai fini della successiva sottoscrizione della convenzioni tra FAL e AQP.”.

e-distribuzione SpA	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
TERNA SpA	Nota rif. prot. n.78651 del 07.10.2021, acquisita al prot. n.14792 del 13.10.2021. Riscontri del Proponente del 19.05.2022. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Dal verbale della seduta di CdS del 17.03.2022:

*“Con pec del 7.10.2021, acquisita al prot. n.14792 del 13.10.2021, **TERNA SpA** ha trasmesso nota rif. prot. n.78651 del 7.10.2021, con la quale ha segnalato che le opere ed i lavori di progetto interferiscono con la rete di AT/AAT di rispettiva proprietà, invitando, tra l'altro, "...a tenere in dovuto conto della presenza delle infrastrutture elettriche AT/AAT, di evitare qualsiasi interferenza senza nostra preventiva autorizzazione e di prevedere adeguate azioni di tutela delle medesime. Le linee elettriche in questione appartengono alla Rete di Trasmissione Nazionale e sono funzionali al servizio pubblico di trasmissione elettrica. Vi segnaliamo, infine, che i nostri conduttori sono da ritenersi costantemente in tensione e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del D. Lgs. 9.4. 2008, n. 81) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11- 48, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, costituisce pericolo di morte... ”.*

Il **Proponente** riferisce di aver eseguito un censimento delle potenziali interferenze presenti nelle aree di intervento, dichiarando di aver rilevato le reti segnalate da Terna, ma che le stesse non sono direttamente interferenti con le reti AT/AAT.

Il Proponente, ad ogni buon fine, si riserva ulteriori approfondimenti.”.

Con pec del 19.05.2022, acquisita al prot. uff. n. 6828 del 24.05.2022, il **Proponente** ha inviato la nota prot. n. UI/2342 del 19.05.2022, trasmettendo *riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi* e indicando un link da cui effettuare il download dei relativi allegati.

Non si registrano ulteriori contributi da parte dell'ente

TELECOM Italia SpA	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
---------------------------	---

Conclusivamente, la Cds,

- richiamato l'impegno del Proponente a fornire entro il 20.06.2022 tutti gli elaborati aggiornati in conformità alla versione progettuale di cui alla nota del Proponente prot. n. UI/2342 del 19.05.2022.
- dopo aver analiticamente ripercorso tutto l'iter procedimentale, visti i pareri favorevoli pervenuti e le prescrizioni indicate,

ritiene di poter concludere favorevolmente i propri lavori.

Si precisa che il rispetto delle prescrizioni indicate dai vari enti che hanno partecipato al procedimento è nella piena responsabilità del Proponente e che l'onere di controllo spetta all'ente che ha indicato la prescrizione.

Si conviene che la determinazione dell'autorità procedente il PAUR sarà rilasciata non appena saranno riversati in atti:

- la determinazione di VIA;
- la determinazione di Accertamento di Compatibilità Paesaggistica;

che le autorità competenti si impegnano a rendere entro i prossimi quindici giorni.

La seduta della CdS si ritiene conclusa all'ora indicata dalla sottoscrizione digitale.

Il presente verbale viene emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e smi, 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.

Si dà atto che, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della seduta, i componenti provvedono all'apposizione della propria firma sul verbale in formato digitale mediante la trasmissione di apposita dichiarazione.

Firmato digitalmente

Il Responsabile del Procedimento

Giuseppe Angelini



Giuseppe Angelini
14.06.2022
13:20:35
GMT+02:00

ELENCO ALLEGATI

1. Nota prot. n.3532 del 28.03.2022 del Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia
2. Nota prot. n.3398 del'11.04.2022 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia
3. Nota rif. prot. n. 5096 del 10.06.2022 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia

**VERBALE PRIMA SEDUTA DI CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA
IN MODALITÀ SINCRONA TELEMATICA DEL 17.03.2022**

Procedimento:	ID PROC 1652
	IDVIA 609: Procedimento autorizzatorio unico regionale ex art. 27 - bis del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii.
Progetto:	<i>Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera</i>
Comuni interessati:	Grumo Appula (BA), Toritto (BA)
Tipologia:	D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii – Parte II – All. IV p.to 7) lettera i) L.R. 11/2001 e s.m.i - Allegato B, Elenco B1, B.1.d)
Autorità Comp.:	Regione Puglia ex l.r. 11/2001
Proponente:	Ferrovie Appulo Lucane Srl

Il giorno 17.03.2022 partire dalle ore 11:15 si tiene la **prima** seduta di Conferenza dei Servizi decisoria, regolarmente convocata, ai sensi dell'art.14 co.2 e co.4 della L. 241/1990, dell'art. 27 - bis co. 7 del TUA e dell'art.15 della L.R. 11/2001 e s.m.i, con nota della Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. AOO_089/2402 del 24.02.2022, ai fini del conseguimento del provvedimento autorizzatorio unico regionale che comprenderà il provvedimento di VIA ed i titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto in epigrafe, in ossequio alle disposizioni dell'art. 27-bis del TUA.

Considerata la situazione contingente relativa all'emergenza sanitaria epidemiologica da COVID-19 in atto sull'intero territorio nazionale, la conferenza dei servizi si svolge in modalità telematica con accesso da remoto con le modalità di partecipazione indicate nella nota di convocazione.

Si evidenzia che, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della seduta, i componenti provvederanno all'apposizione della propria firma sul verbale in formato digitale mediante la trasmissione di apposita dichiarazione che sarà trasmessa a conclusione dei lavori e che recherà espresso riferimento alla firma digitale apposta sul verbale medesimo.

Presiede la Conferenza dei Servizi la Dirigente *ad interim* della Sezione Autorizzazioni Ambientali, dott.ssa Antonietta Riccio.

Svolge la funzione di segretario verbalizzante il Funzionario Istruttore della Sezione Autorizzazioni Ambientali, ing. Caterina Carparelli.

Il Funzionario Istruttore effettua l'accertamento dei presenti rappresentando, che, con riferimento alle disposizioni che regolano le Conferenze di Servizi, ogni Ente o Amministrazione convocata partecipa alla

Conferenza dei Servizi attraverso un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso (art. 14 ter co.3 della L. 241/1990 e smi); qualora il rappresentante legale dell'Amministrazione sia assente, il soggetto partecipante in sostituzione di questi deve essere munito di formale provvedimento di delega dalla quale risulti l'attribuzione della competenza ad esprimere definitivamente la volontà dell'Ente rappresentato.

Risultano presenti alla odierna seduta:

- per l'**Autorità competente PAUR**
 - Antonietta Riccio, dirigente *ad interim* della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Presidente della Conferenza dei Servizi
 - Caterina Carparelli, Funzionario Istruttore
 - Tiziana Romano, Funzionario Istruttore
- per il proponente **Ferrovie Appulo Lucane Srl**
 - Massimiliano Natile (Responsabile del Procedimento)
 - Silvio Verni (progettista)
 - Riccardo Mazzotta (progettista)
- per il **Servizio VIA/VIncA** della Regione Puglia
 - Fabiana Luparelli (giusta delega in atti)
- per la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari**
 - Federica Gotta (giusta delega in atti)
- Per il **Comune di Grumo Appula**
 - Michele Antonio Minenna (Sindaco)
 - Gennaro Palladino (Assessore Lavori Pubblici)
 - Carlo Colasuonno (Responsabile Ufficio Tecnico)

Il Funzionario Istruttore precisa che non sono ammesse registrazioni audio e video da parte dei presenti, se non preventivamente autorizzate da tutti i partecipanti della CdS ai sensi e per gli effetti del D.lgs. 196/2013.

Il Presidente, preso atto delle presenze, avvia ufficialmente i lavori della conferenza precisando che trattasi della **prima** seduta della Conferenza dei Servizi decisoria prevista dal co. 7 dell'art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che regola il P.A.U.R..

La CdS, indetta per il 17.03.2022 (giusta nota prot. n. AOO_089/2402 del 24.02.2022), deve concludersi perentoriamente entro 90 giorni dalla data della prima riunione, ai sensi dello stesso co.7, e, pertanto, entro la data del 15.06.2022.

Il Proponente, a corredo dell'istanza di PAUR, ha evidenziato l'elenco delle autorizzazioni e pareri da acquisire ed i relativi enti preposti al loro rilascio, come di seguito richiamati:



<i>Titoli e Autorizzazioni richiesti nell'ambito del Provvedimento Unico</i>		
ASSENSO/AUTORIZZAZIONE	RIFERIMENTI NORMATIVI	AUTORITÀ COMPETENTE
PROVVEDIMENTO DI VIA <input type="checkbox"/> NON COMPRENSIVO DI V.I. <input checked="" type="checkbox"/> COMPRENSIVO DI V.I.	Art. 23 (e se V.I. art. 10 co.3) D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.	REGIONE PUGLIA – SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - SERVIZIO VIA/ VINCA
Autorizzazione Paesaggistica	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. art. 146 D.Lgs. 42/ 2004 - art. 90, NTA PPTR	Regione Puglia <i>Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 6 della L.R.11/2001.	Regione Puglia <i>Sezione Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la mobilità</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Sezione Urbanistica</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Sezione Risorse Idriche</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Lavori Pubblici</i>
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Regione Puglia <i>Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali</i>
Parere di competenza Autorizzazione allo scarico delle acque	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 15 comma 4 Regolamento Regionale. n.26/2013	Città metropolitana di Bari
Approvazione del progetto ai fini urbanistici in variante allo strumento urbanistico vigente Parere di competenza	D.P.R. 327/2001 D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Comune di Grumo Appula
Approvazione del progetto ai fini urbanistici in variante allo strumento urbanistico vigente Parere di competenza	D.P.R. 327/2001 D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Comune di Toritto
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. Art. 26 - 146 D.Lgs. 42/ 2004	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i. art. 4 comma 1 lettera o) della L.R. N.27 del 04/10/2006	ARPA Puglia
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	ASL Bari
Parere di competenza – Area Alta Pericolosità Idraulica - Rischio R4	comma 4 e 5 dall'articolo 4 e delle NTA del PAI D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti interrate AQP	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Acquedotto Pugliese S.P.A Area Grandi Vettori
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti interrate AQP	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	Acquedotto Pugliese S.P.A Struttura Territoriale Operativa BA/BAT
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti aeree e interrate	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	ENEL S.P.A
Parere di competenza	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	TERNA S.P.A.
Parere di competenza - Il progetto interferisce fisicamente con reti aeree e interrate	D.lgs. 152/2006 e s.m.i.	TELECOM S.P.A

Nel procedimento sono stati coinvolti, inoltre, anche gli Enti che di prassi sono inseriti nell'indirizzario in quanto componenti del Comitato VIA.

Si procede quindi alla ricostruzione dell'intero iter procedimentale fin qui svolto.

Principali Scansioni Procedimentali

1. in data 11.12.2020, con pec, acquisita al prot. n. 16043 del 16.12.2020, **FERROVIE APPULO LUCANE Srl** ha trasmesso istanza di Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., per il progetto in questione, unitamente alla documentazione a corredo della istanza, scaricabile dal link fornito;
2. con nota, prot. n.312 del 11.01.2021, il **Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha nominato il Responsabile del Procedimento di P.A.U.R.;
3. con nota prot. n.354 del 12.01.2021, essendo scaduto il link da cui scaricare la documentazione, la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha invitato il Proponente a rendere disponibile la documentazione a corredo dell'istanza per le azioni conseguenti;
4. in data 11.01.2021, con n.20 pec, acquisite ai prott. nn. 369, 370, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383 e 384 del 12.01.2021 e nn. 455, 456, 458, 459 e 461 del 13.01.2021, il **proponente** ha trasmesso copia della documentazione a corredo dell'istanza, indicando in aggiunta il link dal quale scaricarla;
5. con pec del 13.01.2021, acquisita al prot. n.470 in pari data, il **Proponente** ha trasmesso, per il progetto in questione il link dal quale scaricare "... *la documentazione propedeutica alla valutazione di impatto ambientale ...*" e con pec del 14.01.2021, acquisita al prot. n.560 del medesimo giorno, ha, poi, autorizzato espressamente la pubblicazione sul Portale Ambientale della Regione Puglia di tutta la documentazione trasmessa;
6. con nota prot. n.815 del 20.01.2021 la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha trasmesso, al proponente e agli enti/amministrazioni interessate, la comunicazione, prevista dal co.2 art.27 bis del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., di avvenuta pubblicazione del progetto, presentato dalla società istante, sul portale Ambiente della Regione ed ha avviato la fase di verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione ai sensi del co. 3 del precitato art. 27 bis;
7. con pec del 08.02.2021, **ARPA Puglia - DAP Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n.9240 del 08.02.2021, acquisita al prot. n. 1679 del medesimo giorno;
8. con pec del 08.02.2021, la **Città Metropolitana di Bari - Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico** ha trasmesso nota rif. 11013 del 08.02.2021, acquisita al prot. n.1854 del 11.02.2021;
9. con pec del 15.02.2021, il **MIC - SABAP per la Città metropolitana di Bari** ha trasmesso nota rif. 1316 del 15.02.2021, acquisita al prot. n.2042 in pari data;
10. con pec del 17.02.2021, l'**Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale** ha trasmesso nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, acquisita al prot. n.2273 del 18.02.2021;
11. con pec del 26.02.2021, la Sezione Urbanistica - **Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia** ha trasmesso nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, acquisita al prot. n.2760 in pari data;

12. con pec del 02.03.2021, la **Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia** ha trasmesso parere rif. prot. n.2532 del 02.03.2021, acquisito al prot. n.2938 in pari data;
13. con nota prot. n.3094 del 05.03.2021 la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha comunicato gli esiti della fase di verifica dell'adeguatezza e completezza, di cui al co. 3 dell'art. 27 bis del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., invitando il proponente a trasmettere la documentazione integrativa entro il termine di 30 giorni;
14. con pec del 09.04.2021, **Acquedotto Pugliese – Direzione Reti e Impianti – Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat** ha trasmesso nota rif. prot. n.23901 del 09.04.2021, acquisita al prot. n.6021 del 26.04.2021;
15. con pec del 15.04.2021, **Acquedotto Pugliese – Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti** ha trasmesso nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021, acquisita al prot. n. 5635 del 16.04.2021;
16. con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, **il Proponente**, in riscontro alla nota della Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n.3094 del 05.03.2021, ha trasmesso nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021 ed ha fornito i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta;
17. con nota prot. n.6854 del 10.05.2021, la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha comunicato l'avvenuta trasmissione delle integrazioni prodotte dal proponente, in esito alla fase di verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione presentata e l'avvio della fase di pubblicazione ex art. 27 bis c.4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
18. con nota rif. prot. n. 6890 del 10.05.2021 il **Servizio VIA/VIncA della Regione Puglia** ha indetto la Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, di cui all'art.14 co.1 e 14bis della L. n.241/1990 e s.m.i e all'art.15 della L.R. n.11/2001 e s.m.i., in forma semplificata e in modalità asincrona per il giorno 25.05.2021;
19. con pec del 13.05.2021, la **Sezione Urbanistica - Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata della Regione Puglia**, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021, acquisita al prot. n. 7122 in pari data;
20. con pec del 20.05.2021, il **MIC - SABAP per la città metropolitana di Bari**, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. 4955 del 20.05.2021, acquisita al prot. n.7564 del 20.05.2021;
21. con pec del 22.05.2021, **ARPA Puglia - DAP Bari**, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.37869 del 21.05.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.05.2021;
22. in data 25.05.2021 si è svolta in forma semplificata e in modalità asincrona, la Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA indetta dal Servizio VIA/VIncA, indetta con con nota rif. prot. n. 6890 del 10.05.2021, le cui risultanze sono compendiate nel relativo Verbale del 25.05.2021,

trasmesso con nota del Servizio VIA/VIncA rif. prot. n.8281 del 28.05.2021 e pubblicato sul Portale Ambientale della Regione Puglia;

23. in data 9.06.2021 si è conclusa la fase di pubblicità di 30 giorni di cui al c. 4 dell'art. 27 bis del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., avviata con nota prot. n.6854 del 10.05.2021 della Sezione Autorizzazioni Ambientali, senza che risultino pervenute osservazioni del pubblico;
24. nella seduta del 15.06.2021 il **Comitato VIA** regionale ha reso il parere rif. prot. n. 9313 di pari data, trasmesso al RdP PAUR con mail del 16.06.2021 dal Servizio VIA/VIncA, con il quale tra l'altro, richiedeva integrazioni documentali;
25. con pec del 21.06.2021, il **Proponente** ha trasmesso nota rif. prot. n. UI/2847 del 21.06.2021 acquisita al prot. n.9630 del 22.06.2021, con la quale ha richiesto "*..la sospensione dei termini per la presentazione integrativa ai sensi dell'art. 24 c.4 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*", al fine di rielaborare le soluzioni progettuali sulla base delle richieste di integrazioni avanzate nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA indetta dal Servizio VIA/VIncA;
26. con pec del 23.06.2021, l'**Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale** ha trasmesso nota rif. prot. n.18215 del 23.06.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.06.2021;
27. con pec del 02.07.2021, il **Proponente** ha comunicato, con nota rif. prot. n. UI/3016 del 02.07.2021, ad ARPA Puglia Direzione Generale e DAP Bari , la presenza di parte della documentazione richiesta sul portale regionale, acquisita al prot. n.10181 in pari data;
28. con pec del 08.07.2021, la **Sezione Urbanistica - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi civici della Regione Puglia**, ha trasmesso nota rif. n. 8373 del 08.07.2021 acquisita al prot. n. 10396 in pari data;
29. con nota prot. n.10517 del 12.07.2021, la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha chiesto al Proponente di fornire riscontro ai contributi trasmessi dagli Enti coinvolti nel procedimento in esito alla fase di pubblicità, assegnando il termine di trenta giorni ai sensi del c. 5 dell'art. 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
30. con pec del 05.08.2021, il **Proponente** con nota prot. n. UI/3574 del 05.08.2021, acquisita al prot. n.11801 in pari data, ha richiesto la sospensione dei termini, per la produzione della documentazione integrativa, di centottanta giorni rispetto a quello indicato nella nota prot. n. 10517 del 12.07.2021 della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
31. con nota prot. n.12033 del 19.08.2021 la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha concesso la suddetta sospensione dei termini per il periodo richiesto dal proponente di centottanta giorni ai sensi del co. 5 art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
32. con pec del 7.10.2021, **TERNA SpA** ha trasmesso nota rif. prot. n.78651 del 07.10.2021, acquisita al prot. n.14792 del 13.10.2021;
33. con pec del 09.02.2022, il **Proponente** ha riscontrato la richiesta di integrazione prot. n. 10517 del 12.07.2021 della Sezione Autorizzazioni Ambientali, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n.

UI/560 del 09.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022;

34. con nota prot. n.2402 del 24.02.2022 la **Sezione Autorizzazioni Ambientali** ha convocato per il 17 marzo alle ore 11:00, ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., **Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona telematica** da svolgersi ai sensi dell'art. 14-ter (conferenza simultanea) della L. 241/90 e s.m.i. al fine di addivenire ad univoche determinazioni da porre a base del provvedimento conclusivo di PAUR;
35. nella seduta del 15.03.2021 il **Comitato VIA regionale** ha effettuato la valutazione di competenza formulando il proprio parere rif. prot. n.2400 del 15.03.2022;
36. con mail del 16.03.2022 il **Servizio VIA/VIncA** ha trasmesso il "Quadro delle condizioni ambientali", che costituirà allegato alla Determinazione Dirigenziale di VIA/VIncA;
37. con pec del 16.03.2022, **ARPA Puglia - DAP Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022, acquisita al prot. n.3574 in pari data.

Tutto ciò premesso e richiamato, si riporta di seguito la tabella sinottica con tutti gli Enti facenti parte della CdS, indicando in corrispondenza a ciascuno i riferimenti dei contributi trasmessi, che sono già disponibili sul Portale Ambientale o che saranno allegati al presente verbale per farne parte integrante ed essere, contestualmente allo stesso, pubblicati sul medesimo Portale.

ENTE	ASSENSO / AUTORIZZAZIONE
COMUNI	
COMUNE DI GRUMO APPULA	DichiArazioni a verbale dell'odierna seduta di CdS.
<p>Prende la parola il RdP del Proponente illustrando le caratteristiche salienti dell'intervento in oggetto.</p> <p>Il sindaco del Comune di Grumo Appula chiede di illustrare nel dettaglio le soluzioni progettuali frutto dei confronti intercorsi tra il Proponente e il Comune.</p> <p>Prende la parola il progettista Verni (FAL) precisando che tutti gli elaborati che riportano le soluzioni progettuali concordate fanno parte della documentazione trasmessa in fase di integrazioni di merito ex. art. 27bis c.5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..</p> <p>Il Comune di Grumo Appula segnala la criticità dell'attraversamento ferroviario a monte della stazione FAL di Grumo Appula per non essere adeguata al transito su due corsie di marcia e si riserva di approfondire meglio, sulla base anche delle valutazioni della Soprintendenza, la soluzione del sottopasso in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello e, più in generale, la funzionalità della viabilità alternativa così come aspetti di gestione della chiusura del passaggio a livello al fine di comprendere come le FAL intendano assicurare, in occasione di particolari circostanze, il passaggio di mezzi sull'attuale linea ferroviaria (ad esempio, automezzi di linea FAL e altri, mezzi di soccorso e attraversamento in occasione della festività della Madonna di Mellitto e della Trinità, che sono eventi</p>	

di natura religiosa e di cultura popolare plurisecolari).

Il Comune di Grumo Appula chiarisce che la procedura espropriativa sarà curata da FAL con oneri rientranti nel Quadro economico dell'opera, mentre il Comune è competente nell'approvazione del progetto sul piano urbanistico in variante al PUG, con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Inoltre, il Comune dovrà essere il beneficiario dell'esproprio per quanto attiene alle nuove viabilità.

Chiarisce inoltre che renderà nell'ambito del procedimento la propria istruttoria tecnica, che verrà consolidata in sede di Consiglio Comunale con una DCC a valle dell'approvazione del provvedimento di PAUR.

L'ing. Natile rappresenta che, nel corso di numerose interlocuzioni avvenute con l'Amministrazione Comunale di Grumo Appula, è stata condivisa una soluzione progettuale che prevede la soppressione del passaggio a livello alla progressiva km 21+514.

Atteso che lo stato dei luoghi non permette l'eliminazione del passaggio a livello mediante modifiche piano – altimetriche del tracciato stradale o della linea ferroviaria, la soluzione proposta prevede interventi di viabilità compensativa.

In particolare:

- Realizzazione di una viabilità di PRG a valle del P.L.;
- Realizzazione di un sottopasso ciclo – pedonale;
- Realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità nei pressi della scuola elementare di via Grizantu.

Il progettista ing. Verni rappresenta che la necessità di mantenere l'opera di scavalco esistente con la sua attuale larghezza si è resa necessaria al fine di preservare il bene di interesse culturale esistente, così come richiesto nei pareri espressi dalla Soprintendenza e dal Comitato VIA nella presente procedura. A tal fine è stato previsto il solo prolungamento dell'opera esistente affiancando una nuova opera di scavalco che ne conserva la sezione trasversale.

Il Comune di Grumo Appula, preso atto delle motivazioni progettuali tese alla tutela del bene di interesse culturale, rileva tuttavia che sul piano funzionale la soluzione è penalizzante per il traffico viario, per cui propone in quel caso il mantenimento del passaggio a livello o una soluzione che preservi l'opera d'arte esistente, ad utilizzarsi ad esempio come passaggio ciclabile, e la realizzazione ex novo di un attraversamento ferroviario a doppia corsia, ovvero ancora che l'attraversamento attuale resti nelle condizioni odierne con il solo adeguamento delle barriere laterali e si mantenga in essere il passaggio a livello mantenendo anche la viabilità alternativa prevista dall'idea progettuale.

Il Comune di Grumo Appula precisa che è fondamentale garantire il transito dei mezzi di soccorso, del trasporto pubblico su gomma e delle processioni religiose legate a tradizioni plurisecolari. Pertanto le soluzioni che potranno essere accettate dal Comune devono far salve le suddette esigenze.

Il rappresentante di FAL prende atto delle osservazioni del Comune di Grumo Appula.

Il rappresentante di FAL, a riguardo delle espropriazioni, rappresenta che, una volta cristallizzato e approvato il progetto in sede di conferenza di servizi, sarà possibile avviare, con i comuni interessati, l'iter per l'approvazione del progetto con variante dello strumento urbanistico e apposizione del

vincolo pre-ordinato all'esproprio.

A valle di tali approvazioni, il settore regionale che ha individuato le Ferrovie Appulo Lucane quale soggetto attuatore dell'intervento, approverà il progetto ai fini urbanistici, dichiarando nel contempo la pubblica utilità dell'opera.

Successivamente, al fine di dare concreta attuazione agli espropri, le Ferrovie Appulo Lucane chiederanno, all'Autorità regionale, la Delega all'esercizio delle potestà espropriative.

Il funzionario istruttore Tiziana Romano ritiene opportuno chiarire se sia necessario in questa fase coinvolgere l'Ufficio per le Espropriazioni della Regione Puglia, riservandosi di operare un confronto diretto con l'Ufficio stesso.

COMUNE DI TORITTO

Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Alle ore 12:45 l'assessore Palladino lascia i lavori.

REGIONE PUGLIA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Servizio VIA/VIncA

Parere del Comitato VIA regionale prot. n.2400 del 15.03.2022.

Quadro delle condizioni ambientali trasmesso con mail del 16.03.2022.

Nella seduta del 15.03.2021 il **Comitato VIA regionale** ha effettuato la valutazione di competenza formulando il proprio parere rif. prot. n.2400 del 15.03.2022.

Con mail del 16.03.2022 il **Servizio VIA/VIncA** ha trasmesso il "Quadro delle condizioni ambientali", che costituirà allegato alla Determinazione Dirigenziale di VIA/VIncA.

La delegata del Servizio VIA/VINCA procede a darne lettura.

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.

La delegata del Servizio VIA/VIncA precisa che il parere del Comitato VIA del 15.03.2022 è stato formulato sulla base delle previsioni di progetto riportate nelle integrazioni prodotte in esito alla fase di pubblicità, pertanto si riserva di rivalutare il proprio contributo qualora, a valle delle valutazioni che il Proponente farà in riscontro alle osservazioni dell'amministrazione comunale di Grumo Appula, il progetto dovesse subire modifiche sostanziali in termini ambientali.

Alle ore 13:10 il Sindaco del Comune di Grumo Appula lascia i lavori.

PROVINCE

CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente,

Nota rif. prot. n.11013 del 08.02.2021, acquisita al prot. n.1854 dell'11.02.2021.



Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
<p>Con pec del 08.02.2021, la Città Metropolitana di Bari - Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico ha trasmesso nota rif. prot. n.11013 del 08.02.2021, acquisita al prot. n.1854 del 11.02.2021, con la quale ha comunicato che: "... prende atto di quanto riportato nell'elaborato "D02" Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento - dalla quale si rileva che, relativamente all'attraversamento ferroviario FAL con Via San Giovanni Bosco a Toritto, le acque meteoriche saranno intercettate da griglie di captazione e convogliate in una vasca di trattamento in continuo (per essere sottoposte al processo di dissabbiatura). Detta vasca avrà una capacità 2: 13,34 m3. Le acque meteoriche saranno infine scaricate nella zona anidra degli strati superficiali del sottosuolo mediante un pozzo anidro che sarà realizzato con una profondità di circa 75 m dal piano campagna; con questa profondità si assicurerà un franco di sicurezza di 103 che garantirà la tutela della falda idrica. Si resta in attesa di conoscere l'avvenuta realizzazione delle opere previste in progetto ed attinenti lo smaltimento delle acque meteoriche, nonchè la data di attivazione dello scarico proposto.".</p> <p>Il Proponente, come richiesto dalla Città metropolitana, si impegna a comunicare tempi e modalità di realizzazione delle opere previste in progetto.</p>	
CITTÀ METROPOLITANA DI BARI	
Settore Trasporti	
REGIONE PUGLIA	
SEZIONE URBANISTICA	Nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021, acquisita al prot. n. 7122 in pari data.
Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
<p>Con pec del 13.05.2021, acquisita al prot. n. 7122 in pari data, la Sezione Urbanistica - Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata della Regione Puglia, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021 con la quale ha comunicato che: "(...) non si rilevano profili di competenza limitatamente agli aspetti urbanistici, fatti salvi eventuali vincoli demaniali di uso civico, per i quali si esprime il Servizio competente.".</p>	
SEZIONE URBANISTICA	Nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, acquisita al prot. n.2760 in pari data.
Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi civici	Nota, rif. Prot. n. 8373 del 08.07.2021, acquisita al prot. n. 10396 in pari data.
	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
<p>Con pec del 26.02.2021, la Sezione Urbanistica - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia ha trasmesso nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, acquisita al prot. n.2760 in pari data, con la quale ha comunicato che afferisce alla competenza del Servizio il "...rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, previa</p>	

apposita richiesta....completa e puntuale specificazione dei dati catastali di tutti i terreni interessati dagli interventi proposti..." e che "..... appaiono essere interessati dal procedimento "de quo" i Comuni di Grumo Appula e Toritto. I Comuni di Grumo Appula e Toritto risultano quali Comuni validati sul P.P.T.R. (PPTR SIT Puglia, nella sezione Usi civici: verifica consistenza), in particolare nel territorio del Comune di Toritto non risultano terre demaniali civiche o gravate da uso civico, mentre il territorio del Comune di Grumo Appula risulta parzialmente gravato da usi civici. Potrà, pertanto, codesta Sezione autonomamente verificare sul P.P.T.R., sulla base delle particelle catastali interessate dall'intervento, l'eventuale natura civica dei terreni "de quibus", ovvero richiedere allo scrivente Servizio, o far richiedere al proponente interessato attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, completa e puntuale indicazione dei dati catastali dei terreni interessati dagli interventi proposti e opere connesse....".

Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.2216 del 26.02.2021, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo anche la nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021, inoltrata a tutti gli enti coinvolti nel procedimento compreso il Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia, nella quale, tra l'altro, ha indicato che: "Con riferimento alla nota del Servizio Osservatorio Abusivismo e usi Civici del 26/02/2021, si comunica che l'intervento di progetto non è gravato da vincoli relativi agli Usi Civici come si evince dalla planimetria allegata e relativa allo stralcio del PPTR (Usi Civici), l'intervento interessa la linea ferroviaria (indicata in arancio in planimetria) che è ben lontana dai vincoli indicati (in azzurro), pertanto la verifica della presenza di eventuali vincoli si ritiene soddisfatta."

Con pec dell'8.07.2021, la Sezione Urbanistica - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia, ha trasmesso ulteriore nota rif. prot. n. 8373 dell'8.07.2021, acquisita al prot. n. 10396 in pari data, con la quale ha ribadito, tra l'altro, le competenze del Servizio relative al "rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, previa apposita richiesta....".

Il Proponente conferma che l'intervento di progetto non è gravato da vincoli relativi agli Usi Civici come già comunicato con nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021.

SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS
SEZIONE CICLO RIFIUTI E BONIFICHE	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE DIFESA DEL SUOLO E RISCHIO SISMICO	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI Servizio AIA/RIR	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
SEZIONE RISORSE IDRICHE	Nota rif. prot. n.2532 del 2.03.2021, acquisita al prot. n.2938 del 2.03.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.



Con pec del 2.03.2021, la **Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia** ha trasmesso parere rif. prot. n.2532 del 2.03.2021, acquisito al prot. n.2938 in pari data, con il quale ha comunicato che: "...Il progetto nel suo complesso, interessa i territori comunali di Toritto (BA) e Grumo Appula (BA) in aree che il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il cui aggiornamento è stato adottato con D.G.R. n. 1333/2019, non sottopone a vincoli. Tanto premesso ed evidenziato, vista la tipologia di opere ed infrastrutture a servizio delle stesse, la Sezione scrivente non ravvisa elementi ostativi all'intervento proposto ed esprime parere favorevole alla realizzazione dello stesso, limitatamente agli aspetti strettamente di competenza, ferme restando le seguenti prescrizioni:

- per la risoluzione delle interferenze con infrastrutture AQP, acquisisca il proponente prioritariamente il parere del gestore e ne condivida le soluzioni tecniche;
- per quanto riguarda lo smaltimento delle acque in corrispondenza dell'attraversamento al Km 24+190, in sede di autorizzazione allo scarico, si demanda al competente ufficio della Città Metropolitana la verifica di dettaglio della conformità dei sistemi adottati al R.R. n. 26/2013;
- nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali;
- nelle aree di cantiere, il trattamento dei reflui civili, ove gli stessi non siano diversamente collettati/conferiti, dovrà essere conforme al Regolamento Regionale n.26/2011 come modificato ed integrato dal R.R. n.7/2016.".

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.

SEZIONE GESTIONE SOSTENIBILE E TUTELA DELLE RISORSE FORESTALI E NATURALI	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
---	---

ORGANI DELLO STATO

MINISTERO DELLA CULTURA Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
MINISTERO DELLA CULTURA Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari	Nota rif. prot. n. 1316 del 15.02.2021, acquisita al prot. n.2042 in pari data Nota prot. n. 4955 del 20.05.2021, acquisita al prot. uff. n. 7564 del 20.05.2021. Dichiarazioni a verbale dell'odierna seduta di CdS.

Con pec del 15.02.2021, la **SABAP per la Città metropolitana di Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n. 1316 del 15.02.2021, acquisita al prot. n.2042 in pari data, con la quale ha comunicato che :".... Oltre alle competenze in materia ambientale e paesaggistica, ricade su questo Ufficio la tutela dei beni culturali di cui alla parte II del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii..... La realizzazione di opere, di qualunque genere, sulle stesse deve essere sottoposta alla preventiva autorizzazione da parte del Soprintendente, ai sensi dell'art. 21 dello stesso D. Lgs. n. 42/2004. Il progetto in esame prevede interventi nelle stazioni di Grumo e Toritto, nonché sul percorso ferroviario che tra esse si dispiega,

comportando la trasformazione e in alcuni casi la demolizione di opere ricadenti nell'area di intervento (tombini, sottovia, recinzioni, cisterne, casolari).... Si evidenzia che l'autorizzazione ex art. 21 non risulta indicata nell'elenco fornito dal proponente tra i titoli da acquisire. Si chiede, per tanto, di chiarire se tale titolo verrà richiesto con differente istanza. Si rappresenta sin d'ora che per esprimersi ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/04, questo Ufficio necessita di acquisire la seguente documentazione integrativa (...)".

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.1316 del 15.02.2021 con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021, nella quale chiede il rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/04 sulle opere presenti in progetto di demolizione e/o trasformazione, fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.

Con pec del 20.05.2021, la **SABAP per la Città metropolitana di Bari**, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.4955 del 20.05.2021, acquisita al prot. n.7564 in pari data, con la quale, tra l'altro, fornisce una serie di indicazioni progettuali.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.4955 del 20.05.2021 con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata.

Il referente della **SABAP** conferma la non competenza della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia trattandosi di un intervento ricadente interamente nelle competenze territoriali della SABAP per la Città Metropolitana di Bari.

Riferisce, inoltre, che per quanto concerne gli aspetti inerenti la tutela archeologica, si fa integralmente riferimento ai contenuti della precedente nota prot. n.4955 del 20.05.2021.

Per quanto concerne, invece, il profilo di tutela ambientale le indicazioni progettuali contenute nella precedente nota prot. n.4955 del 20.05.2021 sono state sostanzialmente recepite dal Proponente nella nuova versione progettuale fornita. Si rileva, tuttavia, che non risultano trasmessi i richiesti foto-inserimenti volti a valutare l'impatto del nuovo sistema di pubblica illuminazione sui differenti contesti interessati dall'intervento, urbani e rurali.

Preso atto che per le motivazioni esposte dal Proponente nella documentazione di progetto non è possibile impiegare tecniche di ingegneria naturalistica come forma di mitigazione al generalizzato uso di calcestruzzo, con particolare riferimento alle opere di contenimento di cui alla tavole E-41, E-42, E-43, si chiede di proporre forme di mitigazione alternative e realizzabili.

Per quanto riguarda invece i profili di tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004, si rappresenta quanto segue.

Con riferimento alle modifiche alla viabilità introdotte dalla nuova versione di progetto nel Comune di Grumo Appula, si evidenzia che:

- per quanto concerne la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale previsto nel comune di Grumo Appula, all'altezza del PL al km 21+514, nell'area della Stazione, dovranno preventivamente essere sottoposti al vaglio della Soprintendenza gli elaborati progettuali di dettaglio, evidenziando in primo luogo se la realizzazione di tale opera comporta o meno la demolizione del fabbricato in muratura prospiciente il casello. Si evidenzia sin d'ora che per essere autorizzato il sottopasso dovrà prevedere morfologie e materiali idonei al contesto culturale e paesaggistico di inserimento. Considerato che lo stesso, oltre a ricadere direttamente nell'area di Stazione, si dispone, altresì, in prossimità dell'arco Dioguardi, prospiciente via Roma, il quale



costituisce a sua volta, così come la stessa via, un bene culturale ai sensi della Parte II del Codice, dovranno essere prodotti anche idonei foto-inserimenti, volti a valutare il corretto inserimento delle opere a farsi. In via preliminare non si ritiene idoneo l'impiego di coperture in alucobond;

- analogamente, dovranno preventivamente essere condivise in dettaglio con questo Ufficio le modifiche da apportarsi alla viabilità e alla perimetrazione della scuola Devitofrancesco – Giovanni XXIII, il quale costituisce a sua volta un bene culturale ope legis, tutelato ai sensi della Parte II del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii..

Come già indicato nella precedente nota di questo Ufficio, le nuove strutture volte ad ampliare gli attraversamenti esistenti possono essere realizzate secondo due differenti approcci progettuali. Nel primo caso, reiterando i caratteri morfo-tipologici, i materiali e i sistemi costruttivi delle strutture storiche esistenti, nel secondo caso, introducendo morfologie di carattere dichiaratamente contemporaneo, purché compatibili con le istanze di tutela dei beni culturali adiacenti, in carpenteria metallica e indipendenti rispetto alle strutture storiche.

Nel caso di ricorso a materiali lapidei si è, inoltre, evidenziato che gli stessi non debbano essere impiegati esclusivamente come rivestimento, ma che alla percezione estetica debba corrispondere una funzione strutturale, quale ad esempio quella di muro di contenimento controterra, da realizzarsi secondo le tecniche costruttive tradizionali. Rilevato che la scelta progettuale presentata ricade sull'introduzione di strutture miste in acciaio cor-ten e calcestruzzo armato, per quest'ultimo dovranno evitarsi i rivestimenti lapidei previsti da progetto, in favore di differenti opere di mitigazione, da condividersi in dettaglio preventivamente con questo Ufficio.

Tutto quanto premesso:

- per quanto concerne il cavalca-ferrovia ad arco, di cui al km 21+900 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato da questo Ufficio, la nuova versione di progetto ne dispone la conservazione. Tuttavia, la presenza delle spalle in cls armato nel nuovo attraversamento, contiguo alla struttura storica, dovrà essere mitigata, in alternativa al rivestimento lapideo previsto da progetto, attraverso l'impiego di elementi vegetazionali, quali ad esempio riporti di terra e manti erbosi, in continuità al cuneo roccioso già mantenuto e rinverdito da progetto nel punto di giunzione tra struttura storica e nuova opera. Inoltre, come evidenziato in precedenza da questa Soprintendenza, "il parapetto di protezione originariamente presente sul ponte, oggi costituito da un muro in laterizi, era verosimilmente composto da elementi lapidei, analoghi a quelli conservati in situ nelle porzioni di estremità" e lo stesso "formava evidentemente un unico e coerente sistema architettonico con la recinzione" storica contigua (cfr. Recinzione tipo 03 della Tav. E49), "la quale si sviluppa bilateralmente, a partire dalla stazione di Grumo Appula, fino al richiamato ponte, per poi proseguire al di là dello stesso, solo da un lato, per un ulteriore breve tratto".

Coerentemente a quanto richiesto, la versione di progetto aggiornata prevede che la recinzione storica in tufo sia conservata, mediante accurato smontaggio, accatastamento e riposizionamento degli elementi attualmente in opera, al fine di adeguarsi al nuovo andamento del tracciato ferroviario.

Tuttavia, al fine di favorire la lettura dell'originaria conformazione dei sistemi perimetrali, la porzione di parapetto attualmente in laterizio dovrà essere sostituita da una struttura muraria in tufo intervallata da pilastrini, posata in opera con malte a base calce, di morfologia e orditura del tutto analoga alla contigua recinzione, con cui il parapetto definiva in origine un elemento architettonico unitario.



In tale ottica, il medesimo elemento di protezione dovrà correre senza soluzione di continuità anche al disopra del nuovo sovra-passo, in sostituzione del parapetto in cls con rivestimento in pietra previsto da progetto, per ri-congiungersi con il tratto di recinzione storica oggetto di traslazione e disposta lungo il margine opposto della linea ferroviaria.

Sul parapetto continuo in tufo, dovrà, inoltre, essere posizionata una barriera uniforme, sia in corrispondenza del ponte storico che del nuovo sovrapasso. La stessa dovrà essere preferibilmente trasparente o, in alternativa, in elementi metallici in corten, secondo soluzioni di dettaglio da condividersi preventivamente con questa Soprintendenza;

- in generale, tutti gli analoghi tratti di murature in tufo dovranno essere conservati e/o oggetto di successiva ricostruzione, con recupero dei materiali pre-esistenti;
- per quanto concerne i tombini ad arco, di cui al km 22+589.39 e di cui km al 23+936.98 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato da questo Ufficio, la nuova versione di progetto prevede che gli stessi vengano interamente conservati, compresi i muri d'ala di contenimento e le copertine in aggetto su mensola, presenti in prospetto. Tuttavia, con riferimento ai nuovi attraversamenti posti in ampliamento alle strutture storiche e da esse indipendenti, la presenza delle spalle in cls armato dovrà essere mitigata attraverso l'impiego di elementi vegetazionali, quali ad esempio riporti di terra, manti erbosi o tasche di rinverdimento;
- per quanto concerne il Sottovia al km 24+190.78 della progressiva ferroviaria, coerentemente a quanto indicato, la nuova versione di progetto prevede che lo stesso sia interamente conservato, comprese le copertine in aggetto su mensola, presenti in prospetto. Tuttavia, preso atto della dichiarata necessità strutturale di confinare, dal "lato monte", con un muro di in cls armato, gli strati rocciosi attualmente affioranti, nonché di dover realizzare il nuovo cavalcavia con struttura scatolare in cls armato realizzata fuori opera, al fine di non interrompere il pubblico servizio ferroviario, si evidenzia la necessità di conservare e consolidare, per lo meno, la porzione angolare di roccia affiorante e in parte intonacata con finiture a calce, allo scopo di simulare l'orditura della contigua e soprastante cortina lapidea di contenimento, realizzata contro-terra, in opera a secco. Potranno essere vagilate di concerto con questo Ufficio, anche soluzioni alternative, per lo meno evocative dell'attuale struttura di contenimento terrazzata, con riproposizione della alberatura esistente in angolo, nonché idonee forme di mitigazione degli elementi in cls, anche tramite ulteriori sistemazioni arboree. Dovrà, altresì, realizzarsi un parapetto continuo in corten a servizio tanto del passaggio pedonale che di quello veicolare;
- per quanto concerne il Sottovia ad arco presente al km 24+323.38 della progressiva ferroviaria, preso atto che la presenza di dispositivi infrastrutturali e tecnologici già in opera, non permette l'attuazione delle richieste soluzioni alternative al prolungamento della struttura scatolare in cls armato già esistente e contigua alla struttura storica, dovranno essere condivise con questo Ufficio, idonee opere di mitigazione degli elementi in cls, quali ad esempio il ricorso a tasche di rinverdimento. Coerentemente a quanto indicato ai punti precedenti dovrà, altresì, realizzarsi un parapetto continuo in corten;
- in generale, una particolare attenzione progettuale deve essere posta nella scelta dei sistemi di protezione interferenti con le strutture storiche per quanto concerne morfologie, cromie e soprattutto sistemi di ancoraggio, favorendo il riuso- delle copertine a sbalzo già esistenti;
- 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. L'asportazione meccanica della vegetazione infestante presente dovrà essere preceduta



dall'applicazione di idoneo diserbante, le cui specifiche tecniche dovranno preventivamente essere condivise con questa Soprintendenza, allo scopo di ridurre volume e coerenza dell'apparato radicale e permettere una completa rimozione dell'elemento vegetale, senza arrecare danni al circostante paramento.

Il trattamento di pulitura dei prospetti, anche dai depositi maggiormente coerenti, dovrà essere eseguito escludendo il ricorso, seppur localizzato, a sabbiature e micro-sabbiature, anche a bassa pressione, nonché microtrapani, vibro-incisori, microscalpelli pneumatici e similari; Nel rispetto delle tecniche costruttive originarie, al fine di garantire di una maggiore compatibilità tra i materiali storici e di progetto, nonché nell'ottica di una maggiore reversibilità delle opere a farsi, dovranno essere impiegati esclusivamente materiali a base calce, sia nei consolidamenti che nelle opere di stilatura e finitura, escludendo il ricorso a materiali anche solo additivati con componenti cementizie, acriliche, plastiche, polimeriche, adesive, bi-componenti, silano-silossaniche, solventi, resine epossidiche e similari.

In particolare, il consolidamento degli elementi lapidei e la risarcitura delle lesioni presenti dovranno essere eseguiti esclusivamente con materiali a base calce. I distacchi di minore entità potranno essere consolidati impiegando malte a base di calce idraulica o nano-calci, mentre per i distacchi di maggiore entità e per le integrazioni, da realizzarsi con materiale del tutto analogo all'esistente, potranno essere eseguite impernazioni con sistemi a secco, tra quelli attualmente in commercio o, alternativamente, adoperando barre in fibre di vetro o in acciaio inossidabile che possano essere posate in opera con malte a base calce. Si esclude il ricorso a consolidamenti con silicato di etile e l'impiego di fissaggi e stuccature con resine epossidiche, nonché l'utilizzo di malte cementizie;

- la cisterna di cui alla scheda n. 09 della tav. TAV. V1-02, dovrà essere conservata;
- tutti gli attraversamenti idraulici presenti dovranno essere oggetto di demolizione/ricostruzione esclusivamente per le porzioni in calcestruzzo. Gli elementi murari/lapidei dovranno essere conservati e riproposti nella nuova configurazione;
- per quanto concerne gli interventi previsti per le stazioni di Grumo e Toritto, tutte le opere a farsi dovranno essere preventivamente condivise nel dettaglio con questa Soprintendenza, comprese quelle impiantistiche. In particolare, dovranno essere condivisi i materiali e l'orditura delle nuove pavimentazioni da posarsi nelle banchine e nel nuovo piazzale della stazione di Toritto. Dovrà, altresì, essere valutata adeguatamente la posizione e la morfologia dei nuovi corpi illuminanti previsti da progetto.

Il Proponente si riserva di riscontrare nel dettaglio tutte le osservazioni della SABAP.

Alle ore 13:50 l'Assessore Palladino si unisce nuovamente ai lavori.

AGENZIE / AUTORITÀ

**AUTORITÀ DI BACINO
DISTRETTUALE APPENNINO MERIDIONALE
SEDE PUGLIA**

Nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, acquisita al prot. n.2273 del 18.02.2021
Nota rif. prot. n. 18215 del 23.06.2021,acquisita al prot. 7714 del 24.06.2021.

	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
<p>Con pec del 17.02.2021, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale ha trasmesso nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, acquisita al prot. n.2273 del 18.02.2021, con la quale ha richiesto documentazione integrativa, subordinando la formulazione del rispettivo parere di competenza solo a seguito della acquisizione e valutazione della documentazione richiesta.</p> <p>Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021 e fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.</p> <p>Con pec del 23.06.2021, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale ha trasmesso nota rif. prot. n.18215 del 23.06.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.06.2021, con la quale prendendo atto dei contenuti delle integrazioni fornite dal Proponente e richieste con nota AdB prot. n. 4563 del 17/02/2021, ha comunicato che: “<i>(...) l'iter istruttorio di valutazione della proposta progettuale, che comprende la realizzazione di opere di sistemazione idraulica, potrà essere concluso solo a seguito della ricezione in formato elettronico dei files dei modelli idrologico-idraulici e geologico-geotecnici utilizzati per la valutazione di tutto il tratto oggetto di raddoppio ferroviario. Si richiede pertanto con la presente, la trasmissione degli stessi, unitamente ai rilievi topografici realizzati e posti a base delle predette elaborazioni (...)</i>”.</p> <p>Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota rif. prot. n.18215 del 23.06.2021 con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata.</p> <p>Non si registrano ulteriori contributi da parte dell'ente.</p>	
<p>ARPA Puglia Direzione Generale</p>	
<p>ARPA Puglia DAP Bari</p>	
	<p>Nota rif. prot. n.9240 dell'8.02.2021, acquisita al prot. n. 1679 del medesimo giorno</p> <p>Nota rif. prot. n. 37869 del 21.05.2021, acquisita al prot. uff. n. 7714 del 24.05.2021.</p> <p>Nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022, acquisita al prot. n.3574 in pari data</p>
<p>Con pec dell'8.02.2021, acquisita al prot. n. 1679 del medesimo giorno, ARPA Puglia - DAP Bari ha trasmesso nota rif. prot. n.9240 dell'8.02.2021, con la quale ha richiesto integrazioni documentali.</p> <p>Il Proponente ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.9240, con pec del 29.04.2021, acquisita al prot. n.6328 in pari data, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/2012 del 28.04.2021 e fornendo i link per scaricare la documentazione integrativa prodotta.</p> <p>Con pec del 22.05.2021, ARPA Puglia - DAP Bari, nell'ambito della Conferenza di Servizi Istruttoria ai soli fini VIA, ha trasmesso nota rif. prot. n.37869 del 21.05.2021, acquisita al prot. n. 7714 del 24.05.2021, con la quale richiede delle integrazioni documentali ed esprime, per quanto esposto e di competenza, <i>parere favorevole di massima al rilascio del provvedimento autorizzativo de qua</i>, rimandando all'esame delle integrazioni richieste per la definizione di eventuali condizioni</p>	

prescrittive.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota, rif. prot. n.37869 del 21.05.2021, con pec del 9.02.2022, trasmettendo nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022 e link dal quale scaricare la documentazione integrata, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022.

Con pec del 16.03.2022, acquisita al prot. n.3574 in pari data, **ARPA Puglia - DAP Bari** ha trasmesso nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022, con la quale "... esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento autorizzativo de qua, alle seguenti condizioni:

- a) atteso che dalle valutazioni previsionali effettuate relative alla fase di cantiere (elaborato B08 "Relazione acustica", rev. B) si evince che saranno superati i limiti di zona, che sarà prevista l'utilizzo di una schermatura da cantiere lungo il perimetro del cantiere base e che sarà richiesta la deroga per il superamento temporaneo dei limiti di legge, prima dell'avvio delle lavorazioni dovrà essere presentata apposita richiesta di deroga al Comune di competenza ai sensi dell'art. 17 della L.R. n. 3 del 12/02/2002;
- b) le denominazioni assegnate ai punti di monitoraggio menzionati nella tabella a pag. 21 dell'elaborato B11.2 "Piano di monitoraggio ambientale" (rev. B) e nella planimetria B11.3 "Planimetria monitoraggio ambientale" (rev. A) dovranno essere univoche. All'uopo, prima dell'avvio delle lavorazioni dovrà essere revisionata la planimetria B11.3, affinché sulla stessa siano indicate le denominazioni riportate nella tabella a pag. 21 dell'elaborato B11.2 (rev. B).".

Il Proponente ritiene ottemperabili le prescrizioni indicate.

ASL Bari	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
GESTORI DI SERVIZI	
AQP SpA Direzione Reti e Impianti Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat	Nota prot. n. 23901 del 9.04.2021, acquisita al prot. uff. n. 6021 del 26.04.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Con pec del 9.04.2021, **Acquedotto Pugliese – Direzione Reti e Impianti – Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat** ha trasmesso nota rif. prot. n.23901 del 9.04.2021, acquisita al prot. n.6021 del 26.04.2021, nella quale ha riportato l'elenco delle interferenze con le opere a rete gestite da Acquedotto Pugliese, fornendo una serie di segnalazioni in merito al progetto definito e al progetto di risoluzione delle interferenze.

Il **Proponente** ha riscontrato la suddetta nota, nota rif. prot. n.23901 del 9.04.2021, con pec del 9.02.2022, acquisita al prot. n. 1755 del 14.02.2022, trasmettendo, tra l'altro, nota esplicativa rif. prot. n. UI/560 del 9.02.2022, nella quale ha comunicato che: "... nella successiva fase di progettazione esecutiva saranno dettagliate e approfondite di concerto con l'ente tutte le fasi di realizzazione delle opere in riferimento alla gestione della fase transitoria. In tutte le fasi sarà garantita a cura di FAL il regolare esercizio delle opere preesistenti, anche se su diversa sede. Circa il dettaglio delle modalità di risoluzione delle interferenze, con riguardo anche alle modalità di gestione dei transitori, FAL si impegna a sviluppare a proprio carico i progetti di risoluzione. I lavori per la risoluzione delle interferenze con le opere gestite da Acquedotto Pugliese saranno appaltati da FAL a propria cura, nell'ambito dell'intervento in oggetto, ad imprese in possesso di qualifica in OG6 per il relativo importo. Tali lavori altresì ricomprenderanno l'esecuzione delle opere provvisionali

eventualmente necessarie per garantire il regolare funzionamento delle opere idriche e fognarie esistenti durante l'esecuzione dei lavori e saranno eseguiti sotto l'alta sorveglianza di tecnici della società AQP.".

Non si registrano ulteriori contributi da parte dell'ente.

Il Proponente si impegna ad inviare il progetto esecutivo che evidenzierà in dettaglio gli attraversamenti anche ai fini della successiva sottoscrizione della convenzioni tra FAL e AQP.

AQP SpA Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti	Nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021, acquisita al prot. n. 5635 del 16.04.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
---	---

Con pec del 15.04.2021, **Acquedotto Pugliese – Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti** ha trasmesso nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021, acquisita al prot. n. 5635 del 16.04.2021, con la quale ha comunicato che: "...per quanto riguarda la soluzione proposta per il superamento dell'interferenza al Km 23+275 della linea FAL Bari–Matera, con il vettore idrico potabile di competenza di questa Direzione AQP, con la presente si esprime parere tecnico preliminare favorevole. Per le più puntuali valutazioni tecnico-operative, si resta comunque in attesa di acquisire gli elaborati del progetto esecutivo. Si fa presente fin da ora che in ogni caso sarà necessario, preventivamente alla realizzazione dei lavori, sottoscrivere apposita convenzione con Codesta Società, specificando che, acquisito il nulla osta definitivo, i lavori dovranno essere eseguiti sotto l'alta sorveglianza del personale AQP ed eventuali lavorazioni che interessino la condotta idrica, dovranno essere eseguite da ditta accreditata presso questa Società.".

Il Proponente riscontra alla nota prot. 25318 del 15.04.2021 di AQP, impegnando ad inviare il progetto esecutivo che evidenzierà in dettaglio gli attraversamenti anche ai fini della successiva sottoscrizione della convenzioni tra FAL e AQP.

e-distribuzione SpA	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
TERNA SpA	Nota rif. prot. n.78651 del 07.10.2021, acquisita al prot. n.14792 del 13.10.2021. Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.

Con pec del 7.10.2021, acquisita al prot. n.14792 del 13.10.2021, **TERNA SpA** ha trasmesso nota rif. prot. n.78651 del 7.10.2021, con la quale ha segnalato che le opere ed i lavori di progetto interferiscono con la rete di AT/AAT di rispettiva proprietà, invitando, tra l'altro, "...a tenere in dovuto conto della presenza delle infrastrutture elettriche AT/AAT, di evitare qualsiasi interferenza senza nostra preventiva autorizzazione e di prevedere adeguate azioni di tutela delle medesime. Le linee elettriche in questione appartengono alla Rete di Trasmissione Nazionale e sono funzionali al servizio pubblico di trasmissione elettrica. Vi segnaliamo, infine, che i nostri conduttori sono da ritenersi costantemente in tensione e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del D. Lgs. 9.4. 2008, n. 81) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11-48, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, costituisce pericolo di morte...".

Il Proponente riferisce di aver eseguito un censimento delle potenziali interferenze presenti nelle aree di intervento, dichiarando di aver rilevato le reti segnalate da Terna, ma che le stesse non sono direttamente interferenti con le reti AT/AAT.

Il Proponente, ad ogni buon fine, si riserva ulteriori approfondimenti.

TELECOM Italia SpA	Nessun contributo alla odierna seduta di CdS.
---------------------------	---

Completata la disamina dettagliata dei contributi/pareri pervenuti nel corso del procedimento, come richiamati nella tabella sinottica precedente, nonché allegati al presente verbale, la Conferenza dei Servizi ritiene di aggiornarsi a data che sarà comunicata con successiva convocazione.

Il Proponente si impegna a fornire i riscontri richiesti entro il termine di 30 giorni, così da consentire ai soggetti interessati di recepire tempestivamente le integrazioni progettuali.

Ove richiesto dagli enti che hanno trasmesso il proprio contributo e qualora non sia stato già fatto, si invita il Proponente a dare compiuto riscontro alle note innanzi riportate.

La CdS evidenzia che in caso di aggiornamenti progettuali che possano incidere sulle valutazioni *medio tempore* rese dagli enti interessati dal procedimento, le stesse valutazioni dovranno essere aggiornate.

La seduta della CdS si ritiene conclusa all'ora indicata dalla sottoscrizione digitale.

Il presente verbale viene emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e smi, 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.

Si dà atto che, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della seduta, i componenti provvedono all'apposizione della propria firma sul verbale in formato digitale mediante la trasmissione di apposita dichiarazione.

Firmato digitalmente

Il Funzionario Istruttore
Caterina Carparelli



Caterina Carparelli
17.03.2022 14:43:00
GMT+01:00

ELENCO ALLEGATI

1. Nota rif. prot. n.11013 del 08.02.2021 della CITTÀ METROPOLITANA DI BARI - Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico;
2. Nota rif. prot. n.9240 del 08.02.2021 di ARPA Puglia - DAP Bari;
3. Nota rif. prot. n. 1316 del 15.02.2021 del MIC -SABAP della città metropolitana di Bari;
4. Nota rif. prot. n. 4563 del 17.02.2021 dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Italia Meridionale;
5. Nota rif. prot. n.2216 del 26.02.2021 della Sezione Urbanistica - - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia;
6. Nota rif. prot. n.2532 del 02.03.2021 della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia;



7. Nota prot. n. 23901 del 9.04.2021 di Acquedotto Pugliese – Direzione Reti e Impianti – Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat;
8. Nota rif. prot. n.25318 del 15.04.2021 di Acquedotto Pugliese – Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti;
9. Nota rif. prot. n.5804 del 13.05.2021 della Sezione Urbanistica - Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata della Regione Puglia;
10. Nota prot. n. 4955 del 20.05.2021 del MIC -SABAP della città metropolitana di Bari;
11. Nota prot. n. 37869 del 21.05.2021 di ARPA Puglia - DAP Bari;
12. Nota rif. prot. n. 18215 del 23.06.2021 dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Italia Meridionale;
13. Nota, rif. n. 8373 del 08.07.2021 della Sezione Urbanistica - - Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici della Regione Puglia;
14. Parere del Comitato VIA regionale prot. n.2400 del 15.03.2022;
15. Nota rif. prot. n.78651 del 07.10.2021 di TERNA SpA;
16. Quadro delle condizioni ambientali del Servizio VIA/VincA;
17. Nota rif. prot. n.18684 del 16.03.2022 di ARPA Puglia - DAP Bari.



CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

**Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento
dello Sviluppo Economico**

Rif. Prot. R-puglia/AOO_089-20/01/2021/815

REGIONE PUGLIA
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali

servizio.ecologia@pec.rupr.puglia.it

Oggetto: IDVIA 609. - Provvedimento autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 per il “*Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera*” sito in agro di Grumo Appula e Toritto.

D.Lgs. n.152/2006 – R.R. n.26/2013, art. 15, 4° comma. Comunicazione scarico acque meteoriche.

Presa d'atto.

In riferimento alla nota a margine riportata, concernente l'oggetto, acquisita agli atti al PG n. 5024 del 20/01/2021, si prende atto di quanto riportato nell'elaborato “D02” *Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasea di trattamento* - dalla quale si rileva che, relativamente all'attraversamento ferroviario FAL con Via San Giovanni Bosco a Toritto, le acque meteoriche saranno intercettate da griglie di captazione e convogliate in una vasca di trattamento in continuo (per essere sottoposte al processo di dissabbiatura). Detta vasca avrà una capacità $\geq 13,34 \text{ m}^3$. Le acque meteoriche saranno infine scaricate nella zona anidra degli strati superficiali del sottosuolo mediante un pozzo anidro che sarà realizzato con una profondità di circa 75 m dal piano campagna; con questa profondità si assicurerà un franco di sicurezza di 103 che garantirà la tutela della falda idrica.

Si resta in attesa di conoscere l'avvenuta realizzazione delle opere previste in progetto ed attinenti lo smaltimento delle acque meteoriche, nonchè la data di attivazione dello scarico proposto.

Il Dirigente ad interim
Ing. Maurizio Montalto

Dott. Sebastiano Lo Caputo

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. 230 del 04/07/2022
del Registro delle Determinazioni**

Codice CIFRA: 089/DIR/2022/00230

OGGETTO: D.Lgs. 152/2006 e smi, L. 241/1990. Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 609 ex art. 27 bis del TUA per il progetto di *"Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula -Toritto della linea Bari-Matera, sito in agro di Grumo Appula e Toritto"*.

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.

L'anno 2022 addì 04 del mese di luglio 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 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 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";



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. 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 Determina n. 9 del 04/03/2022 codice cifra 013/DIR/2022/00009 avente ad oggetto: “Conferimento delle funzioni di dirigente *ad interim* del Servizio VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana”;

VISTA la Determina n. 75 del 10/03/2022 codice cifra 089/DIR/2022/00075 avente ad oggetto: “Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni ambientali e servizi afferenti”;

VISTA la L.R. n. 51 del 30/12/2021 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2022 e bilancio pluriennale 2022-2024 della Regione Puglia - legge di stabilità regionale 2022.”;

VISTA la L.R. n.52 del 30/12/2021 "Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2022 e bilancio pluriennale 2022-2024.”.

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.;
- il R.R. 17 maggio 2018 n.07 "*Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale*";

RICHIAMATI:

- del D. Lgs. 152/2006 e smi: l' art.5 co.1 lett.o); l'art.25 co.1, co.3 e co.4; l'art.10 co.3;
- della L.R. 11/2001e smi : l'art. 5 co.1, l'art.28 co.1, l'art.28 co.1 bis lett.a);
- del R.R. 07/2008: l'art.3, l'art.4 co.1;
- della L.241/1990: l'art. 2.

EVIDENZIATO che il Servizio VIA/VInca della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi del punto 7, lett. i) "*linee ferroviarie a carattere regionale o locale*" dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dell'Allegato B, Elenco B.1 lett.d) "*linee ferroviarie a carattere regionale o locale*" della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. nonché della fonte di finanziamento di cui ai fondi della Delibera CIPE 26/2011-Risorse FAS, è Autorità Competente all'adozione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ex art.5 co. 1 lett. o) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;

PREMESSO che:

- con pec del 11.12.2020, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/16043 del 16.12.2020, la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., in qualità di Proponente, ha chiesto alla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia l'avvio del procedimento per l'emissione del Provvedimento Unico Regionale ex art. 27 bis del D.Lgs.n. 152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al progetto di "*Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera*", inviando la documentazione pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 15.01.2021 e comprensiva dello Studio di Impatto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica;
- con nota protocollo n. AOO_089/815 del 20.01.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale relativo al progetto in oggetto identificato con l'ID VIA 609 invitando le Amministrazioni e gli Enti potenzialmente interessati, e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione e/o sull'esercizio del progetto, a verificare nei termini ivi previsti- l'adeguatezza e la completezza della documentazione, comunicando anche alla medesima Autorità Competente l'eventuale richiesta di integrazioni. La medesima comunicazione è stata trasmessa, in ottemperanza alle disposizioni di cui alla nota del dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. AOO_089/11/01/2019 n. 341, al Segretario del Comitato Reg.le VIA per gli adempimenti ivi previsti;
- con nota protocollo n. AOO_089/6854 del 10.05.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha trasmesso al Proponente gli esiti della verifica della adeguatezza e completezza della documentazione e contestualmente ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità ex art. 27 bis, comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii dando seguito al procedimento avente ad oggetto il progetto di "*Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera*";
- con nota protocollo n. AOO_089/6890 del 10.05.2021, il Servizio VIA/VIIncA della Regione Puglia ha convocato, per il giorno 25.05.2021, Conferenza di Servizi ex art.14 co.1 della l. 241/1990 e smi e dell'art. 15 della l.r. 11/2001 e smi, in forma semplificata e in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14 - bis della L.241/1990 e smi;
- con nota protocollo n. AOO_089/8281 del 28.05.2021, il Servizio VIA/VIIncA della Regione Puglia ha trasmesso al Proponente gli esiti della suddetta Conferenza di Servizi comunicando, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. 24 co. 7 del d.lgs. 152/2006 e smi, l'avvenuta pubblicazione sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 27.05.2021 del verbale della Conferenza di Servizi unitamente ai contributi/osservazioni e pareri acquisiti agli atti della Conferenza;
- nella seduta del 15.06.2021, con parere acquisito agli atti del procedimento con prot. n. AOO_089/9313 del 15.06.2021, il Comitato Reg.le VIA della Regione Puglia ha subordinato l'espressione del proprio parere definitivo alla trasmissione, da parte del Proponente, delle integrazioni puntualmente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/9313 del 15.06.2021;
- con nota protocollo n. AOO_089/10517 del 12.07.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso richiesta di integrazioni di merito ex art. 27 bis c. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. assegnando al Proponente un termine di trenta giorni per riscontrare le richieste di integrazioni/osservazioni formulate dal Comitato VIA nella seduta del 15.06.2021 nonché dagli Enti interessati nel procedimento;
- con nota protocollo n. 3574 del 05.08.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11801 del 05.08.2021, il Proponente ha richiesto una sospensione motivata dei termini per la presentazione della documentazione integrativa richiesta con nota protocollo n. AOO_089/10517 del 12.07.2021;

- con nota protocollo n. AOO_089/12033 del 19.08.2021, la Sezione Autorizzazioni Ambientali- preso atto delle richieste motivate del Proponente- ha concesso, ai sensi del comma 5 dell'art. 27 bis del D.lgs. 152/2006, la sospensione dei termini del procedimento in epigrafe per il tempo massimo possibile di 180 giorni;
- con nota protocollo n. 560 del 9.02.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia n. AOO_089/1755 del 14.02.2022, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 14.02.2022 in riscontro alla nota prot. n. AOO_089/10517 del 12.07.2021;
- nella seduta del 15.03.2022 il Comitato Regionale VIA, con parere acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/3400 del 15.03.2022 e pubblicato sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 15.03.2022, valutata la documentazione VIA a corredo dell'istanza di PAUR e le successive integrazioni documentali prodotte dal Proponente, tenuto conto dei pareri resi dalle Amministrazioni/Enti interessati, ha espresso il proprio parere definitivo ritenendo che “*gli impatti ambientali attribuibili al progetto possano essere considerati non significativi e negativi.....*” nel rispetto delle prescrizioni puntuamente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/3400 del 15.03.2022 allegato 2 al presente provvedimento per farne parte integrante;

CONSIDERATO che:

- con nota protocollo n. AOO_089/2402 del 24.02.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha convocato, ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., Conferenza di Servizi in modalità sincrona da svolgersi ai sensi dell'art.14-ter (conferenza simultanea) della L. 241/90 e ss.mm.ii. al fine di addivenire ad univoche determinazioni da porre a base del provvedimento conclusivo di PAUR, per il giorno 17.03.2022, con il seguente Ordine del Giorno:
 - lettura ed analisi dei pareri pervenuti;
 - definizione del procedimento di PAUR ex art. 27bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.
 - varie ed eventuali.
- nella seduta di Conferenza di Servizi del 17.03.2022, il Responsabile del Procedimento di VIA ha rappresentato che, nella seduta del 15.03.2022, il Comitato Reg.le VIA ha effettuato la valutazione di competenza rassegnando il proprio parere, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/3400 del 15.03.2022, recante valutazione favorevole con prescrizioni e ha dato lettura del “*Quadro delle Condizioni Ambientali*”. In merito alle prescrizioni impartite dal Servizio VIA/VInca il Proponente, così come si evince dal “*Verbale di Conferenza di Servizi del 17.03.2022*” pubblicato sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 21.03.2022, ha dichiarato di potervi ottemperare. Nella suddetta seduta di Conferenza di Servizi, il Responsabile del procedimento di VIA ha altresì precisato che “...omissis... il parere del Comitato VIA del 15.03.2022 è stato formulato sulla base delle previsioni di progetto riportate nelle integrazioni prodotte in esito alla fase di pubblicità...omissis....” e si è riservato di “....omissis...rivalutare il proprio contributo qualora, a valle delle valutazioni che il Proponente farà in riscontro alle osservazioni dell'amministrazione comunale di Grumo Appula, il progetto dovesse subire modifiche sostanziali in termini ambientali...omissis....”;
- con nota protocollo n. 1791 del 14.04.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/5393 del 21.04.2022, il Proponente, in riferimento agli esiti della seduta di



Conferenza di Servizi svolta in data 17.03.2022, trasmessi giusta nota protocollo n. AOO_089/3893 del 23.03.2022, ha inoltrato il “*Verbale sottoscritto con l’Amministrazione Comunale di Grumo Appula*”-pubblicato sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 25.05.2022- comunicando che “(...) si è convenuto di NON sopprimere il passaggio a livello alla progressiva km 21+900 della linea Bari – Matera(...)” e che “(...) FAL si è impegnata a realizzare la viabilità, prevista da piano regolatore, tra via Roma e Via Ernesto Bonovoglio (...) la proposta progettuale prevede l’inserimento di una rotatoria e la presenza di una pista ciclo-pedonale, come da elaborato “Stralcio plan” allegato alla presente.”;

- con nota protocollo n. 2342 del 19.05.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/6828 del 24.05.2022, il Proponente, in riferimento agli esiti della seduta di Conferenza di Servizi svolta in data 17.03.2022, trasmessi giusta nota protocollo n. AOO_089/3893 del 23.03.2022, ha inoltrato documentazione progettuale integrativa inerente i “*riscontri ai rilievi e alle osservazioni pervenute dai soggetti interessati a seguito della prima seduta di conferenza di servizi*” pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 25.05.2022;
- con nota protocollo n. AOO_089/6989 del 25.05.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha convocato, ai sensi dell’art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., Conferenza di Servizi in modalità sincrona da svolgersi ai sensi dell’art.14-ter (conferenza simultanea) della L. 241/90 e ss.mm.ii. al fine di addivenire ad univoche determinazioni da porre a base del provvedimento conclusivo di PAUR, per il giorno 14.06.2022;
- nella seduta di Conferenza di Servizi del 14.06.2022, il Responsabile del Procedimento di VIA ha dato lettura del “*Quadro delle Condizioni Ambientali*” aggiornato a valle dell’esame della documentazione integrativa prodotta dal Proponente. In merito alle prescrizioni impartite dal Servizio VIA/VIncA il Proponente, così come si evince dalla “*Determinazione Motivata di conclusione di Conferenza dei Servizi del 14.06.2022*” pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 23.06.2022, ha confermato di potervi ottemperare;

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” come da date ivi riportate;
- ai sensi e per gli effetti dell’art. 24 co.1 del TUA, della presentazione dell’istanza, della pubblicazione della documentazione, nonché delle comunicazioni di cui all’articolo 23 è stata dato contestualmente specifico avviso al pubblico sul sito web “Il Portale Ambientale della Regione Puglia” - Sezione “Avviso al Pubblico”, come evincibile dal medesimo sito.

VALUTATA la documentazione progettuale acquisita agli atti del procedimento.

PRESO ATTO:

- dello studio di impatto ambientale e delle informazioni supplementari fornite dal Proponente con la documentazione integrativa acquisita agli atti del procedimento;

- dei risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma dell'art.24 del TUA;
- dei pareri delle Amministrazioni, degli enti territoriali e degli enti pubblici e delle osservazioni acquisite agli atti ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 co.4 del TUA, tutti conservati presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali e pubblicati/resi accessibili ex art. 23 co.4 del TUA;
- del parere definitivo espresso dal Comitato Reg.le VIA nella seduta del 15.03.2022, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/3400 del 15.03.2022;
- degli esiti della Conferenza di Servizi di cui all'art. 27-bis, comma 4 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. del 17.03.2022 convocata giusta nota prot. n. AOO_089/2402 del 24.02.2022;
- degli esiti della Conferenza di Servizi di cui all'art. 27-bis, comma 4 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. del 14.06.2022 convocata giusta nota prot. n. AOO_089/6989 del 25.05.2022.

VISTO:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento ID VIA 609 in epigrafe;
- l'attività istruttoria svolta dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia.

RILEVATO che ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 co.4 del R.R.07/2018 “ *I rappresentanti dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Puglia, dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente si esprimono per gli aspetti di merito dell'Ente dal quale sono designati, formalizzando il loro contributo in seno al Comitato. Tali contributi concorreranno alle valutazioni tecniche finali del Comitato e, solo per la parte recepita da quest'ultimo, saranno considerati utili ai lavori della Conferenza di Servizi*”;

RITENUTO che, attese le scansioni procedurali svolte, **sussistano** i presupposti per procedere all'adozione del provvedimento espresso ex art. 2 co. 1 della L.241/1990 e s.m.i, conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 609 ex art. 27-bis del TUA inerente al progetto in oggetto proposto 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.vo 118/2011 e s.m.i.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art.25 e dell'art.27 - bis del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., della L.R. 11/2001 e smi e e dell'art. 2 co.1 della l.241/1990 e smi, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. 22 giugno 2018 n. 07, dal Comitato Regionale per la V.I.A.,

DETERMINA

- **di prendere atto** delle considerazioni, prescrizioni, valutazioni esposte in narrativa, che si intendono quale parte integrante del presente provvedimento;
- **di esprimere**, relativamente al progetto in epigrafe, presentato dalla Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., sulla scorta del parere del Comitato regionale VIA espresso nella seduta del 15.03.2022, dei lavori e degli esiti della Conferenza di Servizi del 17.03.2022 e della Conferenza di Servizi del 14.06.2022, di tutti i pareri e i contributi resi dai vari soggetti intervenuti nel corso del procedimento, delle scansioni procedurali compendiate e per le motivazioni/considerazioni/valutazioni in narrativa, **giudizio di compatibilità ambientale positivo con le prescrizioni e alle condizioni riportate nel "Quadro delle condizioni ambientali"** per il progetto di "*Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera*" presentato con pec del 11.12.2020, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/16043 del 16.12.2020, identificato dall'ID VIA 609;
- **di subordinare l'efficacia del giudizio di compatibilità ambientale al rispetto:**
 - delle indicazioni/informazioni/specifiche progettuali contenute nella documentazione acquisita agli atti del procedimento in epigrafe, a cui è riferita la presente determinazione;
 - delle condizioni riportate nell'allegato "*Quadro delle Condizioni Ambientali*" la cui verifica di ottemperanza dovrà essere valutata e verificata - per quanto di propria competenza, ai sensi e per gli effetti dell'art.28 del 152/2006 e smi - dagli Enti ivi indicati per ciascuna prescrizione, che informeranno tempestivamente degli esiti della verifica, nonché per quanto previsto dalla vigente normativa, il Servizio VIA/VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia.
- **di porre** a carico del Proponente l'onere di fornire espressa, puntuale e tempestiva evidenza alle Autorità competenti e agli Enti coinvolti nel procedimento del rispetto di tutte le prescrizioni, condizioni e precisazioni richiamate nel presente provvedimento e relativi allegati, espresse dai soggetti intervenuti.
- **di prescrivere** che il Proponente comunichi la data di avvio delle attività valutate con il presente atto a tutti gli Enti coinvolti nell'ambito del procedimento.
- **di stabilire** che il Proponente dovrà dimostrare la conformità delle opere realizzate e delle relative modalità di esecuzione alla proposta progettuale approvata, anche attraverso acquisizioni fotografiche che ne attestino tutte le fasi di realizzazione. La relativa documentazione prodotta, a firma di tecnico abilitato, dovrà essere trasmessa, per tutte le opere previste in progetto al Servizio

VIA/VInCA della Regione Puglia e a tutte le Amministrazioni competenti e coinvolte nel procedimento per la verifica di coerenza con quanto assentito.

- **di stabilire** che il presente provvedimento:
 - è condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri Enti pubblici a ciò preposti;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative ai successivi livelli di progettazione eventualmente introdotte dagli Enti competenti al rilascio di pareri e/o autorizzazioni per norma previsti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall'ente deputato al rilascio del titolo abilitativo finale;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni relative alla fase di esercizio introdotte dagli Enti competenti al rilascio di atti autorizzativi, comunque denominati, per norma previsti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall'ente deputato al rilascio del titolo autorizzativo;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale e paesaggistico;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi necessari per la realizzazione ed esercizio dell'intervento;
 - fa salve, e quindi non comprende, le previsioni di cui all'art.25 del D.Lgs. 50/2016 e degli articoli 96 e 97 del D.Lgs. 163/2006 e smi.
- **di dare atto** che costituiscono parte integrante del presente provvedimento i seguenti allegati:
 - Allegato 1: "Quadro delle Condizioni Ambientali";
 - Allegato 2: "Parere del CT VIA prot. n. AOO_089/3400 del 15.03.2022".

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 smi, 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. 9 pagine, compresa la presente, l'Allegato 1 composto da 3 pagine, l'Allegato 2 composto da 20 pagine, per un totale di 32 (trentadue) pagine.

Il presente provvedimento,

- a) è trasmesso alla Sezione Autorizzazioni Ambientali per gli adempimenti conseguenti il procedimento ex art. 27-bis del TUA;
- b) è pubblicato, ai sensi del comma 3 art. 20 del DPGR n. 22/2021, all'Albo online del sito della Regione Puglia;
- c) è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto 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;

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/VIncA

Arch. Vincenzo Lasorella



Vincenzo
Lasorella
06.07.2022
07:28:25
GMT+00:00

La sottoscritta attesta che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione da parte del dirigente a.i. del Servizio VIA/VIncA della Sezione Autorizzazioni Ambientali, è conforme alle risultanze istruttorie ed alla normativa vigente.

Il Responsabile del Procedimento

Dott.ssa Fabiana Luparelli



Fabiana Luparelli
04.07.2022
11:44:06
GMT+00:00

ALLEGATO 1

QUADRO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI

Procedimento: D.Lgs. 152/2006 e smi, L. 241/1990. Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 609 ex art. 27 bis del TUA

Progetto: **Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula -Toritto della linea Bari-Matera, sito in agro di Grumo Appula e Toritto.**

Tipologia: Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii., punto 7, lett i)
“linee ferroviarie a carattere regionale o locale”

Allegato B-Elenco B.1-lettera d) della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. “linee ferroviarie a carattere regionale o locale”

Autorità

Competente: Regione Puglia, Fondi Delibera CIPE 26/2011-Risorse FAS

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.

QUADRO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI

Il presente documento, parte integrante - quale Allegato 1 - del provvedimento ambientale ex D.Lgs. n. 152/2006 e smi e l.r. n. 11/2001 e smi – L. n. 241/1990 e smi relativo al “*Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 609 ex art. 27 bis del TUA- Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.*” è redatto in considerazione delle scansioni procedurali in atti per il procedimento in epigrafe, in conformità alla relativa documentazione istruttoria, preso atto dei contributi istruttori/pareri/nullaosta/raccomandazioni formulate dai vari soggetti intervenuti nel procedimento.

Il Servizio VIA/VInCA della Regione Puglia, in qualità di autorità competente all'adozione del provvedimento di VIA di cui il presente documento costituisce allegato, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d. lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., verificherà l'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1, avvalendosi dei “soggetti individuati per la verifica di ottemperanza” indicati. I suddetti Soggetti provvederanno a concludere l'attività di VIA entro il termine di cui all'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente.

Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai “soggetti individuati per la verifica di ottemperanza” ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.

Richiamate le disposizioni di cui all'art.28 del D.Lgs. 152/2006, come modificato da D.Lgs. 104/2017, di seguito sono compendiate le prescrizioni e condizioni ambientali a cui è subordinata l'efficacia del provvedimento di che trattasi.

Ai sensi del co.2 dell'art.28 del D.Lgs. 152/2006, per ciascuna prescrizione è indicato:

- il termine per ottemperarvi e per l'avvio della relativa verifica di ottemperanza;

- il soggetto pubblico a cui è affidata la relativa verifica di ottemperanza, il cui esito dovrà essere tempestivamente comunicato al Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia.

	<u>CONDIZIONE</u>	<u>SOGGETTO PUBBLICO A CUI È AFFIDATA LA RELATIVA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</u>
A	<p>SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI-SERVIZIO VIA COMITATO VIA <i>(prot. n. AOO_089/3400 del 15/03/2022)</i></p> <p>Prima dell'inizio dei lavori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. effettuare il campionamento dei terreni, nei punti individuati nell'elaborato grafico "B_09.2_Planimetria di progetto con ubicazione indagini_rev_A", per la loro caratterizzazione; <p>In fase di cantiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. siano attuate tutte le misure di mitigazione descritte nello Studio di Impatto Ambientale, relative alle componenti "Suolo e sottosuolo" e "Rifiuti e materiali di risulta"; 3. siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate nello Studio di Impatto Ambientale "B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_C.pdf.p7m, da pag. 88 a pag. 135"; 4. siano attuate tutte le misure di monitoraggio riportate nella Relazione di progetto "B_11.2_Piano di monitoraggio ambientale_rev_C.pdf.p7m"; 5. per quanto riguarda le opere di segnalamento, vengano rispettate le misure di mitigazione previste per la fase di cantiere, riportate nella relazione "Q_08_Relazione Cantierizzazione_rev_A.pdf.p7m" alle pagine 4 e 5; 6. in aggiunta a quanto previsto nella relazione "Q_08_Relazione Cantierizzazione_rev_A.pdf.p7m" si prescrive che, a tutela della componente ambientale "suolo e sottosuolo", le aree di cantiere siano sempre dotate, per tutto il tempo di realizzazione delle opere di progetto, di kit antisversamento e/o sistemi di contenimento degli oli e dei combustibili dei mezzi d'opera e di trasporto, in quantità sufficiente ed in stato di efficienza, atti a contenere gli effetti degli sversamenti accidentali e di scongiurare lo spargimento di oli e/o idrocarburi sul suolo ed il conseguente rischio di diffusione di inquinanti nel sottosuolo; 7. al fine di ridurre gli impatti (ad esempio, vibrazioni) sui ricettori sensibili tutelati nei pressi delle aree di cantiere 1 e 2 (rispettivamente, Cappella di San Michele Arcangelo e Arco Monumentale), si suggerisce al Proponente di valutare la possibilità di non effettuare contemporaneamente accessi di mezzi pesanti e operazioni di carico/scarico materiali nelle aree di cantiere suddette, ovvero ridurre per quanto possibile la contemporaneità di attività con impiego di mezzi pesanti nelle aree di cantiere; 8. considerato che, come indicato a pag. 89 della Relazione Generale ("A_02_Relazione Generale_rev_D.pdf.p7m") al 	Servizio VIA-VInCA/Comitato Reg.le via

punto 9.2 "Interferenze con interventi e progetti in corso", risultano interferenze tra le opere di progetto ed altri interventi in corso di realizzazione e di progettazione, si auspica che tali interferenze siano risolte in fase di progetto esecutivo delle opere in oggetto.

Il Responsabile del Procedimento

dott.ssa Fabiana Luparelli



Fabiana
Luparelli
04.07.2022
11:44:07
GMT+00:00

Il dirigente a.i. del Servizio VIA/VInca

Arch. Vincenzo Lasorella



Vincenzo
Lasorella
06.07.2022
07:28:25
GMT+00:00



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

Parere espresso nella seduta del 15/03/2022 - Parere Finale.

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

Procedimento: ID VIA 609: PAUR ex art. 27-bis del d.lgs. 152/2006 e smi

VIncA: NO SI Indicare Nome e codice Sito

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: *IDVIA 609 Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.lgs.152/2006 per il Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula Toritto della linea Bari Matera, sito in agro di Grumo Appula e Toritto*

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii – Parte II – All. III lett. ag) e r)
L.R. 11/2001 e smi Elenco a lett. A.2.l)

Autorità Comp. Regione Puglia, ex l.r. L.R. 11/2001 e L.R. 18/2012

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia", <http://ecologia.regionepuglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 15/01/2021:

- _Archeologia_Documento di Valutazione Archeologica Preventiva.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Documento di Valutazione Archeologica Preventiva_bis.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_01.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_01_bis.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_02.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_03.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_04.pdf.signed.pdf
- _Archeologia_Tav_05.pdf.signed.pdf
- A_01_Elenco Elaborati_VIA_rev_A.pdf.p7m
- A_02_Relazione Generale_rev_A.pdf.p7m
- A_03_Planimetria di Inquadramento su CTR_rev_A.pdf.p7m



-
- A_04_Planimetria di Inquadramento su base catastale_rev_A.pdf.p7m
 - A_05_Stralcio su PRG Grumo_rev_A.pdf.p7m
 - A_06_Stralcio su PRG Toritto_rev_A.pdf.p7m
 - A_07_Planimetria dei Vincoli PPTR_rev_A.pdf.p7m
 - A_08_Planimetria dei Vincoli PAI_rev_A.pdf.p7m
 - A_09_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 1di3_rev_A.pdf.p7m
 - A_10_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 2di3_rev_A.pdf.p7m
 - A_11_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 3di3_rev_A.pdf.p7m
 - A_12_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto- 1di3_rev_A.pdf.p7m
 - A_13_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto - 2di3_rev_A.pdf.p7m
 - A_14_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto - 3di3_rev_A.pdf.p7m
 - B_01_Relazione Geologica_rev_A.pdf.p7m
 - B_02_Allegato alla relazione_rev_A.pdf.p7m
 - B_03_Carta Geologica_rev_A.pdf.p7m
 - B_04_Carta Geomorfologica_rev_A.pdf.p7m
 - B_05_Carta Idrogeologica_rev_A.pdf.p7m
 - B_06_Carta Indagini_rev_A.pdf.p7m
 - B_07_Profilo geologico-geotecnico_rev_A.pdf.p7m
 - B_08_Relazione_Acustica_rev_A.pdf.p7m
 - B_09_Relazione gestione delle terre_rev_A.pdf.p7m
 - B_10_Relazione paesaggistica_rev_A.pdf.p7m
 - B_11.1_Sintesi non Tecnica_rev_A.pdf
 - B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_A.pdf.p7m
 - B_12_Relazione di conformità al PAI_rev_A.pdf.p7m
 - B_13_Rilievo Topografico e Fotografico- 1di3_rev_A.pdf.p7m
 - B_14_Rilievo Topografico e Fotografico- 2di3_rev_A.pdf.p7m
 - B_15_Rilievo Topografico e Fotografico - 3di3_rev_A.pdf.p7m
 - C_01_Relazione Demolizioni ed Interferenze_rev_A.pdf.p7m
 - C_02_Relazione sulle indagini Georadar_rev_A.pdf.p7m
 - C_03_Demolizioni - Planimetria individuazione - 1di2_rev_A.pdf.p7m
 - C_04_Demolizioni - Planimetria individuazione - 2di2_rev_A.pdf.p7m
 - C_05_Interferenze - Planimetria individuazione - 1di2_rev_A.pdf.p7m
 - C_06_Interferenze - Planimetria individuazione - 2di2_rev_A.pdf.p7m
 - D_01_Relazione idraulica e di compatibilità al PAI_rev_A.pdf.p7m
 - D_02_Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento_rev_A.pdf.p7m
 - D_03_Planimetria idraulica_1 di 3_rev_A.pdf.p7m
 - D_04_Planimetria idraulica_2 di 3_rev_A.pdf.p7m
 - D_05_Planimetria idraulica_3 di 3_rev_A.pdf.p7m



-
- D_06_Profilo idraulico_rev_A.pdf.p7m
 - D_07_Profilo idraulico_rev_A.pdf.p7m
 - D_08_Impianto di trattamento e smaltimento acque piovane sottovia 24+190_rev_A.pdf.p7m
 - D_09_Particolari costruttivi smaltimento acque meteoriche_rev_A.pdf.p7m
 - E_01_Tombino al km 22+326,25 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_02_Tombino al km 22+326,25 - Stato di Progetto FASE 1_rev_A.pdf.p7m
 - E_03_Tombino al km 22+326,25 - Stato di Progetto FASE 2_rev_A.pdf.p7m
 - E_04_Tombino al km 22+326,25 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_05_Tombino al km 22+589,39 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_06_Tombino al km 22+589,39 - Stato di Progetto FASE 1_rev_A.pdf.p7m
 - E_07_Tombino al km 22+589,39 - Stato di Progetto FASE 2_rev_A.pdf.p7m
 - E_08_Tombino al km 22+589,39 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_09_Tombino al km 23+626,98 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_10_Tombino al km 23+626,98 - Stato di Progetto FASE 1_rev_A.pdf.p7m
 - E_11_Tombino al km 23+626,98 - Stato di Progetto FASE 2_rev_A.pdf.p7m
 - E_12_Tombino al km 23+626,98 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_13_Scatolare LAMA EST al km 23+665 - Stato di Progetto_rev_A.pdf.p7m
 - E_14_Scatolare LAMA EST al km 23+665 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_15_Tombino al km 23+936,98 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_16_Tombino al km 23+936,98 - Stato di Progetto FASE 1_rev_A.pdf.p7m
 - E_17_Tombino al km 23+936,98 - Stato di Progetto FASE 2_rev_A.pdf.p7m
 - E_18_Tombino al km 23+936,98 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_19_Sottovia al km 24+190,78 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_20_Sottovia al km 24+190,78 - Stato di Progetto_rev_A.pdf.p7m
 - E_21_Sottovia al km 24+190,78 - Spinta Monolite_rev_A.pdf.p7m
 - E_22_Sottovia al km 24+190,78 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_23_Sottovia al km 24+323,28 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_24_Sottovia al km 24+323,28 - Stato di Progetto_rev_A.pdf.p7m
 - E_25_Sottovia al km 24+323,28 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
 - E_26_Tombini - Relazione di Calcolo_rev_A.pdf.p7m
 - E_27_Ponte AQP al km 22+020_Stato_di_Fatto-stato di fatto_rev_A.pdf.p7m
 - E_28_Ponte AQP al km 22+020_Stato_di_progetto_rev_A.pdf.p7m
 - E_29_Ponte_AQP_al_km_22+020_Carpenteria_Spalle_rev_A.pdf.p7m
 - E_30_Ponte_AQP_al_km_22+020_Carpenteria_Impalcato_rev_A.pdf.p7m
 - E_31_Ponte_AQP_al_km_22+020_Spalle_Armate_rev_A.pdf.p7m
 - E_32_Ponte_AQP_al_km_22+020_Impalcato_Armatura_rev_A.pdf.p7m
 - E_33_Ponte_AQP_al_km_22+020_Relazione di Calcolo_rev_A.pdf.p7m
 - E_34_Vettore AQP al km 23+275 - Planimetria e sezioni_rev_A.pdf.p7m

- E_35_Vettore AQP al km 23+275 - Armatura_rev_A.pdf.p7m
- E_36_Vettore_AQP al km 23+275 - Relazione Calcolo_rev_A.pdf.p7m
- E_37_Sovrappasso al km 21+900 - Stato di Fatto_rev_A.pdf.p7m
- E_38_Sovrappasso al km 21+900 - Stato di Progetto_rev_A.pdf.p7m
- E_39_Sovrappasso al km 21+900 - Carpenterie_rev_A.pdf.p7m
- E_40_Sovrappasso al km 21+900 - Relazione di Calcolo_rev_A.pdf.p7m
- E_41_Muri di Sostegno - Lato DX - Plano-Profilo_rev_A.pdf.p7m
- E_42_Muri di Sostegno - Lato SX - Plano-Profilo_rev_A.pdf.p7m
- E_43_Muri di Sostegno - Sezioni Tipologiche_rev_A.pdf.p7m
- E_44_Muri di Sostegno - Relazione di Calcolo_rev_A.pdf.p7m
- E_45_Trincee_Planimetria, Sezioni tipo e Dettagli_rev_A.pdf.p7m
- E_46_Trincee - Relazione di Calcolo_rev_A.pdf.p7m
- E_47_Rechinioni - Planimetria Individuazione 1di2_rev_A.pdf.p7m
- E_48_Rechinioni - Planimetria Individuazione 2di2_rev_A.pdf.p7m
- E_49_Rechinioni - Sezioni Tipo e Dettagli_rev_A.pdf.p7m
- E_50_Vasca di trattamento acque pluviali al km 24+190_Planimetria e sezioni_rev_A.pdf.p7m
- E_51_Vasca di trattamento acque pluviali al km 24+190_Armatura_rev_A.pdf.p7m
- E_52_Vasca di trattamento acque pluviali al km 24+190_Relazione Calcolo_rev_A.pdf.p7m
- F_01_Stazione di Grumo - Planimetria, sezioni e dettagli_rev_A.pdf.p7m
- F_02_Stazione di Toritto - Planimetria, sezioni e dettagli_rev_A.pdf.p7m
- G_01_Relazione Armamento_rev_A.pdf.p7m
- G_02_Planimetria Armamento - 1di2_rev_A.pdf.p7m
- G_03_Planimetria Armamento - 2di2_rev_A.pdf.p7m
- G_04_Profilo altimetrico 1di3_rev_A.pdf.p7m
- G_05_Profilo altimetrico 2di3_rev_A.pdf.p7m
- G_06_Profilo altimetrico 3di3_rev_A.pdf.p7m
- G_07_Sezioni Tipo Ferroviarie - 1di2_rev_A.pdf.p7m
- G_08_Sezioni Tipo Ferroviarie - 2di2_rev_A.pdf.p7m
- G_09_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 1di8_rev_A.pdf.p7m
- G_10_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 2di8_rev_A.pdf.p7m
- G_11_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 3di8_rev_A.pdf.p7m
- G_12_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 4di8_rev_A.pdf.p7m
- G_13_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 5di8_rev_A.pdf.p7m
- G_14_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 6di8_rev_A.pdf.p7m
- G_15_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 7di8_rev_A.pdf.p7m
- G_16_Sezioni Trasversali Ferroviarie - 8di8_rev_A.pdf.p7m
- H_01_Planimetria e Profilo Strada Grumo_rev_A.pdf.p7m
- H_02_Planimetria e Profilo Strada Toritto 1di2_rev_A.pdf.p7m



-
- H_03_Planimetria e Profilo Strada Toritto 2di2_rev_A.pdf.p7m
 - H_04_Sezioni Tipo Stradali - Grumo Appula_rev_A.pdf.p7m
 - H_05_Sezioni Tipo Stradali - Toritto_rev_A.pdf.p7m
 - H_06_Sezioni Trasversali Grumo_rev_A.pdf.p7m
 - I_01_Impianti LFM Ferroviari_Relazione Tecnica_rev_A.pdf.p7m
 - I_02_Impianti LFM Ferroviari - Relazione Illuminotecnica_rev_A.pdf.p7m
 - I_03_Stazione di Grumo - Distribuzione centri luminosi e rete diffusione sonora_rev_A.pdf.p7m
 - I_04_Stazione di Toritto- Distribuzione centri luminosi e rete diffusione sonora_rev_A.pdf.p7m
 - I_05_Impianti LFM Ferroviari - Quadri Elettrici_rev_A.pdf.p7m
 - J_01_Relazione tecnica pubblica illuminazione_rev_A.pdf.p7m
 - J_02_Relazione criteri ambientali minimi_rev_A.pdf.p7m
 - J_03_Calcoli illuminotecnici_rev_A.pdf.p7m
 - J_04_Schema unifilare quadro elettrico, calcolo e verifiche_rev_A.pdf.p7m
 - J_05_Planimetria pubblica illuminazione e particolari costruttivi_rev_A.pdf.p7m
 - M_01_Planimetria opere a verde 1di3_rev_A.pdf.p7m
 - M_02_Planimetria opere a verde 2di3_rev_A.pdf.p7m
 - M_03_Planimetria opere a verde 3di3_rev_A.pdf.p7m
 - M_04_Relazione botanico-vegetazionale e di espianto_rev_A.pdf.p7m
 - N_01_Fasi di realizzazione 1di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_02_Fasi di realizzazione 2di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_03_Fasi di realizzazione 3di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_04_Fasi di realizzazione 4di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_05_Fasi di realizzazione 5di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_06_Fasi di realizzazione 6di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_07_Fasi di realizzazione 7di8_rev_A.pdf.p7m
 - N_08_Fasi di realizzazione 8di8_rev_A.pdf.p7m
 - O_01_Partecellare di esproprio 1-3_rev_A.pdf.p7m
 - O_02_Partecellare di esproprio 2-3_rev_A.pdf.p7m
 - O_03_Partecellare di esproprio 3-3_rev_A.pdf.p7m
 - P_03_Quadro Economico_rev_A.pdf.p7m
 - P_04_Cronoprogramma_rev_A.pdf.p7m
 - P_05_Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici_rev_A.pdf.p7m
 - Q_01_Prime indicazioni PSC_rev_A.pdf.p7m
 - Q_03_Planimetria di cantiere_rev_A.pdf.p7m
 - Q_04_Relazione Bonifica Ordigni Bellici_rev_A.pdf.p7m
 - Q_05_Planimetria BOB 1di2_rev_A.pdf.p7m
 - Q_06_Planimetria BOB 2di3_rev_A.pdf.p7m
 - Q_07_Planimetria BOB 3di3_rev_A.pdf.p7m

- _CI_VITO ANTONIO PRATO.pdf
- 00.Mod_PAUR_art27bis.pdf.signed.pdf
- Attestazione Professionista.pdf.p7m
- E.1.GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO.pdf.signed.pdf
- E.2.BURP Regione Puglia.pdf.signed.pdf
- F.1.Ricevuta oneri istruttori 1.pdf.signed.pdf
- F.2. Ricevuta integrazione oneri istruttori.pdf.signed.pdf
- G.1.Attestazione valore opere e importo contributo.pdf.signed.pdf
- G.2.Quadro Economico.pdf.p7m
- J.Attestazione veridicità.pdf.signed.pdf
- passaporto Massimiliano Natile.pdf.signed.pdf

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 26/02/2021 (Esiti verifica di adeguatezza e completezza documentale):

- 20210208_9240_ARPA.pdf
- 20210208_11013_CittàMetropBA.pdf
- 20210215_1316_SABAP.pdf
- 20210217_4563_AdB.pdf
- 20210226_2216_RP Usi civici.pdf

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 06/05/2021 (Integrazioni fase di verifica documentale):

- UI 2012 del 28.04.2021.pdf
- A_01_Elenco Elaborati_rev_B.pdf.p7m
- D_01_Relazione idraulica e di compatibilità al PAI_rev_B.pdf.p7m
- D_10_Sistema di preallarme allerta meteo.pdf.p7m
- P_06_Piano di manutenzione delle opere_rev_A.pdf.p7m
- A_02_Relazione Generale_rev_B.pdf.p7m
- B_08_Relazione Acustica_rev_B.pdf.p7m
- B_09.1_Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti.pdf.p7m
- B_09.2_Planimetria di progetto con ubicazione indagini_rev_A.pdf.p7m
- B_09_Relazione gestione delle terre_rev_B.pdf.p7m
- B_11.1_Sintesi non Tecnica_rev_B.pdf.p7m
- B_11.2_Piano di monitoraggio ambientale_rev_A.pdf.p7m
- B_11.3_Planimetria piano di monitoraggio ambientale_rev_A.pdf.p7m
- B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_B.pdf.p7m
- D_02_Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento_rev_B.pdf.p7m
- D_05_Planimetria idraulica - 3di3_rev_B.pdf.p7m
- Q_03_Planimetria di cantiere_rev_B.pdf.p7m
- P_01_Computo Metrico Estimativo_rev_A.PDF.p7m

- V1_01_Relazione Storico-Artistica_rev_A.pdf.p7m
- V1_02_Schede di Dettaglio_rev_A.pdf.p7m
- V1_03_Planimetria Individuazione - 1di3_rev_A.pdf.p7m
- V1_04_Planimetria Individuazione - 2di3_rev_A.pdf.p7m
- V1_05_Planimetria Individuazione - 3di3_rev_A.pdf.p7m
- V1_06_Planimetria Catastale - 1di3_rev_A.pdf.p7m
- V1_07_Planimetria Catastale - 2di3_rev_A.pdf.p7m
- V1_08_Planimetria Catastale - 3di3_rev_A.pdf.p7m

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 06/05/2021 (Avvio fase di pubblicazione):

- 20210507_IDVIA609_FAL_Avvio_pubblicità_30gg_signed_signed.pdf
- 20210409_23901_AQP.pdf
- 20210415_25318_AQP_Grandi Vettori.pdf

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 27/05/2021 (Verbale di CdS istruttoria VIA del 25.05.2021 e pareri pervenuti):

- ID VIA 609_Verbale CdS_Via_27052021_prot8127.pdf
- ID VIA 609_ParereUrbanistica.pdf: Sezione Urbanistica-Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione negoziata della Regione Puglia acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni ambientali n. AOO_089/7122 del 13.05.2021 in cui si riferisce che “.....(omissis)... questo Servizio non rileva profili di propria competenza....(omissis).”;
- ID VIA 609_Parere Soprintendenza.pdf: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni ambientali n. AOO_089/7564 del 20.05.2021 di richiesta integrazioni documentali;
- ID VIA609_ParereArpaPuglia.pdf: Arpa Puglia-Servizi Territoriali Bari-Bat acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni ambientali n. AOO_089/7714 del 24.05.2021 di richiesta integrazioni documentali.

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 09/07/2021 (Richiesta integrazioni di merito):

- 20210513_5804_RP Urbanistica.pdf
- 20210520_4955_SABAP.pdf
- 20210521_37869_ARPA_BA_BAT.pdf
- 20210615_9313_Comitato_VIA_15giu2021.pdf;
- 20210623_18215_AdB.pdf
- 20210708_8373_RP Urbanistica_Usi civici.pdf
- 20210709_IDVIA609_FAL_Richiesta_integrazioni_merito_signed_signed.pdf

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 14/02/2022 (Integrazioni fase di merito 9 feb 2022):

- 2022_02_09_UI_560
- A_01_Elenco Elaborati_rev_C.pdf.p7m
- A_09_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 1di3_rev_B.pdf.p7m
- A_10_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 2di3_rev_B.pdf.p7m



- A_11_Planimetria generale di progetto su base Aerofotogrammetrico - 3di3_rev_B.pdf.p7m
- A_12_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto- 1di3_rev_B.pdf.p7m
- A_13_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto - 2di3_rev_B.pdf.p7m
- A_14_Planimetria generale di progetto su base Ortofoto - 3di3_rev_B.pdf.p7m
- B_11.2_Piano di Monitoraggio Ambientale_rev_B.pdf.p7m
- D_01_Relazione Idraulica, idrologica e di compatibilità al PAI_rev_C.pdf.p7m
- D_02_Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento_rev_C.pdf.p7m
- H_01_Planimetria e Profilo Strada Grumo_rev_B.pdf.p7m
- H_04_Sezioni Tipo Stradali - Grumo Appula_rev_B.pdf.p7m
- H_05_Sezioni Tipo Stradali - Toritto_rev_B.pdf.p7m
- L_01_Relazione Segnalamento_rev_A.pdf.p7m
- L_02_Piano schematico - Stazione di Grumo Appula-Layout1.pdf.p7m
- L_03_Piano schematico - Stazione di Toritto-Layout1.pdf.p7m
- M_01_Planimetria opere a verde 1di3 - Espianto_rev_B.pdf.p7m
- M_02_Planimetria opere a verde 2di3 - Espianto_rev_B.pdf.p7m
- M_03_Planimetria opere a verde 3di3 - Espianto_rev_B.pdf.p7m
- M_05_Planimetria opere a verde 1di3 - Reimpianto_rev_A.pdf.p7m
- M_06_Planimetria opere a verde 2di3 - Reimpianto_rev_A.pdf.p7m
- M_07_Planimetria opere a verde 3di3 - Reimpianto_rev_A.pdf.p7m
- O_01_Partecellare di Esproprio - 1di3_rev_B.pdf.p7m
- O_02_Partecellare di Esproprio - 2di3_rev_B.pdf.p7m
- O_03_Partecellare di Esproprio - 3di3_rev_B.pdf.p7m
- Q_03_Planimetria di cantiere_rev_B.pdf.p7m
- Q_08_Relazione Cantierizzazione_rev_A.pdf.p7m
- V2_02_Comune di Grumo - Sottopasso Pedonale_rev_A.pdf.p7m
- A_02_Relazione Generale_rev_C.pdf.p7m
- E_05_Tombino al km 22+589,39 - Stato di Fatto_rev_B.pdf.p7m
- E_06_Tombino al km 22+589,39 - Stato di Progetto FASE 1_rev_B.pdf.p7m
- E_15_Tombino al km 23+936,98 - Stato di Fatto_rev_B.pdf.p7m
- E_16_Tombino al km 23+936,98 - Stato di Progetto FASE 1_rev_B.pdf.p7m
- E_19_Sottovia al km 24+190,78 - Stato di Fatto_rev_B.pdf.p7m
- E_20_Sottovia al km 24+190,78 - Stato di Progetto_rev_B.pdf.p7m
- E_23_Sottovia al km 24+323,28 - Stato di Fatto_rev_B.pdf.p7m
- E_24_Sottovia al km 24+323,28 - Stato di Progetto_rev_B.pdf.p7m
- E_37_Sovrappasso al km 21+900 - Stato di Fatto_rev_B.pdf.p7m
- E_38_Sovrappasso al km 21+900 - Stato di Progetto_rev_B.pdf.p7m
- E_41_Muri di Sostegno - Piano-Profilo_rev_B.pdf.p7m
- E_43_Muri di Sostegno - Sezioni Tipologiche_rev_B.pdf.p7m



- E_47_Recinzioni - Planimetria Individuazione 1di2_rev_B.pdf.p7m
- E_48_Recinzioni - Planimetria Individuazione 2di2_rev_B.pdf.p7m
- E_49_Recinzioni - Sezioni Tipo e Dettagli_rev_B.pdf.p7m
- G_08_Sezioni Tipo Ferroviarie - 2di2_rev_B.pdf.p7m
- V1_01_Relazione Storico-Artistica_rev_B.pdf.p7m
- V1_02_Schede di Dettaglio_rev_B.pdf.p7m
- V2_01_SABAP - Fotoinserimenti_rev_A.pdf.p7m

Documentazione pubblicata sul Portale Ambiente della Regione Puglia in data 16/02/2022 (Integrazioni fase di merito 9 febbraio 2022 – Modelli idraulici)

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

(A_02_Relazione Generale_rev_C.pdf, pag. 41)

L'intervento oggetto del presente progetto definitivo consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, compresa tra la stazione di Grumo Appula e quella di Toritto tra le progressive km 21+525 e Km 24+595, incluse quindi le due stazioni. La linea ferroviaria nel tratto in questione ha uno sviluppo di circa 3 km. La linea ferroviaria si sviluppa per la maggior parte di percorso in rilevato, solo in uscita dalla Stazione di Grumo Appula la linea è caratterizzata da una trincea molto stretta a pereti sub-verticali in roccia calcarea, con un medio grado di fratturazione ed a luoghi con livelli carsificati, con altezza massima pari a 5,50 m.



Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) (B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_B.pdf, pag. 17-22)

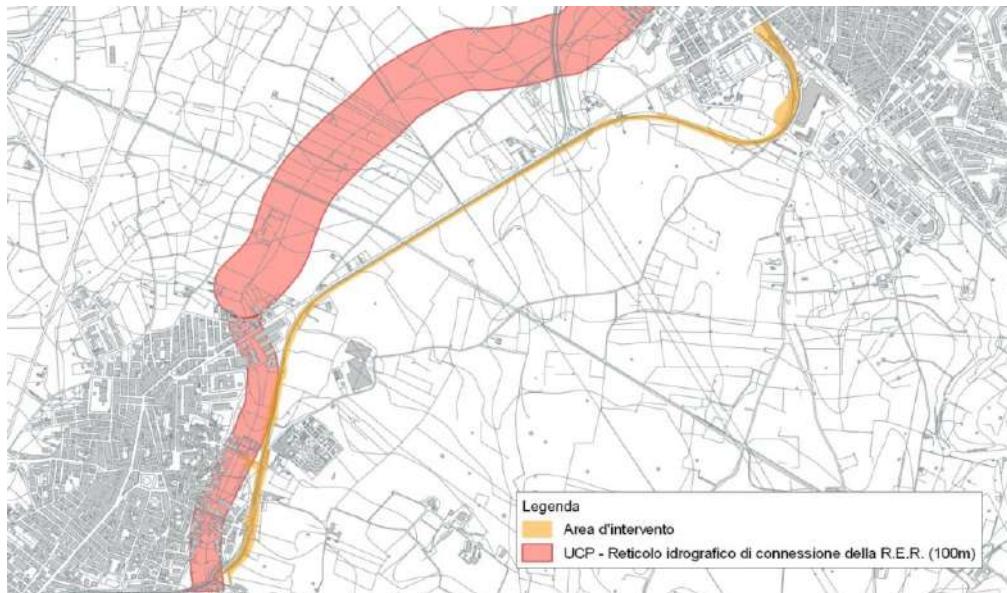
Dall'analisi delle cartografie del P.P.T.R. disponibile sul portale (www.sit.puglia.it), le opere previste in progetto risultano interferenti con l'U.C.P. – Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (Componente idrogeologica della Struttura idrogeomorfologica).

Compatibilmente con quanto previsto dal co. 3, lett. b1) dell'art 47 delle N.T.A. del P.P.T.R. "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per il Reticolo idrografico di connessione della R.E.R." sono considerati ammissibili interventi di trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che:

- garantiscano la salvaguardia o il ripristino dei caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;



- 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;
- garantiscono la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali;
- assicurino la salvaguardia delle aree soggette a processi di rinaturalizzazione.

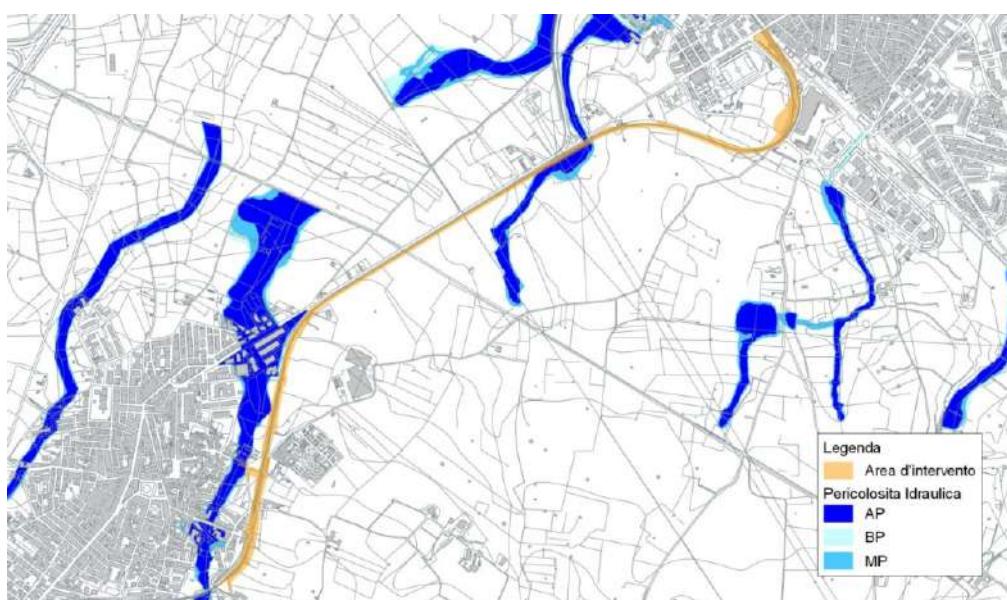


Aree protette (B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_B.pdf, pag. 23)

L'area oggetto dell'intervento non interferisce con la perimetrazione delle aree protette, tipo Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.), Riserve naturali (nazionali o statali), Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.), parchi naturali e Important Bird Areas (I.B.A.).

Piano Di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) (B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_B.pdf, pag. 25)

L'analisi degli elaborati del Piano di Bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) dell'Autorità di Bacino della Regione Puglia, aggiornato al 27/02/2017, ha messo in evidenza che lungo il tracciato ferroviario, in corrispondenza della progressiva Km 22+589,38 (tratta interessata dall'adeguamento del tracciato ferroviario), lo stesso interseca una zona perimetrata come "Aree a Rischio R4" nonché definita anche come area ad "Alta Pericolosità idraulica AP".





Descrizione dell'intervento

Di seguito, in corsivo, lo stralcio delle Relazioni di progetto indicate.

(A_02_Relazione Generale_rev_C.pdf, pag. 46-84)

L'intervento in progetto consiste nel raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, compresa tra la stazione di Grumo Appula e quella di Toritto tra le progressive km 21+525 e km 24+595, incluse quindi le due stazioni; tale intervento si colloca all'interno di un più vasto programma di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e del parco rotabile della rete delle F.A.L. 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.

Tale potenziamento è ottenuto attraverso il raddoppio dell'attuale binario unico e dalla riconfigurazione, con incremento dei binari passanti dotati di marciapiede da due a tre, nelle stazioni di Grumo Appula con Toritto.

Gli interventi previsti nel presente progetto possono essere sintetizzati come di seguito:

- 1) **Raddoppio della linea ferroviaria:** Il raddoppio della linea ferroviaria esistente sarà realizzato mediante allargamento dell'attuale sedime ferroviario in destra o in sinistra in ragione della necessità di evitare infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione nonché permettendo un adeguato raccordo all'infrastruttura esistente, cercando di utilizzare parametri geometrici migliorativi rispetto a quelli attuali.

In uscita dalla stazione di Grumo conseguentemente alla riconfigurazione della stessa stazione il raddoppio è previsto in destra per un tratto di circa 100 ml dal km 21+934 al km 22+047 (SEZIONE TIPO 04), in tale tratto la sede ferroviaria sarà realizzata in trincea, con parete sub-verticale (pendenza 1:5) e rivestimento con rete metallica protettiva.

Dalla progressiva km 22+047 alla progressiva km 23+725, in virtù della presenza della S.P. 1, il raddoppio ferroviario è previsto in sinistra. Nel primo tratto, fino alla progressiva km 22+556 la sede sarà realizzata in trincea sub verticale (pendenza 1:5) e rivestimento con rete metallica, successivamente dalla progressiva km 22+556 alla progressiva 23+725, la sede sarà realizzata in rilevato.

Dalla progressiva km 23+725 fino alla stazione di Toritto, in virtù della presenza del cimitero comuna di Toritto e in virtù della necessità di prevedere una nuova viabilità di collegamento, il raddoppio ferroviario è previsto in destra. In tale tratto la sede ferroviaria è prevista in rilevato. Inoltre, tra le progressive km 24+125 fino alla fine dell'intervento la sede sarà delimitata lato sinistro (lato monte) da un muro di sostegno necessario a contenere la sede ferroviaria e permettere la realizzazione della viabilità alternativa di progetto.

- 2) **Riconfigurazione dei piazzali di stazione:** Le modifiche al piano del ferro delle stazioni di Grumo Appula e Toritto sono state progettate per ottenere i seguenti obiettivi:

- potenziare gli impianti attraverso la realizzazione di un terzo binario, di precedenza, per consentire l'attestazione di servizi a frequenza minimizzando le interferenze tra quelli che vi effettuano capolinea e quelli che vi transitano;
- configurare l'impianto di Toritto come il punto di passaggio, lato Matera, da semplice a doppio binario.

Il progetto in corrispondenza delle stazioni prevede l'adeguamento del marciapiede sul primo binario ad una altezza dal piano del ferro di +49cm, la demolizione dell'attuale marciapiede tra I e II binario, e realizzazione di un nuovo marciapiede tra II e III binario con altezza dal piano del ferro di +49cm, di larghezza tale da poter ospitare una passerella pedonale di scavalco (prevista in altro appalto).

- 3) **Demolizione delle opere interferenti:** L'intervento prevede la demolizione di alcune opere interferenti quali muretti, strade e marciapiedi, come individuati negli elaborati grafici;

- 4) **Adeguamento delle opere d'arte minori:**

Attraversamento idraulico al km 22+326



Al km 22+326.25 è presente un attraversamento idraulico in c.a. con sezione rettangolare e luce libera pari a 0,60m. La funzione dell'opera in questione è quella di dare continuità al deflusso delle acque meteoriche. Come dettagliatamente rappresentato nell'elaborato E_01, esso è costituito da uno scatolare di circa 4.30 m di lunghezza con relativi muri di chiusura in calcestruzzo visibili sui prospetti, due per ogni lato, parallele all'asse della linea ferroviaria.

La sezione dello scatolare da rilievo risulta essere 0.60 m x 1m (larghezza netta x altezza netta), con spessore degli elementi strutturali omogeneo pari a 20 cm.

Il tombino in questione risulta essere di costruzione più recente della linea ferroviaria stessa. Quest'ultima, infatti, ha subito nel corso del tempo variazioni di tracciato necessarie per ottimizzare e velocizzare la linea. Il tombino in questione risulta quindi posizionato in continuità del tombino preesistente in muratura (non oggetto di demolizione).

Per l'opera in questione, il progetto prevede la demolizione ed il rifacimento totale dell'attraversamento con una sezione scatolare di 1,00x1,00m in c.a., da realizzare in fasi al fine di garantire l'esercizio ferroviario.

Nella prima fase il tombino esistente verrà prolungato fino a oltrepassare il margine della nuova sede ferroviaria comprendente il raddoppio del binario con un secondo scatolare in c.a., come da elaborato E_02. Le due opere saranno collegate da un giunto strutturale e l'esercizio della linea precedentemente esistente non ne risentirà in alcun modo. Il nuovo scatolare avrà uno spessore omogeneo per tutti gli elementi pari a 0.30 m e lunghezza 4.30 m circa. È prevista anche la realizzazione di una vasca lato monte con profondità 3.70 m collegata con un secondo giunto strutturale, in cui confluiscono le acque raccolte tramite le nuove opere di protezione del binario, ovvero il canale ed il fosso di guardia. La seconda fase, come da elaborato E_03, comporta la demolizione dell'opera in muratura esistente e la sua sostituzione con un ultimo scatolare in c.a. con lunghezza 5.80 m e caratteristiche uguali al primo, ripristinando il giunto strutturale. In questa maniera sarà possibile mantenere attivo costantemente almeno l'esercizio di un binario FAL.

Attraversamento idraulico al km 22+589

Al km 22+326.25 è presente un attraversamento idraulico ad arco in muratura con volta in c.a., di luce netta pari a 3,50m e altezza libera pari a 2,80m. Esso è costituito da un arco in calcestruzzo rivestito in pietra di luce netta 3.50 m. Le spalle hanno spessore pari a circa 1.60 m e la profondità di tutta la struttura è 3.40 m. L'altezza in chiave del passaggio sotto la linea ferroviaria è 2.80 m, mentre lo spessore della volta 0,50 m. L'intradosso di quest'ultima mostra chiaramente la struttura in c.a., in quanto non rivestito come il resto dell'opera.

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900.

Per gli attraversamenti con luce netta superiore a 1,00 m il progetto prevede l'integrale conservazione della struttura originaria che non sarà oggetto di demolizione. Al fine di ospitare il binario di raddoppio sarà realizzato in affiancamento all'opera esistente una nuova opera di scavalco con un impalcato a travata metallica, in acciaio Cor.Ten, poggiato su spalle in c.a. Le spalle in c.a. saranno inoltre rivestite in pietra calcarea al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'opera nel contesto.

Le dimensioni geometriche saranno tali da preservare la sezione del manufatto esistente. L'opera ad arco esistente inoltre sarà oggetto di un intervento di risanamento conservativo.

Attraversamento idraulico al km 23+626

Al km 23+626.98 è presente un attraversamento idraulico in c.a. con sezione rettangolare e luce libera pari a 0,80m. La funzione dell'opera in questione è quella di dare continuità al deflusso delle acque meteoriche.

Come dettagliatamente rappresentato nell'elaborato E_08, esso è costituito da uno scatolare di circa 8.00 m di lunghezza con relativi muri di chiusura in calcestruzzo visibili sui prospetti, due per ogni lato, parallele all'asse della linea ferroviaria. La sezione dello scatolare da rilievo risulta essere 0.80



m x 1m (larghezza netta x altezza netta), con spessore degli elementi strutturali omogeneo pari a 20 cm.

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il tombino risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Tuttavia, non si esclude che l'opera possa essere stata oggetto di rifacimento in epoca più recente.

Per l'opera in questione, il progetto prevede la demolizione ed il rifacimento totale dell'attraversamento con una sezione scatolare di 1,00x1,00m in c.a., da realizzare in fasi al fine di garantire l'esercizio ferroviario.

Attraversamento idraulico al km 23+936

Al km 23+936.98 è presente un attraversamento idraulico ad arco in muratura con volta in c.a., di luce netta pari a 1,20 e altezza libera pari a 1,60m. Esso è costituito da un arco in calcestruzzo rivestito in pietra. Le spalle hanno spessore pari a circa 0.70 m e la profondità di tutta la struttura è 3.40 m. L'altezza in chiave del passaggio sotto la linea ferroviaria è 1.60 m, mentre lo spessore della volta 0,25 m. L'intradosso di quest'ultima mostra chiaramente la struttura in c.a., in quanto non rivestito come il resto dell'opera.

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900.

Per gli attraversamenti con luce netta superiore a 1,00 m il progetto prevede l'integrale conservazione della struttura originaria che non sarà oggetto di demolizione. Al fine di ospitare il binario di raddoppio sarà realizzato in affiancamento all'opera esistente una nuova opera di scavalco con un impalcato a travata metallica, in acciaio Cor.Ten, poggiato su spalle in c.a. Le spalle in c.a. saranno inoltre rivestite in pietra calcarea al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'opera nel contesto.

Le dimensioni geometriche saranno tali da preservare la sezione del manufatto esistente. L'opera ad arco esistente inoltre sarà oggetto di un intervento di risanamento conservativo.

Sottovia al km 24+323

Il sottovia al km 24+323.28 è una opera di sottoattraversamento alla linea ferroviaria composita. Di fatto l'opera è costituita da due parti differenti per dimensioni e caratteristiche tecnologiche.

La prima porzione, lato valle è caratterizzata da una struttura ad arco in muratura. La lunghezza parallela all'asse dei binari è pari a 5.3 m, spalle comprese: la luce netta è 2.5 m, e ogni spalla ha uno spessore di 1.40 m. La profondità totale del sottovia è pari a 5.6 m e l'altezza netta è circa 2.10 m, mentre lo spessore dell'arcata è 0,40 m. In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, la parte di struttura in questione risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900.

La seconda struttura, realizzata in affiancamento lato Monte è invece uno scatolare in calcestruzzo lungo 2,75 m e collegato con giunto strutturale. La luce netta è di 3 m e lo spessore degli elementi strutturali è omogeneo e pari a 0,30 m. La porzione di opera in questione è stata realizzata in seguito ad interventi alla linea FAL negli anni 90'.

L'intervento in questione prevede il prolungamento della porzione dell'opera esistente in c.a (lato monte). L'intervento prevede la conservazione dell'opera ed il prolungamento dell'aggiunta in c.a., che sarà ottenuto tramite un ulteriore scatolare che ne ripropone la stessa sezione, ad eccezione dello spessore della soletta inferiore, che passerà da 0,30 a 0,35 m. L'opera avrà lunghezza pari a circa 4.20 m e sarà collegata tramite giunto strutturale.

Al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico la nuova opera andrà a mascherare quella esistente in c.a. e sarà rivestita con pietra naturale. L'opera ad arco esistente (lato valle) inoltre sarà oggetto di un intervento di risanamento conservativo.

- 5) Realizzazione di un nuovo sovrappasso al km 21+908:** Al km 21+900 della linea FAL Bari – Matera è presente un sovrappasso stradale in muratura. Come dettagliatamente rappresentato nell'elaborato



E_37, esso risulta costituito da spalle in pietra calcarea poggiante su blocchi di fondazione continui dello stesso materiale. Le spalle contengono il rilevato ai lati della linea ferroviaria e assorbono l'azione spingente dell'arcata in pietra calcarea sovrastante, ricoperta dal rinfianco, da una cappa di protezione, e dalla sovrastruttura stradale per garantire il passaggio del traffico veicolare. Ai lati della sede stradale sono presenti balaustre in pietra (mattoncini di cotto) sormontate da recinzioni in acciaio con pannelli a grata.

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900.

Dal punto di vista geometrico l'opera ha una luce libera di circa 8,00m ed una altezza in chiave di circa 4,50 m. Date le attuali caratteristiche geometriche, l'opera in questione è incompatibile con il progetto di potenziamento e raddoppio della linea. Di fatto, la larghezza dell'opera attuale non permettere l'inserimento di un doppio binario e dell'ulteriore binario tronco, occorre perciò procedere alla realizzazione di un nuovo sovrappasso in affiancamento all'esistente.

L'intervento di raddoppio della sede ferroviaria, quindi, prevede la costruzione di un nuovo sovrappasso con impalcato misto Acciaio CorTen – Calcestruzzo da realizzare in affiancamento all'opera esistente che non sarà oggetto di demolizione, come dettagliato elaborato E_38. Il progetto prevede quindi la realizzazione di spalle in c.a., fondate su pali di grande diametro, sulle quali poggerà l'impalcato costituito da un reticolo di travi in acciaio corten e una soletta superiore in c.a. dello spessore di 25 cm solidarizzata all'impalcato con connettori Nelson.

La sezione trasversale, al fine di garantire la continuità con l'opera ad arco esistente, avrà una larghezza pari a 5,65m e la sede stradale sarà protetta lateralmente da parapetti in c.a.. Le parti in calcestruzzo a vista dell'opera saranno inoltre rivestite in pietra locale al fine di garantire un migliore inserimento paesaggistico dell'opera.

L'opera ad arco esistente inoltre sarà oggetto di un intervento di risanamento conservativo.

- 6) **Prolungamento ponticello al km 24+190 e realizzazione di un nuovo sottovia al km 24+202:** Al km 24+190 è presente un sottovia ad arco in muratura con volta in c.a. di luce netta pari a 4,00 m altezza libera pari a 3,88 m, tale sottovia carrabile rappresenta l'unica via di collegamento con il cimitero comunale e le proprietà a monte della linea ferroviaria. Le dimensioni di tale opera e le dimensioni della viabilità esistente risultano inadeguate ad un traffico veicolare a doppio senso.

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900.

Le opere in progetto hanno quindi l'obiettivo di adeguare la viabilità prevedendo il prolungamento dell'opera esistente da convertire in percorso ciclopedonale e la realizzazione di una nuova opera di sottoattraversamento della linea, da realizzare in affiancamento all'opera esistente, con dimensioni adeguate al traffico veicolare.

Il nuovo asse stradale di collegamento, sottopassante la ferrovia, è stato concepito con riferimento al D.M. 5/11/2001 e tenendo conto delle forti limitazioni imposte dai vincoli esistenti, con particolare riferimento ai ridotti spazi disponibili, in uno con la vicinanza alla linea ferroviaria e ai dislivelli da superare.

Per il prolungamento dell'opera esistente al km 24+190 il progetto prevede l'integrale conservazione della struttura originaria che non sarà oggetto di demolizione. Al fine di ospitare il binario di raddoppio sarà realizzato in affiancamento all'opera esistente una nuova opera di scavalco con un impalcato a travata metallica, in acciaio Cor.Ten, poggiato su spalle in c.a. Le spalle in c.a. saranno inoltre rivestite in pietra calcarea al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'opera nel contesto.

La nuova opera da realizzare invece è un sottovia carrabile che attraversa la linea ferroviaria alla progressiva 24+202; si tratta di una struttura scatolare in c.a., avente larghezza interna netta di ml 10,16 e altezza netta di ml 5,00 (franco verticale minimo 4,00m).

- 7) Soppressione PL al km 21+514 e Adeguamento della viabilità nel comune di Grumo Appula:** Il progetto prevede la soppressione del PL al km 21+514 nel comune di Grumo Appula ed una serie di interventi compensativi e di ricucitura urbana quali:
- adeguamento della viabilità di raccordo lato valle del comune di Grumo con la realizzazione della strada di piano di collegamento tra via Roma e Via Ernesto Bonavoglia;
 - realizzazione di un sottopasso pedonale in prossimità del PL al km 21+514 con l'obiettivo di ricucire l'abitato di Grumo Appula con riferimento alla mobilità pedonale, in virtù della chiusura del PL al km 21+514; l'opera sarà completata da scale e rampe pedonali protetti mediante una copertura in Alucobond e delimitati da parapetti in vetro. Inoltre, tutta l'opera sarà adeguatamente mitigata mediante rivestimenti in pietra e opera a verde al fine di migliorarne l'inserimento paesaggistico nel contesto;
 - adeguamento della viabilità, in prossimità del PL, tra via Faniello e Via Giuseppe Grizantu, mediante arretramento dei muri di delimitazione della sede ferroviaria e dell'istituto comprensivo Devitofrancesco - Giovanni XXIII, al fine di permettere l'allargamento della sede stradale e favorire le manovre di inversione di marcia su via Martiri di Via Fani.
- 8) Soppressione PL alla progressiva Km 23+626:** Si prevede la soppressione del PL al km 23+626 esistente che comporterà la realizzazione di una nuova strada complanare, avente sviluppo di circa 415 ml, per il collegamento dell'accesso esistente in corrispondenza del passaggio a livello all'area cimiteriale sulla S.C. Vecchia di Acquaviva. La sezione stradale della strada di progetto avrà una larghezza di 5,50 m, e sarà delimitata lato ferrovia da una recinzione costituita da un muretto a secco. La viabilità sarà attrezzata con pubblica illuminazione.
- 9) Adeguamento della viabilità nel comune di Toritto:** Il raddoppio della linea ferroviaria, la riconfigurazione del piazzale della stazione di Toritto e il nuovo sottovia in progetto rendono necessario l'adeguamento della viabilità parallela alla linea ferroviaria nel comune di Toritto, in particolare la Strada Comunale Vecchia di Acquaviva. In particolare, il progetto prevede la modifica piano-altimetrica della strada esistente per tener conto di tutti i vincoli esistenti.
- 10) Opere Idrauliche:** Relativamente alla regimentazione delle acque pluviali, il progetto prevede opere di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche, in quanto si rende necessario evitare la loro infiltrazione alla base del rilevato ferroviario di progetto; a tale fine sono state previste canalette e fossi di guardia poste ai margini del corpo ferroviario. Tali elementi accolgono le acque che correvano lungo lo sviluppo del tracciato ferroviario, trasportandole, per gravità, verso i reticolli idrografici e/o tombini esistenti.
- Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso stradale in sostituzione di quello esistente in corrispondenza dell'intersezione con strada comunale lungo il tracciato ferroviario alla progressiva km 24+190. Il sottopasso esistente è soggetto, durante gli eventi critici meteorici, a fenomeni di allagamento, per tale motivo si è provveduto a configurare un nuovo sottopasso in deviazione all'asse stradale esistente, avente luce libera maggiore per consentire il deflusso veicolare a doppio senso di marcia, con convogliamento delle acque meteoriche che correvano superficialmente in apposito manufatto interrato.
- 11) Recinzione della linea ferroviaria:** Il progetto prevede la recinzione della linea ferroviaria con l'obiettivo di aumentare gli standard di sicurezza e permettere l'aumento della velocità di fiancata della linea. La scelta tipologica delle recinzioni deriva dalla necessità di salvaguardare le recinzioni e strutture esistenti, prevedendone dove possibile la ricollocazione, utilizzando quindi i medesimi materiali rimossi.
- 12) Realizzazione delle Opere di Armamento Ferroviario:** Il raddoppio della linea ferroviaria comporta l'allargamento della sede stradale e la realizzazione della nuova massicciata sulla quale verranno posate traverse in c.a.p. di lunghezza pari a 1,80 m.
- 13) Impianti di Segnalamento e Sicurezza:** Si dovrà intervenire nella stazione di Grumo Appula, per gestire le modifiche all'A.C.E.I., già realizzato negli interventi precedenti di raddoppio sulla tratta lato Bari, necessarie alla posa del nuovo binario di raddoppio verso la stazione di Toritto, mentre in quest'ultima si dovrà realizzare un nuovo impianto A.C.E.I. V401 BCA in sostituzione dell'attuale.



L'impianto A.C.E.I. attualmente in esercizio di tipo I019, dovrà essere invece modificato per garantire la continuità di esercizio durante le fasi intermedie per la realizzazione del nuovo P.R.G. di stazione in attesa di attivare, in fase definitiva, il raddoppio.

- 14) Impianti di Pubblica Illuminazione:** Il progetto prevede la realizzazione di impianti di pubblica illuminazione a servizio di viabilità stradali negli abitati di Grumo Appula e di Toritto. Le strade comunali interessate, che interferiscono con i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria, sono S.C. Vecchia di Acquaviva (confinante con stazione di Toritto) e Via Ernesto Bonavoglia (confinante con stazione di Grumo).

Gli impianti di pubblica illuminazione, a servizio delle suddette viabilità, sono stati dimensionati in osservanza delle normative vigenti ed in particolare della L.R. 23 novembre 2005, n. 15 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico" e relativo R.R. di attuazione 22 agosto 2006, n. 13.

La scelta della tipologia degli apparecchi di illuminazione, dei sostegni e della disposizione e posizione dei centri luminosi è stata determinata considerando il contesto urbano circostante.

VALUTAZIONI

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo

A pagina 6 del “Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti” si legge che le opere in terra in progetto sono costituite da rilevati e sterri; pertanto gli scavi previsti sono relativi all’asportazione dello strato corticale del terreno, necessario per la corretta realizzazione dei rilevati e alle operazioni di allargamento in scavo nei tratti in sterro.

Oltre alle terre, dovranno essere approvvigionati dall'esterno i materiali da costruzione necessari, quali conglomerati cementizi e bituminosi, acciaio per armature, rotaie, etc.

Ad eccezione dei conglomerati bituminosi e del calcestruzzo, che verranno confezionati in centrale e che necessitano di una posa in opera entro breve tempo dal confezionamento, tutti gli altri approvvigionamenti saranno trasportati su strada, al pari del terreno di risulta degli scavi non reimpostati in cantiere.

In accordo alla vigente normativa (D.P.R. 120/2017), prima dell'inizio dei lavori saranno eseguiti sondaggi e campionamenti dei terreni al fine di verificare le caratteristiche chimiche del materiale che verrà movimentato (nei punti individuati nell'elaborato grafico “B_09.2_Planimetria di progetto con ubicazione indagini_rev_A”).

Se i campioni risulteranno conformi ai limiti di legge tali terreni scavati e temporaneamente accantonati possono considerarsi esclusi dell'ambito dell'applicazione della disciplina dei rifiuti di cui al Titolo IV del D.lgs. 152/06 e potranno essere riutilizzati, tal quali nel medesimo sito in cui sono stati scavati, per il rinterro delle trincee (art. 24 del DPR 120/2017).

In caso contrario, se dai campionamenti emergessero superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Tabella 1 allegato 5, al Titolo V parte IV del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.i., il materiale scavato verrà gestito come rifiuto in accordo alla normativa vigente (art. 24, comma 6 del D.P.R. 120/2017).

Di seguito si riporta il bilancio dei terreni movimentati ed scavati per la realizzazione delle opere di progetto.



MATERIALI DI RISULTA		
a	Terre e rocce da scavo (compresa rimozione ballast)	mc 59.798,90
b	Demolizione di conglomerati cementi, muri in tufo, fabbricati	mc 4.452,85
c	Demolizione asfalti	mc 2.212,40
MATERIALI DA RIUSO		
d	Terre e rocce da scavo da riutilizzare in cantiere per realizzazione rilevati (10% del materiale scavato)	mc 5.979,89
TOT. Terre e rocce da scavo da conferire in impianti di recupero (a – d)		mc 53.819,01
TOT. Materiale da demolizione da conferire in impianti di recupero (b + c)		mc 6.665,25
FABBISOGNI		
Materiali per rilevati		
e	Materiale per realizzazione di rilevati	mc 16.309,02
f	A detrarre terre e rocce da scavo da riuso	mc 5.979,89
TOT Materiale per rilevati da apportare in cantiere (e – f)		mc 10.329,13
Materiale per piattaforma ferroviaria		
g	Ballast per massicciata ferroviaria	mc 10.483,50
h	Supercompattato per piattaforma ferroviaria	mc 8.121,00
i	Strato di sub-ballast in misto cementato per piattaforma ferroviaria	mc 5.414,00
TOT. Materiale per piattaforma ferroviaria da apportare in cantiere (g + h + i)		mc 24.018,50

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo per gli interventi ivi proposti, richiamatele indicazioni di cui alla D.P.R. 120/2017, ritenendo che il Piano redatto riporti tutti i contenuti previsti dall'art. 24, c. 3 del D.P.R. 120/2017, il Comitato formula giudizio di compatibilità ambientale favorevole ribadendo la necessità di:

- effettuare il campionamento dei terreni, nei punti individuati nell'elaborato grafico "B_09.2_Planimetria di progetto con ubicazione indagini_rev_A", per la loro caratterizzazione;
- mettere in atto tutte le misure di mitigazione, descritte nello Studio di Impatto Ambientale, relative alle componenti "Suolo e sottosuolo" e "Rifiuti e materiali di risulta".

Valutazione di Impatto Ambientale

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2018, ritenendo che:

- gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere considerati non significativi e negativi alle seguenti condizioni ambientali:
- siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate nello Studio di Impatto Ambientale "B_11_Studio Impatto Ambientale_rev_B.pdf.p7m, da pag. 48 a pag. 94";
 - siano attuate tutte le misure di monitoraggio riportate nella Relazione di progetto "B_11.2_Piano di monitoraggio ambientale_rev_B.pdf.p7m";

- siano attuate tutte le misure mitigazione riportate negli elaborati progettuali integrati in riscontro alla ricezione dei predetti pareri;
- dalla relazione “L_01_Relazione Segnalamento_rev_A.pdf.p7m” si deduce come le opere di segnalamento e sicurezza abbiano un impatto globalmente minore rispetto al resto degli interventi di progetto;
- sempre per quanto riguarda le opere di segnalamento, vengano rispettate le misure di mitigazione previste per la fase di cantiere, riportate nella relazione “Q_08_Relazione Cantierizzazione_rev_A.pdf.p7m” alle pagine 4 e 5; in aggiunta a quanto previsto nella suddetta relazione, si prescrive che, a tutela della componente ambientale “suolo e sottosuolo”, le aree di cantiere siano sempre dotate per tutto il tempo di realizzazione delle opere di progetto di kit antisversamento e/o sistemi di contenimento degli olî e dei combustibili dei mezzi d’opera e di trasporto, in quantità sufficiente ed in stato di efficienza, atti a contenere gli effetti degli sversamenti accidentali e di scongiurare lo spargimento di olî e/o idrocarburi sul suolo ed il conseguente rischio di diffusione di inquinanti nel sottosuolo; inoltre, al fine di ridurre gli impatti (ad esempio, vibrazioni) sui ricettori sensibili tutelati nei pressi delle aree di cantiere 1 e 2 (rispettivamente, Cappella di San Michele Arcangelo e Arco Monumentale), si suggerisce al Proponente di valutare la possibilità di non effettuare contemporaneamente accessi di mezzi pesanti e operazioni di carico/scarico materiali nelle aree di cantiere suddette, ovvero ridurre per quanto possibile la contemporaneità di attività con impiego di mezzi pesanti nelle aree di cantiere;
- considerato che, come indicato a pag. 77 della Relazione Generale (“A_02_Relazione Generale_rev_B.pdf.p7m”) al punto 9.2 “Interferenze con interventi e progetti in corso”, risultano interferenze tra le opere di progetto ed altri interventi in corso di realizzazione e di progettazione, si auspica che tali interferenze siano risolte in fase di progetto esecutivo delle opere in oggetto.



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	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici -	-
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica -	-
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vincenzo Moretti	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



	ASSET Ing. Maria Giovanna Altieri	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia -	-
	Rappresentante del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA -	-
	Rappresentante dell'Autorità di Bacino distrettuale -	-
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente -	-
	Esperto in Paesaggio Ing. Pasquale Dal Sasso	-
	Esperto Economia Ambientale Dott. Dimiccoli Enrico	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Infrastrutture Ing. Enrico Ghezzi	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Ingegneria Edile Ing. Colangelo Michele	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA

SEZIONE URBANISTICA

SERVIZIO RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROGRAMMAZIONE
NEGOZIATA

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA e VINCA

servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

p.c **Dipartimento ambiente, paesaggio, qualità urbana**
dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: IDVIA 609 – Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 per il “*Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera*”, sito in agro di Grumo Appula e Toritto. Proponente: Ferrovie Appulo Lucane Srl
Convocazione seduta di Conferenza di Servizi ex art.14 co.1 della l.241/1990 e smi e dell'art.15 della l.r. 11/2001 e smi per il giorno 25.05.2021 e relative modalità di svolgimento.

RISCONTRO nota protocollo n. 6890 del 10.05.2021

Si riscontra la nota prot. n. 6890 del 10.05.2021, trasmessa via PEC e acquisita agli atti di questa Sezione con prot. n. 5657, in data 11.05.2021, con la quale è stata convocata la conferenza dei servizi relativa alla proposta progettuale in oggetto.

Con riferimento agli interventi previsti dal progetto in oggetto, non si rilevano profili di competenza limitatamente agli aspetti urbanistici, fatti salvi eventuali vincoli demaniali di uso civico, per i quali si esprime il Servizio competente.

Il Funzionario istruttore

(dott. geol. Maria Nilla Miccoli)

Firmato digitalmente da

MARIA NILLA MICCOLI

CN = MICCOLI MARIA NILLA

P.O. Pianificazione Urbanistica 2

(arch. Valentina Battaglini)



BATTAGLINI
VALENTINA
13.05.2021
07:19:57
UTC

La Dirigente del Servizio Riqualificazione Urbana e Programmazione Negoziate

(avv. Angela Cistulli)



www.regionepuglia.it

Sezione Urbanistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it



ATTO DIRIGENZIALE

Codifica adempimenti L.R. 15/08 (trasparenza)	
Ufficio istruttore	<input type="checkbox"/> Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio <input checked="" type="checkbox"/> Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica <input type="checkbox"/> Servizio Parchi e Tutela della biodiversità
Tipo materia	<input type="checkbox"/> RL- PO FESR 2000-2006 <input type="checkbox"/> POC PUGLIA <input type="checkbox"/> PO FESR 2007-2013 <input type="checkbox"/> PO FESR-FSE 2014-2020 <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. 115 del 01.07.2022
del Registro delle Determinazioni**

Codice CIFRA: 145/DIR/2022/00115

OGGETTO: ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale per il "Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera" – ID VIA 609.

PropONENTE: Ferrovie Appulo Lucane srl

L'anno 2022 il giorno uno del mese di luglio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Il Dirigente della Sezione

VISTI:

- gli articoli 4 e 5 della L. R. n. 7/1997;
- gli articoli 4 e 16 del D.lgs. n. 165/2001;
- l'art 18 del D.lgs. n.196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali" in merito ai principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;
- il D.Lgs 7 marzo 2005, n. 82 "Codice dell'amministrazione digitale";
- l'art 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione sui siti informatici;
- il Regolamento UE n. 679/2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva europea 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei



Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

dati) e il successivo D. Lgs. n.101/2018 recante "Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016";

- la D.G.R. n. 1974 del 07/12/2020 di adozione della Macrostruttura del Modello Ambidestro della macchina amministrativa regionale denominato "MAIA 2.0";
- il DPGR n. 22 del 22/01/2021 e ss.mm.ii. di adozione dell'atto di Alta Organizzazione denominato Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina amministrativa regionale "MAIA 2.0";
- le *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*, trasmesse dal Segretariato Generale della Giunta regionale con nota prot. AOO_175 N. 1875 del 28.05.2020;
- le D.G.R. n.1576 del 30.09.2021 di conferimento degli incarichi di Direzione delle Sezioni con decorrenza dal 01.11.2021.

VISTI, inoltre:

- la Convenzione Europea del Paesaggio, firmata a Firenze il 20 ottobre 2000;
- la Parte III del D.lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 recante "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio";
- la L.R. n. 20 del 07.10.2009 "*Norme per la pianificazione paesaggistica*" e ss.mm.ii.;
- la D.G.R. n. 176 del 16.02.2015 (pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015) e successivi rettifiche e aggiornamenti, con la quale è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale ed in particolare gli artt. 89,90,91 delle Norme Tecniche di Attuazione;
- la Deliberazione n. 1514 del 27.07.2015 "*Documento di indirizzo - Prime linee interpretative per l'attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con D.G.R. n. 176 del 16.02.2015*";
- la DGR n. 2331 del 28.12.2017 "*Documento di indirizzo – Linee interpretative per l'attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con DGR 176 del 16.02.2015 – Approvazione*";
- il Dlgs n. 152/2006 art. 27 bis "*Provvedimento autorizzatorio unico regionale*".

PREMESSO che:

- con nota prot. AOO_089/815 del 20/01/202, acquisita al protocollo di questa Sezione al numero AOO_145/526 del 20/01/2021, la Sezione Autorizzazione Ambientali ha comunicato **l'avvio del procedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) di cui agli artt. 23 e 27 bis del D.lgs. 152/2006** per il "*Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera*", su istanza delle Ferrovie Appulo Lucane srl;
- la predetta nota contiene l'*Elenco titoli e autorizzazioni* richiesti dall'istante nell'ambito del presente procedimento, tra i quali figura **l'Autorizzazione Paesaggistica** ex art 146 D.lgs. 42/2004. ;
- ai sensi del comma 1 dell'art. 7 della L.R. n. 20/2009 cit. "**la competenza a rilasciare le autorizzazioni paesaggistiche e i provvedimenti autorizzatori, comunque denominati, previsti dal capo IV del titolo I della parte III e dal capo II del titolo I della parte IV del d.lgs. 42/2004, nonché dalla vigente pianificazione paesaggistica, è in capo alla Regione per le opere sottoposte a procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza regionale (...)**".
- ai sensi dell'art. 27 bis del D.lgs. n. 15/2006, il provvedimento autorizzatorio in materia paesaggistica sarà compreso nel Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale;



Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

- con nota prot. AOO_089/2402 del 24/02/2022, acquisita al protocollo di questa Sezione al n. AOO_145/1857 del 25/02/2022, è stata indetta la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi della L.241/90 e ss.mm.ii.

CONSIDERATO che:

- i lavori o le opere che modificano lo stato fisico o l'aspetto esteriore dei territori e degli immobili definiti *beni paesaggistici* dall'art.134 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., o che risultano compresi tra quelli sottoposti a tutela paesaggistica diretta dal vigente PPTR e definiti quali *ulteriori contesti*, non possono essere eseguiti senza il preliminare rilascio, da parte dell'Ente preposto alla tutela del vincolo, dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 ed all'art. 90 delle NTA del PPTR, ovvero dell'accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91 delle NTA del PPTR;
- l'art. 89, co. 1, lett. b.2) delle NTA del PPTR dispone che siano assoggettati ad dell'accertamento di compatibilità paesaggistica anche gli interventi che "comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate, considerando tali tutti gli interventi assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA nonché a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale o provinciale se l'autorità competente ne dispone l'assoggettamento a VIA";
- l'art. 91 delle NTA del PPTR precisa che "l'accertamento di compatibilità paesaggistica ha ad oggetto la verifica della compatibilità degli interventi proposti con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR e dei piani locali adeguati al PPTR ove vigenti. Con riferimento agli interventi di rilevante trasformazione del paesaggio di cui all'art. 89 co. 1 lett. b2, oggetto dell'accertamento è anche la verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla sezione C2 delle schede d'ambito";
- l'intervento in oggetto, che si configura anche come **intervento di rilevante trasformazione** ai sensi del comma 1 lett. b2) dell'art. 89 delle NTA del PPTR, è assoggettato ad **Accertamento di compatibilità paesaggistica** ex art. 91 delle NTA del PPTR.

VISTO:

- la documentazione progettuale, depositata agli atti dell'ufficio Sezione Autorizzazioni Ambientali, e consultabile all'URL <http://ecologia.regione.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, alla quale, per brevità, si rinvia espressamente omettendo di riportare nel presente provvedimento l'elenco dettagliato di tutti gli elaborati progettuali;
- il parere espresso dal Comitato tecnico regionale VIA ai sensi del R.R. 22 giugno 2018, n. 7, nella seduta del 15/03/2022, nel quale si legge "gli impatti ambientali attribuibili al progetto possano essere considerati non significativi e non negativi" alle condizioni ambientali in esso contenute;
- la Determinazione motivata di conclusione in senso favorevole della Conferenza di Servizi decisoria PAUR tenutasi in data 14/06/2022, acquisita al prot. AOO_145/5448 del 24/06/2022.

DATO ATTO che:

- con nota protocollo AOO_145/3398 del 11/04/2022, sono state chieste integrazioni e approfondimenti, nel dettaglio:
 - o *integrazioni rispetto alla verifica di compatibilità dell'intervento proposto con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR e dei piani locali adeguati al PPTR (ove vigenti), nonché con la verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla Sezione C2 delle Schede d'Ambito.* (art. 91 comma 1, NTA del PPTR) configurandosi quale



Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

intervento di rilevante trasformazione del paesaggio ai sensi dell'art. 89 comma 1 lett. b delle NTA del PPTR.;

- *a riguardo delle **disposizioni normative del PPTR**, con particolare riferimento all'interferenza del progetto con l'UCP "Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.", dovrà essere adeguatamente argomentato il soddisfacimento delle disposizioni in esse contenute, tese ad assicurare la conformità dell'intervento e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite, facendo riferimento alla completezza del disposto normativo (Rif. § Istruttoria con riferimento al PPTR). Con particolare riferimento all'interferenza con l'UCP "Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.", dovranno, inoltre, essere prodotti approfondimenti, a scala adeguata, circa i caratteri di naturalità presenti e sugli eventuali processi di rinaturalizzazione in atto, sulla conformazione morfologica attuale e le modifiche indotte dall'intervento in progetto, sulla presenza di eventuali elementi caratteristici del contesto paesaggistico;*
- chiarimenti e approfondimenti in merito alle soluzioni progettuali proposte.
- con nota prot. AOO_145/5096 del 10.06.2022, esaminate le modifiche progettuali, alla luce dei chiarimenti e degli approfondimenti forniti dall'istante, si è ritenuto **di poter rilasciare l'accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR** per il "Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera" con prescrizioni.

VISTA e acquisita la verifica di compatibilità paesaggistica di cui al Parere tecnico allegato (Allegato A), reso dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, che si intende qui integralmente trascritto e che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

DATO ATTO che ai sensi del predetto parere sussistono i presupposti per il rilascio del provvedimento di Accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR con prescrizioni.

ACCERTATA la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10 bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i, mediante il versamento di € 2.257,10 - reversale di incasso n. 62319 del 16.06.2022 - su capitolo di Entrata del Bilancio Regionale E3062400 "Entrate rivenienti da versamenti eseguiti da soggetti richiedenti il rilascio autorizzazione in materia paesaggistica art. 10bis LR 20/2009" – Piano dei Conti finanziario – Proventi da attività di monitoraggio e controllo ambientale – E.3.01.02.01.036.

RITENUTO, pertanto, di poter procedere al rilascio del provvedimento di *Accertamento di compatibilità paesaggistica* ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR ;

PRECISATO che il presente provvedimento:

- è atto distinto e autonomo rispetto al permesso di costruire o agli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio, dei quali costituisce tuttavia necessario presupposto, restando infatti nelle competenze dell'Amministrazione Comunale l'accertamento sia della rispondenza alle norme urbanistico-edilizie vigenti che della conformità alla strumentazione urbanistica generale ed esecutiva del Comune, nonché l'accertamento dell'ammissibilità dell'intervento ai sensi delle vigenti normative nazionali e regionali;



Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

- fa salvi e lascia impregiudicati eventuali diritti di terzi, nonché l'acquisizione di tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

RICHIAMATO l'art. 91 c.6 delle NTA del PPTR che prevede: *"L'accertamento di compatibilità paesaggistica ha validità per cinque anni decorrenti dalla data della pronuncia e resta efficace fino al completamento delle opere così come autorizzate"*

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione del presente atto sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo telematico 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) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali e dal D.Lgs. 196/2003 s.m.i.

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.

DATO ATTO che il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze del Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio in forza di quanto disposto con D.P.G.R. n. 263 del 10.08.2021.

ADEMPIMENTI CONTABILI AI SENSI DEL D.LGS N.118/11 e ss.mm.ii.

Il presente provvedimento non comporta alcun mutamento qualitativo o quantitativo di entrata e di spesa né a carico del Bilancio regionale né a carico di enti i cui creditori potrebbero rivalersi sulla Regione ed è escluso ogni ulteriore onere aggiuntivo rispetto a quelli già autorizzati e valere sullo stanziamento previsto dal Bilancio regionale.

RITENUTO di dover condividere le risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato (Allegato A), che si intende recepito integralmente e che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto,

DETERMINA

- **di prendere atto** delle considerazioni, prescrizioni e valutazioni esposte in narrativa, che si intendono qui integralmente trascritte per formare parte integrante del presente provvedimento, nonché della verifica di compatibilità paesaggistica cui al parere tecnico allegato (Allegato A), che si condivide;
- **di rilasciare**, ai sensi e per gli effetti dell'art. 91 delle NTA del PPTR, per le motivazioni espresse nel parere tecnico (Allegato A) che si intendono qui integralmente riportate, l'**ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA** per l'intervento denominato *"Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera"*, nell'ambito del procedimento per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale (ID VIA 609) proposto dalle Ferrovie Appulo Lucane srl, con le **seguenti prescrizioni**:
 - al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico della viabilità di raccordo tra via Roma e via Bonavoglia, valorizzarla quale elemento di definizione del margine urbano, e permettere l'ombreggiamento dei percorsi ciclopedonali, lungo l'intera



Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

viabilità dovrà essere piantumato un filare alberato, in continuità e della stessa specie delle alberature presenti in via E. Bonavoglia in adiacenza dell'Arco monumentale (tutelato ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004);

- in sostituzione del bosso, per le nuove piantumazioni previste nelle zone a carattere rurale, in affiancamento al reimpianto delle alberature esistenti, dovranno essere adoperate formazioni vegetali tipiche del contesto agricolo e della macchia mediterranea presente nelle lame (es. alaterno (*Rhamnus alaternus*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), corbezzolo (*Arbutus unedo*), fillirea (*Phillyrea latifolia*), mirto (*Myrtus communis*), pungitopo (*Ruscus aculeatus*), carrubo (*Ceratonia siliqua*), perastro (*Pyrus pyraster*), fico d'india (*Opuntia ficus-indica*), olivastro (*Olea europaea*) ...);
- il paramento lapideo che riveste lo scavo in trincea in corrispondenza della stazione di Grumo Appula dovrà essere restaurato e ripristinato in corrispondenza delle lacune, seguendo gli accorgimenti già dettati dalla SABAP per il recupero dei rivestimenti lapidei degli attraversamenti ferroviaria in muratura (cfr. nota SABAP prot. n. 4955 del 20.05.2022);
- i tappeti erbosi nelle aree di risulta o intercluse dalle opere di progetto dovranno essere realizzati mediante specie rustiche, preferibilmente tappezzanti, con ridotte esigenze di manutenzione e di fabbisogno idrico.
- **di allegare** per costituirla parte integrante e sostanziale il:
 - Parere tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione paesaggistica - Allegato A
- **di demandare** ai Comuni di Grumo Appula e Toritto il controllo della conformità dei lavori alle prescrizioni come innanzi imposte, con invito a riferire prontamente a questa Sezione le eventuali violazioni e difformità riscontrate;
- **di trasmettere telematicamente**, come previsto dalla DGR 985/2015, attraverso le apposite funzionalità del Sistema Informativo Territoriale il presente provvedimento:
 - alla Città Metropolitana di Bari;
 - al Comune di Grumo Appula (BA);
 - al Comune di Toritto (BA)
 - alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari;
 - alla Sezione Autorizzazioni Ambientali;
 - alle Ferrovie Appulo Lucane srl

Il presente provvedimento, firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82:

- è immediatamente esecutivo;
- è composto da n. 7 facciate, dall'Allegato A quale parte integrante e sostanziale composto da n. 21 facciate;
- è reso pubblico per 10 giorni lavorativi sul sito www.regione.puglia.it nella sezione Pubblicità legale - Albo pretorio on-line, ai sensi della L.R. n. 15/2008 e per gli effetti di cui al comma 3 art. 20 Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 22 del 22 gennaio 2021;
- è pubblicato sul sito www.regione.puglia.it nella sezione Amministrazione Trasparente, ai sensi del D.lgs. 33/2013 (solo se previsto dal Decreto);
- è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 10 delle *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*;



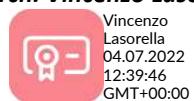
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

- è trasmesso, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 443/2015, al Segretariato Generale della Giunta Regionale.

Il presente provvedimento può essere impugnato con ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) della Puglia entro 60 giorni, ovvero con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, dalla data della sua comunicazione.

**Il Dirigente della Sezione
Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
(arch. Vincenzo Lasorella)**



Si attesta che il procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto delle norme vigenti e che il presente schema di determinazione è conforme alle risultanze istruttorie.
Si attesta, altresì, che il presente documento, sottoposto a verifica per la tutela dei dati personali secondo la normativa vigente, è stato predisposto "integralmente" ai fini dell'utilizzo per la pubblicità legale.

**Il Funzionario istruttore
(arch. Stefania Cascella)**





REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE
PUBBLICHE ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

ALLEGATO A
Codice CIFRA: AST/DEL/2022/00115

Comuni di Grumo Appula e Toritto - Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (ID VIA 609) per il “Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera”.

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane srl

ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA ex art. 91 delle NTA PPTR

PARERE TECNICO

1. PRINCIPALI SCANSIONI PROCEDIMENTALI E DOCUMENTAZIONE IN ATTI

Con nota prot. AOO_089/815 del 20/01/2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali regionale ha comunicato l'avvio del procedimento per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) ex art. 23 e 27 bis del D. Lgs. 152/2006 per il “Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera”, ricadente nei territori comunali di Grumo Appula e Toritto, su istanza della società Ferrovie Appulo Lucane srl.

Ai sensi degli artt. 23 co 4 e 27 bis co 2 del D.lgs 152/2006, con la suddetta nota l'Autorità competente ha informato della pubblicazione di tutta la documentazione in atti del procedimento sul Portale ambiente del Servizio Ecologia all'URL <http://ecologia.regione.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, (a cui per brevità si rimanda, omettendo la puntuale elencazione di tutti gli elaborati progettuali per economia espositiva) ed ha evidenziato l'Elenco titoli e autorizzazioni richiesti dall'istante nell'ambito del procedimento per il rilascio del PAUR (co 1 art. 27 bis Dlgs 152/2006), in cui figura anche l'Autorizzazione Paesaggistica ex art 146 D.lgs. 42/2004. A tal proposito si precisa che, verificato il quadro vincolistico in materia paesaggistica (Cfr. § Sistema delle tutele), il titolo autorizzatorio necessario alla realizzazione dell'intervento in oggetto è l'Accertamento di compatibilità paesaggistica ex art. 91 delle NTA del PPTR, che sarà dunque compreso, ai sensi dell'art. 27 bis del D.lgs. n. 15/2006, nel Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale.

Ai sensi del comma 1 dell'art. 7 della L.R. n. 20/2009 e smi “Norme per la pianificazione paesaggistica”, “la competenza a rilasciare le autorizzazioni paesaggistiche e i provvedimenti autorizzatori, comunque denominati, previsti dal capo IV del titolo I della parte III e dal capo II del titolo I della parte IV del d.lgs. 42/2004, nonché dalla vigente pianificazione paesaggistica, è in capo alla Regione per le opere sottoposte a procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza regionale (...)".



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE
PUBBLICHE ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Con nota prot. AOO_089/2402 del 24/02/2022 l'autorità competente ha **indetto conferenza di servizi decisoria** ai sensi del comma 7 dell'art. 27 bis del Dlgs 152/2006 e della L.241/90 e ss.mm.ii, nell'ambito della quale sono stati prodotti i seguenti contributi istruttori.

Con nota prot. AOO_145/3398 del 11/04/2022, esaminata la documentazione prodotta, il Servizio Osservatorio e Pianificazione paesaggistica ha chiesto integrazioni e approfondimenti, nello specifico:

- *integrazioni rispetto alla verifica di compatibilità dell'intervento proposto con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR e dei piani locali adeguati al PPTR (ove vigenti), nonché con la verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla Sezione C2 delle Schede d'Ambito. (art. 91 comma 1, NTA del PPTR) configurandosi quale intervento di rilevante trasformazione del paesaggio ai sensi dell'art. 89 comma 1 lett. b delle NTA del PPTR.;*
- *a riguardo delle disposizioni normative del PPTR, con particolare riferimento all'interferenza del progetto con l'UCP "Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.", dovrà essere adeguatamente argomentato il soddisfacimento delle disposizioni in esse contenute, tese ad assicurare la conformità dell'intervento e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite, facendo riferimento alla completezza del disposto normativo (Rif. § Istruttoria con riferimento al PPTR). Con particolare riferimento all'interferenza con l'UCP "Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.", dovranno, inoltre, essere prodotti approfondimenti, a scala adeguata, circa i caratteri di naturalità presenti e sugli eventuali processi di rinaturalizzazione in atto, sulla conformazione morfologica attuale e le modifiche indotte dall'intervento in progetto, sulla presenza di eventuali elementi caratteristici del contesto paesaggistico;*
- chiarimenti e approfondimenti in merito alle soluzioni progettuali proposte.

In riscontro ai rilievi e alle osservazioni pervenute a seguito della prima seduta di Conferenza dei Servizi, come rappresentato nella nota prot. UI/2342 del 19.05.2022 della Società Ferrovie Appulo Lucane (di seguito FAL), **alcuni interventi complementari al raddoppio della linea ferroviaria**, previsti nella versione del progetto esaminata nella nota istruttoria di questa Sezione prot. AOO_145/3398 del 11.04.2022, **sono stati rimodulati o eliminati**. Con la suddetta nota, e successiva integrazione trasmessa con nota prot. UI/2483 del 01.06.2022, il proponente ha, inoltre, riscontrato ai chiarimenti e agli approfondimenti richiesti con nota prot. AOO_145/3398 del 11/04/2022.

Con nota prot. AOO_145/5096 del 10.06.2022, esaminate le modifiche progettuali, alla luce dei chiarimenti e degli approfondimenti forniti dall'istante il Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica ha ritenuto **di poter rilasciare l'accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR** per il **"Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera"** con prescrizioni.



Nel corso della seduta di Conferenza di Servizi del 14.06.2022, in merito all'invito formulato nella nota prot AOO_145/5096 del 10.06.2022 di "riconsiderare la realizzazione della [viabilità di raccordo tra via Roma e via Bonavoglia], e al fine di razionalizzare i collegamenti viari e diversificare le modalità di mobilità urbana a sostegno della mobilità ciclabile e pedonale in condizioni di sicurezza, a destinare il sovrappasso al Km 21+908 alla sola percorribilità pedo-ciclabile", le Ferrovie Appulo Lucane srl hanno convenuto che "la soluzione progettuale suggerita dalla Sezione paesaggio può considerarsi meno invasiva di quella contenuta nella revisione di maggio 2022", tuttavia il Comune di Grumo Appula nel merito ha dichiarato che "la soluzione proposta dalle FAL che prevede la realizzazione di una viabilità carrabile e ciclabile a completamento della viabilità esistente di via Bonavoglia e che realizza un percorso circolare intorno al polo sportivo di via Roma sia utile e necessaria per compensare l'aggravio sulla circolazione locale di quartiere derivante dal raddoppio della linea ferroviaria. Fa presente inoltre che la viabilità così prevista è coerente con le previsioni del PUG approvato di recente dal Comune di Grumo Appula in vigore da ottobre 2021, quindi conferma la necessità di quella viabilità evidenziando che la viabilità provinciale ha una funzione diversa in quanto mira a consentire ai mezzi, in particolar modo ai mezzi pesanti, di non intercettare il tessuto urbano e di indirizzarsi verso le altre località utilizzando una viabilità esterna all'abitato."

Con nota prot. AOO_089/8137 del 24/06/2022 l'Autorità competente ha trasmesso la **Determinazione Motivata di Conclusione della CdS per il rilascio del PAUR**, che , "richiamato l'impegno del proponente a fornire entro il 20/06/2022 tutti gli elaborati aggiornati in conformità alla versione progettuale di cui alla nota prot. UI/2342 del 19/05/2022, dopo aver analiticamente ripercorso tutto l'iter procedimentale, visti i pareri favorevoli pervenuti e le prescrizioni indicate, ritiene di poter concludere favorevolmente i propri lavori."

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEL CONTESTO TERRITORIALE

Dalla documentazione in atti si evince che l'intervento in oggetto è parte di un più ampio programma di interventi promossi dalla società Ferrovie Appulo Lucane srl per il **potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Altamura-Matera e della tratta metropolitana Bari-Toritto**, con l'obiettivo di elevare gli standards di sicurezza ed efficientare il servizio. Nello specifico, la **proposta progettuale in esame presenta il raddoppio della linea ferroviaria nel tratto compreso tra la progressiva chilometrica (di seguito pK) 21+525 e la pK 24+595, l'incremento dei binari passanti nelle stazioni di Grumo Appula e Toritto e la realizzazione di opere complementari** (soppressione di passaggi a livello e conseguente revisione della viabilità comunale interessata, modifica di sovrappassi e sottopassi esistenti, demolizione e rifacimento di opere interferenti...).

Il tracciato ferroviario esistente, in uscita dalla stazione di Grumo Appula, percorre un tratto all'interno di una trincea a pareti subverticali, che raggiungono l'altezza di 5,50 m, rivestite



in parte da un paramento in blocchi di pietra e in parte lasciate con la roccia affiorante a vista. Il resto del tracciato si sviluppa prevalentemente in rilevato, ad altezze variabili sul piano di campagna (cfr. Tavv. G07 – G08 *Sezioni tipo ferroviarie*).

Parte dell'infrastruttura ferroviaria conserva elementi architettonici risalenti al periodo di costruzione (la linea ferroviaria Bari-Matera è stata realizzata a partire dai primi anni del '900, l'apertura della prima tratta risale al 1915), tra questi numerosi attraversamenti ferroviari (tombini, sovrappassi e sottopassi) realizzati con strutture ad arco in muratura.

Nella *"Relazione storica artistica"* (Elaborato V1_01) sono censiti gli attraversamenti presenti lungo la tratta di progetto che *"dalle risultanze delle ricerche archivistiche e dei sopralluoghi svolti si ritiene [posseggano] un valore artistico culturale, storico, archeologico o etnoantropologico come attestato dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e pertanto, oggetto di un intervento di conservazione"*; nello specifico si tratta dei seguenti attraversamenti:

- **cavalca-ferrovia ad arco in muratura alla pk 21+908** in uscita dalla stazione di Grumo Appula, di luce netta pari a 8,00 metri ed altezza sul p.f. pari a 4,21 m (altezza misurata all'intradosso della volta);
- **attraversamento idraulico ad arco in muratura** con volta in c.a. alla **pk 22+589**, di luce netta pari a 3,50 m e altezza libera pari a 2,80 m;
- **attraversamento idraulico ad arco in muratura** con volta in c.a. alla **pk 23+936**, di luce netta pari a 1,20 m e altezza libera pari a 1,80 m.
- **sottovia ad arco in muratura** con volta in c.a. alla **pk 24+190**, di luce netta pari a 4,00 m e altezza libera pari a 3,88 m;
- **sottovia ad arco in muratura** con volta in c.a. alla **pk 24+323**, di luce netta pari a 2,50 m e altezza libera pari a 2,10 m, al quale è stato affiancato (lato monte) una struttura in c.a. a sezione rettangolare di luce netta pari a 3,00 m e altezza libera pari a 2,27 m.

L'**ambito territoriale** in cui la tratta ferroviaria in esame si inserisce ha una morfologia pianeggiante, ricade, infatti, nella piana olivicola del nord-est barese, ed è caratterizzato da un **sistema insediativo** di centri urbani la cui struttura compatta ha preservato la campagna dagli effetti dello sprawl urbano. Al contempo, il **territorio agricolo** è permeato da una densa maglia infrastrutturale viaria di collegamento tra i centri urbani. In corrispondenza dell'abitato di Grumo Appula e di Toritto, il tracciato ferroviario definisce parte del margine urbano e attraversa un brano di campagna ad ordinamento di tipo principalmente olivicolo.

Gli **interventi in progetto** (con riferimento alle soluzioni progettuali aggiornate nel corso della conferenza di servizi PAUR) sono di seguito sintetizzati:

- **raddoppio della linea ferroviaria esistente e realizzazione delle opere di armamento** (massicciata, binari, traverse..). In uscita dalla stazione di Grumo Appula l'attuale sedime ferroviario sarà allargato sul lato destro, ad eccezione del tratto compreso tra la pk 22+047 e la pk 23+725 in corrispondenza del quale, per la presenza della Strada



Provinciale 1, l'allargamento è disposto a sinistra. In corrispondenza del tratto della linea ferroviaria in trincea, compreso tra la pk 21+934 e la pk 22+556, la sezione di progetto ampliata conserva la configurazione a parete subverticale prevedendo un rivestimento con rete metallica di protezione. La restante parte del tracciato, in affiancamento al binario esistente, si sviluppa in rilevato. Dalla pk 24+125 la sede ferroviaria sarà limitata, lato monte, da un muro di sostegno necessario a contenere il rilevato ferroviario in affiancamento ad un tratto di viabilità di progetto nel comune di Toritto (per la cui realizzazione è previsto uno sbancamento rispetto all'attuale piano di campagna) Nel merito della scelta progettuale di confermare, per il tratto della ferrovia in trincea, l'attuale conformazione a pareti sub-verticali, lasciando a vista l'ammasso roccioso dei fronti di scavo, il proponente dichiara: "*Trattandosi di pareti rocciose, peraltro non rivestite, non vi sono soluzioni di ingegneria naturalistica compatibili con la necessità di garantire la sicurezza dei treni. Inoltre, uno scavo con pareti a minor pendenza comporterebbe un aumento significativo dell'impronta dell'infrastruttura con una maggiore occupazione di suolo (...), determinando anche un notevole aumento degli espianti degli alberi. Va inoltre considerato che le trincee in oggetto si inseriscono in un tratto caratterizzato dalla preesistenza di infrastrutture (ponte ad arco al km 21+900 vincolato dalla SABAP, nuovo cavalcaferrovia provinciale al Km 21+999, attraversamento sovrapposto AQP al km 22+020) che, nel caso di diversa configurazione delle scarpate, richiederebbero delle ingenti opere di adeguamento.*"

- **riconfigurazione dei piazzali delle stazioni di Grumo Appula e Toritto** a seguito di demolizione del marciapiede esistente tra primo e secondo binario e realizzazione di nuovo marciapiede tra secondo e terzo binario;
- **demolizione delle opere interferenti con il raddoppio della linea ferroviaria** quali piattaforme stradali, marciapiedi, muri di recinzione e due opere civili; in particolare, è prevista la demolizione di muretti a secco (per complessivi 170 m), muri in tufo e un casolare in muratura ubicato nei pressi della stazione di Toritto. Secondo quanto riportato nella RELAZIONE STORICA ARTISTICA in merito al casolare, "*Dalle risultanze delle ricerche archivistiche e dei sopralluoghi svolti, considerato l'avanzato degrado della struttura e l'assenza di elementi di pregio o caratterizzanti tali da giustificare la ricostruzione ed il restauro, si ritiene che il bene in oggetto NON possegga un valore artistico culturale, storico, archeologico o etnoantropologico come attestato dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e, pertanto, sarà oggetto di un intervento di demolizione.*"(pagg. 21-22). Su indicazione della Soprintendenza Archeologia Beni Architettonici e Paesaggio sarà, invece, conservata una cisterna di raccolta delle acque piovane realizzata in calcestruzzo ciclopico e pietra, interferente con il raddoppio della linea ferroviaria, sebbene nella RELAZIONE STORICA ARTISTICA non le venga attribuito valore artistico e culturale ;



- **adeguamento delle opere d'arte minori:** la linea ferroviaria è attraversata da diverse opere di cui si prevede l'adeguamento in conseguenza dell'allargamento della sede ferroviaria:
 - Attraversamenti idraulici al km 22+589 e al Km 23+936



Fig. 1 _ A destra: Ponticello Km 22+589 - Stato attuale (sopra) Fotoinserimento (sotto).
A sinistra: Attraversamento al Km 23+936 – Stato attuale (sx) e fotoinserimento (dx)

In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del '900. Il progetto prevede l'integrale conservazione della struttura originaria che non sarà oggetto di demolizione. Al fine di ospitare il binario di raddoppio sarà realizzato in affiancamento all'opera esistente una nuova opera di scavalco con un impalcato a travata metallica, in acciaio Cor.Ten., poggiato su spalle in c.a. (...). Le dimensioni geometriche saranno tali da preservare la sezione del manufatto esistente. L'opera ad arco esistente sarà oggetto di un intervento di risanamento (pulizia e asportazione di vegetazione



infestante, idrolavaggio della superficie muraria, ripristino della malta dei giunti e sigillatura) (*Relazione generale rev. 03*, pagg. 58 – 63). Al fine di mitigare l'impatto visivo della nuova opera di scavalco, le spalle in cls armato saranno mitigate mediante la realizzazione di scarpate in terre rinforzate rinverdite.

- **Attraversamenti idraulici al km 22+326 e al Km 23+626**

I tombini, con funzione di deflusso delle acque meteoriche, sono realizzati in c.a.; secondo quanto riportato nella *Relazione generale* le opere sono state oggetto di rifacimento in epoca più recente, pertanto, il progetto ne prevede la demolizione ed il rifacimento totale dell'attraversamento con uno scatolare in c.a.

- **Sottovia al Km 24+323.** L'opera è composta da due parti differenti per dimensioni e caratteristiche tecnologiche: una struttura ad arco in muratura lato valle ed una realizzata in affiancamento, lato monte, con uno scatolare in calcestruzzo.



Fig. 2 _ Sottovia al Km 24+323 (stato attuale)

"In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, la parte di struttura in questione (la struttura ad arco in muratura) risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900"; la struttura in cls è stata realizzata in seguito ad interventi sulla linea ferroviaria negli anni '90.

L'intervento prevede la conservazione dell'opera ed il prolungamento dell'aggiunta in c.a., che sarà ottenuto tramite un ulteriore scatolare che ne ripropone la stessa sezione, ad eccezione dello spessore della soletta inferiore, che passerà da 0,30 a 0,35 m. L'opera avrà lunghezza pari a circa 4,20 m e sarà collegata tramite giunto strutturale. (...). L'opera ad arco esistente (lato valle) inoltre sarà oggetto di un



intervento di risanamento conservativo (pulizia e asportazione di vegetazione infestante, idrolavaggio della superfici muraria, ripristino della malta dei giunti e sigillatura) (*Relazione generale rev. 03 pag. 64-66*). Al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico, i nuovi elementi in cls armato saranno mitigati mediante sistemi di inverdimento verticale del tipo *green wall*;

- **nuovo sovrappasso al km 21+908 contiguo all'esistente**

In uscita dalla stazione di Grumo Appula un sovrappasso stradale in muratura consente di scavalcare la linea ferroviaria che corre in trincea. *"Esso risulta costituito da spalle in pietra calcarea poggianti su blocchi di fondazione continui dello stesso materiale. Le spalle contengono il rilevato ai lati della linea ferroviaria e assorbono l'azione spingente dell'arcata in pietra calcarea sovrastante, ricoperta dal rinfanco, da una cappa di protezione, e dalla sovrastruttura stradale per garantire il passaggio del traffico veicolare. Ai lati della sede stradale sono presenti balaustre in pietra (mattoncini di cotto) sormontate da recinzioni in acciaio con pannelli a grata. In base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900. (...) La larghezza dell'opera attuale (8,00 m di luce libera ed*

altezza in chiave di circa 4,50 m) non permettere l'inserimento di un doppio binario e dell'ulteriore binario tronco, occorre perciò procedere alla realizzazione di un nuovo sovrappasso in affiancamento all'esistente.



Fig. 3 _ Sovrapasso al Km 21+908 Stato attuale

L'intervento di raddoppio della sede ferroviaria, quindi, prevede la costruzione di un nuovo sovrappasso con impalcato misto Acciaio CorTen – Calcestruzzo da realizzare in affiancamento all'opera esistente che non sarà oggetto di demolizione. Il progetto prevede quindi la realizzazione di spalle in c.a., (...) sulle quali poggerà l'impalcato costituito da un reticolato di travi in acciaio corten e una soletta superiore in c.a. (...). La sezione trasversale, al fine di garantire la continuità con l'opera ad arco esistente, avrà una larghezza pari a 5,65 m e la



sede stradale sarà protetta lateralmente da parapetti in c.a.. (...) L'opera ad arco esistente inoltre sarà oggetto di un intervento di risanamento conservativo.

Le spalle in c.a. di sostegno del nuovo impalcato saranno rivestite mediante **sistemi di inverdimento verticale del tipo "Green wall"**, al fine di mitigarne l'impatto visivo. Inoltre, i nuovi parapetti, non potendo essere realizzati in muratura (come indicato dalla SABAP nella nota prot. n. 4955 del 20.05.2021) per ragioni di sicurezza dei veicoli, saranno realizzati in materiali contemporanei (acciaio corten, ecc..) con morfologie evocative (ovvero con stessa geometria) delle opere di scavalco esistenti;



Fig. 4 _ Nuovo sovrappasso al km 21+908

- **Prolungamento del ponticello al Km 24+190 e realizzazione di un nuovo sottovia al km 24+202.**

Al Km 24+190 è presente un sottovia ad arco in muratura con volta in c.a.; *"in base ai documenti storici relativi alla linea ferroviaria considerata, il ponte risulta già esistente nelle prime rappresentazioni dei profili del tracciato. Si può dunque affermare che la sua costruzione risale alla realizzazione della ferrovia stessa, ovvero alla prima metà del 1900".* La struttura verrà integralmente conservata e destinata alla sola percorrenza ciclopedonale, previo prolungamento dell'attraversamento mediante la realizzazione, in affiancamento all'opera esistente, di un impalcato a travata metallica in acciaio Cor.Ten, poggiato su spalle in c.a. Le dimensioni geometriche saranno tali da preservare la sezione del manufatto esistente. Il traffico veicolare sarà spostato verso un **nuovo sottoattraversamento carrabile della linea ferroviaria** a doppio senso di marcia, realizzato mediante uno **scatolare in c.a** di larghezza interna





pari a 10,16 m e altezza netta di 5,00 m, costruito fuori opera e collocato in sede tramite la tecnica dello spingitubo. L'opera in progetto è completata da muri di sostegno a chiusura della sede ferroviaria e di collegamento all'opera esistente al km 24+190. La porzione angolare di roccia affiorante e in parte intonacata con finiture a calce, di contenimento del rilevato ferroviario in affiancamento al sottopassaggio esistente, sarà conservata e consolidata allo scopo di simulare l'orditura della contigua e soprastante cortina lapidea di contenimento, realizzata contro terra, in opera secco;



Fig. 5 _ Nuovo sottovia al Km 24+202

In generale, per quanto riguarda gli **interventi di conservazione delle opere esistenti**, le **murature in tufo** oggetto di rimozione o spostamento saranno ricostruite recuperando i materiali preesistenti; gli **elementi murari e lapidei** degli attraversamenti idraulici, laddove presenti, saranno conservati e riproposti nella nuova configurazione;

- **Adeguamento della viabilità di raccordo tra via Roma e Via Ernesto Bonavoglia**



La viabilità di progetto per il raccordo tra via Roma e via E. Bonavoglia è riproposta con l'inserimento di una rotonda e di una pista ciclo-pedonale in affiancamento alla viabilità carrabile. (Fig 6 T)

La nuova viabilità a doppio senso è organizzata con due corsie di larghezza 3,00 m con banchine esterne larghe 0,50 m, marciapiedi laterali di larghezza pari a 1,50m, ed una pista ciclabile a doppio senso di marcia di larghezza 2,50m. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una intersezione a rotonda tra la nuova strada di piano, via Ernesto Buonavoglia e l'opera di scavalco alla linea ferroviaria, tale rotonda sarà del tipo compatto con un diametro di 28,00 m e isola centrale parzialmente sormontabile [Cfr. Relazione generale rev 05/2022, pag. 73 sgg].



Fig 6 Tav. "Stralcio plan" . Nuova soluzione progettuale della viabilità di raccordo tra via Roma e via Ernesto Bonavoglia

- **Soppressione passaggio a livello e adeguamento della viabilità nel comune di Toritto**
 - **Soppressione del P.L. alla progressiva Km 23+626** e realizzazione di **nuova strada complanare** (lunghezza 4,5 m, larghezza 5,50 m) per il collegamento con l'area cimiteriale sulla S.C. Vecchia di Acquaviva;
 - **Adeguamento della viabilità esistente** S.C. Vecchia di Acquaviva che costeggia la linea ferroviaria in corrispondenza della stazione di Toritto, a seguito della riconfigurazione del piazzale interno alla stazione e della realizzazione del nuovo



sottovia alla pk 24+202. La nuova viabilità a doppio senso è organizzata con due corsie di larghezza 2,75 m, banchine esterne larghe 0,50 m, pista ciclabile bidirezionale su corsia riservata ricavata sul marciapiede (lato sx) di larghezza pari a 2,50 mt separata dalla carreggiata, marciapiede (lato dx) di larghezza pari a 1,50 m. La sede stradale sarà delimitata da muri di sostegno in destra, a sostegno della linea ferroviaria, e da terre rinforzate in sinistra a delimitazione dei fondi privati;

- **Pavimentazioni stradali, pedonali e ciclabili:** le pavimentazioni stradali saranno realizzate con tappetino di usura e binder in conglomerato bituminoso; i marciapiedi e le piste ciclabili saranno realizzate con uno strato di fondazione e drenaggio in pietrame misto e pavimentazione in battuto di tufo;
- **Recinzione della linea ferroviaria:** il progetto prevede tre differenti tipologie di recinzione lungo il tracciato: recinzioni tipo FS, muretti a secco, e recinzioni in tufo. La scelta tipologica deriva dalla necessità di salvaguardare le recinzioni e le strutture esistenti prevedendone, dove possibile, la ricollocazione;
- **Opere Idrauliche:** il progetto prevede il collettamento e lo smaltimento delle acque meteoriche lungo il tracciato ferroviario tramite un sistema di canalette e fossi di guardia posti ai margini del corpo ferroviario che convogliano le acque verso i reticolli idrografici e/o i tombini. In corrispondenza del sottopasso alla pK 24+190 è previsto il convogliamento delle acque in una vasca interrata in c.a. in cui verrà effettuato un trattamento di grigliatura e disabbiatura prima di essere smaltite negli strati superficiali del sottosuolo tramite un pozzo anidro.
- **Impianti di segnalamento e sicurezza e impianti LFM Ferroviari** (rete di illuminazione per i piazzali e le banchine delle stazioni di Toritto e di Grumo Appula).
- **Impianti di pubblica illuminazione** a servizio della viabilità comunale interessata dal raddoppio della linea ferroviaria (S.C. Vecchia di Acquaviva confinante con la stazione di Toritto e via Ernesto Bonavoglia confinante con la stazione di Grumo Appula);
- **Risoluzione delle interferenze con infrastrutture e reti esistenti:**
 - **Attraversamenti AQP.** Nell'intervallo di progetto la linea ferroviaria è attraversata da tre condotte dall'AQP; per le quali si prevede la sostituzione dell'impalcato esistente in c.a. al Km 22+020 con un nuovo impalcato in c.a.p.; l'adeguamento del sotto-attraversamento idrico al km 23+053; il prolungamento del tombino esistente e lo spostamento del pozetto di ispezione al km 23+ 275;
 - **Spostamento dei sottoservizi nell'abitato di Toritto** (idrico, telefonico, fognario, elettrico).
- **Risoluzione delle interferenze con interventi e progetti in corso:**
 - **Opera di scavalcato al km 21+999 della linea ferroviaria** per il collegamento della SP 1 e la SP 71 ad opera della Città Metropolitana di Bari. Nella Relazione



generale è riportato che la Città Metropolitana di Bari ha in corso di realizzazione un'opera di scavalco della linea ferroviaria per la realizzazione del collegamento viario tra la SP 1 e la SP 71, per cui "sono state avviate interlocuzioni con l'ente al fine di compatibilizzare i due interventi". Nel merito si rileva che dalla consultazione del servizio geografico *Google street* risulta che la suddetta viabilità di raccordo e la relativa opera di scavalco ferroviario sono già stati realizzati;

- **Opere di Mitigazione del Rischio Idraulico connesso alla Lama Est – Comune di Toritto:** realizzazione di un'opera di sotto-attraversamento della linea FAL al km 23+660 mediante uno scatolare in c.a., realizzazione del prolungamento dello scatolare anche al di sotto della viabilità alternativa da realizzare in seguito alla soppressione del P.L.al km 23+626.

I lavori e le opere in progetto comportano l'**espianto di piante arboree e arbustive**; da rilievo effettuato a mezzo di GPS lungo la tratta ferroviaria in esame sono stati individuati alcuni filari perimetrali di ulivo e alberature da frutto di specie differenti (per il dettaglio delle specie si rimanda agli elaborati *M_01/02/03 Planimetria opere a verde - Espianto*), interferenti con l'area di progetto; le piante erbacee spontanee alla base delle specie arboree non sono di particolare pregio, né di interesse biologico-vegetazionale, ma si tratta di specie comuni tipiche di ambienti antropizzati. "*In totale si avranno 498 alberature da espiantare (di cui 50 esemplari di ulivo a carattere di monumentalità). Tutte le alberature interferenti con le opere di progetto saranno oggetto di espianto e reimpianto. (...) le alberature che risultano avere uno stato vegetativo discreto saranno ricollocate all'interno della stessa particella catastale dalla quale sono state espiantate. A seguito di operazioni di rilievo, qualora lo spazio destinato al reimpianto risultasse insufficiente, si procederà alla sola fase di espianto o, in alternativa, saranno collocati all'interno di particelle catastali adiacenti o in altra sede scelta opportunamente dalla Stazione Appaltante. (...)*

Al fine di garantire un migliore inserimento paesaggistico delle opere nelle aree altamente urbanizzate oggetto di intervento, si prevede, oltre al reimpianto delle alberature esistenti, anche la messa a dimora di nuove piante nelle zone a carattere rurale interessate dal progetto. La specie selezionata allo scopo è il bosso, "individuata tra quelle autoctone e tra quelle maggiormente idonee a resistere a lunghi periodi di siccità estiva tipici della zona climatica in esame oltre che una maggiore resistenza all'inquinamento che viene costantemente prodotto dal traffico veicolare lungo gli assi viari principali". Gli esemplari verranno impianti con finalità naturalistiche per siepi monofilari a distanza di 0.80 - 1,00 m, con una densità di 100-125 piante ogni 100 metri lineari.

Nel dettaglio, dall'esame degli elaborati M 05/06/07, l'inserimento di un breve filare di bosso è previsto nel contesto urbano di via Bonavoglia, nel Comune di Grumo Appula, e lungo la nuova viabilità del Comune di Toritto in prossimità del P.L. al Km 23.+626 (di cui si prevede la soppressione).



A riguardo occorre osservare, tuttavia, che esemplari di bosso sono estranei al contesto di progetto, come risulta anche dai rilievi delle specie vegetazionali restituiti negli elaborati M 01/02/03.

Le aree di risulta, o intercluse dalle opere di progetto, saranno predisposte per interventi di sistemazione a verde mediante la formazione di tappeto erboso.

Il progetto prevede l'allestimento di **tre cantieri fissi** (Q_03_Planimetria di cantiere), di cui uno adibito a campo base localizzato in prossimità del campo sportivo nel comune di Grumo Appula e ricadente in area agricola; i restanti due, utilizzati principalmente come deposito dei materiali, all'interno delle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie di Grumo Appula e Toritto, organizzati in modo tale da permettere il trasporto del materiale su ferro. In prossimità delle aree di cantiere nel comune di Grumo Appula si segnala la presenza di due beni architettonici: l'**Arco Monumentale** (tutelato ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004) oggetto di intervento di restauro in corso e la **Cappella di San Michele Arcangelo**, il cui stato di conservazione necessita di essere monitorato durante tutta l'esecuzione dell'opera al fine di tutelare tali beni dai possibili impatti ambientali prodotti dalle attività di cantiere e dalle polveri generate dalla movimentazione dei mezzi, per le lavorazioni che dovessero svolgersi nelle loro vicinanze sono previste misure di mitigazione per il contenimento delle polveri e le emissioni di inquinanti (utilizzo di recinzioni di cantiere piene, protezione antivento ...) (Cfr. Elab. Q_18 Relazione cantierizzazione, pg. 6).

3. ISTRUTTORIA CON RIFERIMENTO AL PPTR

Il PPTR articola il territorio regionale in *Ambiti paesaggistici* sulla base di una valutazione integrata di fattori strutturanti il territorio (caratteri ambientali, eco sistematici, percettivi, insediativi, morfotipologici...). Ciascun ambito è articolato in *Figure territoriali*, unità minime paesistiche riconoscibili per la specificità dei caratteri morfotipologici persistenti nel succedersi dei cicli di territorializzazione; la descrizione di questi caratteri, delle regole costitutive, di manutenzione e trasformazione della figura territoriale definisce le "*invarianti strutturali*" della stessa.

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16/02/2015, risulta che l'intervento proposto ricade nell'**Ambito paesaggistico n. 5 "La Puglia centrale"**, **Figura Territoriale n. 5.1 "La Piana Olivata del Nord Barese"**¹, per cui sono previsti specifici "*Obiettivi di Qualità paesaggistica*" e specifiche "*Normative d'uso*" nella Sezione C2 della relativa "Scheda d'Ambito".

¹ Nella Relazione paesaggistica (elaborato B10, giugno 2020) al cap. 4 "*Inquadramento paesaggistico dell'intervento*" si fa erroneamente riferimento alla Figura territoriale 5.2 "*La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame*"



A. (*DESCRIZIONE DELLA STRUTTURA PAESAGGISTICA- TERRITORIALE E VULNERABILITÀ*)

Sulla base del quadro delle conoscenze descritte nell'*Atlante del Patrimonio Ambientale, territoriale e Paesaggistico* del PPTR, si sintetizzano di seguito i **valori patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica del territorio** in cui è inserito l'intervento proposto e le relative **criticità**, al fine di individuare le trasformazioni territoriali che possono comprometterne lo stato di conservazione e la riproducibilità.

L'**Ambito paesaggistico** in cui ricade l'intervento (cfr. Scheda d'Ambito 5.5) è strutturato morfologicamente in una **sequenza di terrazzi** che dal gradone pedemurgiano digradano nella piana costiera, solcati da un **sistema di lame** che nel territorio della conca di Bari convogliano verso il nucleo urbano con una disposizione a ventaglio. Le **principali mutazioni del paesaggio** sono percepibili non solo nelle variazioni altimetriche e nelle formazioni carsiche, ma anche nella **variazione del paesaggio rurale**, dai pascoli rocciosi dell'Alta Murgia alle coltivazioni intensive dell'oliveto agli orti irrigui costieri, e nella persistenza delle formazioni vegetali naturali a ridosso e all'interno delle lame. Il PPTR riconosce nei predetti elementi idrogeomorfologici (lame e orli di terrazzo) alcuni dei **valori patrimoniali** dell'ambito, segnalando tra gli **elementi di criticità** del paesaggio le diverse tipologie di occupazione antropica delle forme carsiche, di quelle legate all'idrografia superficiale e di quelle di versante (abitazioni, infrastrutture stradali, impianti, aree a servizi, aree a destinazione turistica, ecc) che contribuiscono a frammentare la naturale continuità morfologica delle forme. I corsi delle lame, la vegetazione associata e i lembi boscati sparsi e il sistema dei muretti a secco rappresentano, inoltre, quasi esclusivamente gli elementi di naturalità presenti nell'ambito; in un ambito a bassa naturalità come quello in esame qualsiasi trasformazione e riduzione delle poche aree naturali presenti rappresenta una forte criticità.

La struttura storico-culturale dell'ambito è caratterizzata da **paesaggi urbani e paesaggi rurali fortemente riconoscibili**; il primo è caratterizzato dalla struttura radiale polarizzata sulla città di Bari, organizzata intorno alla particolare conformazione a ventaglio che il reticolo delle lame assume in corrispondenza del contesto d'esame, il secondo è caratterizzato dalla campagna olivetata che quasi senza soluzione di continuità partendo dalla costa raggiunge la base dell'altopiano murgiano, rappresentando la principale matrice di paesaggio. **La polarizzazione urbana, la rete viaria, la dominante agricola della maglia olivata sono riconoscibili come invarianti territoriali di lungo periodo e si presentano a tutt'oggi come gli elementi strutturanti e caratterizzanti l'ambito della Puglia Centrale.** L'alterazione del rapporto storico tra città e campagna in corrispondenza delle grandi infrastrutture e intorno ai centri urbani costituisce una delle principali criticità, in particolare nelle situazioni in cui l'espansione urbana ha in parte intaccato anche i pregiati paesaggi delle lame, sia disgregando i tessuti rurali che le circoscrivevano, sia occupando fisicamente le lame stesse.



La lettura visivo percettiva di questi sistemi di paesaggio è favorita, in particolar modo, da alcuni luoghi come la *rete ferroviaria di valenza paesaggistica*, che comprende anche la linea della **ferrovia Appulo Lucana Bari-Altamura**, che nel tratto Bari-Grumo Appula fiancheggia la Lamasinata e si attesta sul gradino murgiano orientale; e le **strade d'interesse paesaggistico** che compongono le morfotipologie territoriali “*Il sistema radiale della conca barese con penetranti verso l'Alta Murgia*”, con particolare attenzione alle **strade trasversali che connettono le Murge alla costa**, tra queste la **strada provinciale S.P. 1** alla quale la linea ferroviaria Appulo Lucana si affianca in corrispondenza della tratta in esame.

L'intervento proposto ricade nella *figura territoriale "La Piana Olivata del Nord Barese"* (Sezione B.2 della Scheda d'Ambito), occorre notare, tuttavia, che il contesto territoriale alla scala dell'intervento, relativamente ad alcune delle **invarianti che strutturano la Figura** (Sezione B.2.3.1 Sintesi delle invarianti strutturali) come il **sistema idrografico superficiale** a raggierra (piuttosto che a pettine) e il **sistema insediativo** incernierato sulla città di Bari (piuttosto che quello dei centri corrispondenti), data la prossimità alla *Figura territoriale "La conca di Bari"* ne riproduce le caratteristiche, direttamente influenzate dalla morfologia territoriale. L'artificializzazione delle lame per il primo dei due sistemi e l'espansione insediativa che compromette la lettura del sistema radiale urbano sono alcuni dei **fattori di rischio e vulnerabilità della figura territoriale**, rispetto ai quali sono individuate come **regole di riproducibilità** la *salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e dei solchi torrentizi e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso per l'uno, la salvaguardia delle strutture insediative per l'altro*, che al contempo tutela anche il **sistema agro-ambientale** della coltura dell'olivo (quale ulteriore invariante) dall'espansione urbana incontrollata.

B) SISTEMA DELLE TUTELE – BENI PAESAGGISTICI E ULTERIORI CONTESTI

Il PPTR definisce la disciplina relativa ai beni paesaggistici (BP) ed agli ulteriori contesti paesaggistici (UCP) individuati e delimitati ai sensi degli artt. 134 e 143 co. 1 lett. e) del D.lgs. 42/2004, funzionale al perseguimento degli obiettivi che ne strutturano lo scenario strategico.

Per quanto attiene al **SISTEMA DELLE TUTELE** si evince quanto segue:

Struttura Idro - geomorfologica:

- *Beni paesaggistici:* l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della suddetta struttura;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04):* l'area di intervento è interessata da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura; nel dettaglio dall'UCP “**Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.**”, denominato “*Lama*



Lamasinata", intercettato nel tratto in prossimità dell'abitato di Toritto; disciplinato dagli *Indirizzi* di cui all'art. 43, dalle *Direttive* di cui all'art. 44 e dalle *Misure di salvaguardia* di cui all'art. 47 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale:

- *Beni paesaggistici*: l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della suddetta struttura,;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: l'area di intervento non è interessata da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura;

Struttura antropica e storico-culturale

- *Beni paesaggistici*: l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della suddetta struttura,;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: l'area di intervento non è interessata da ulteriori contesti paesaggistici della suddetta struttura.

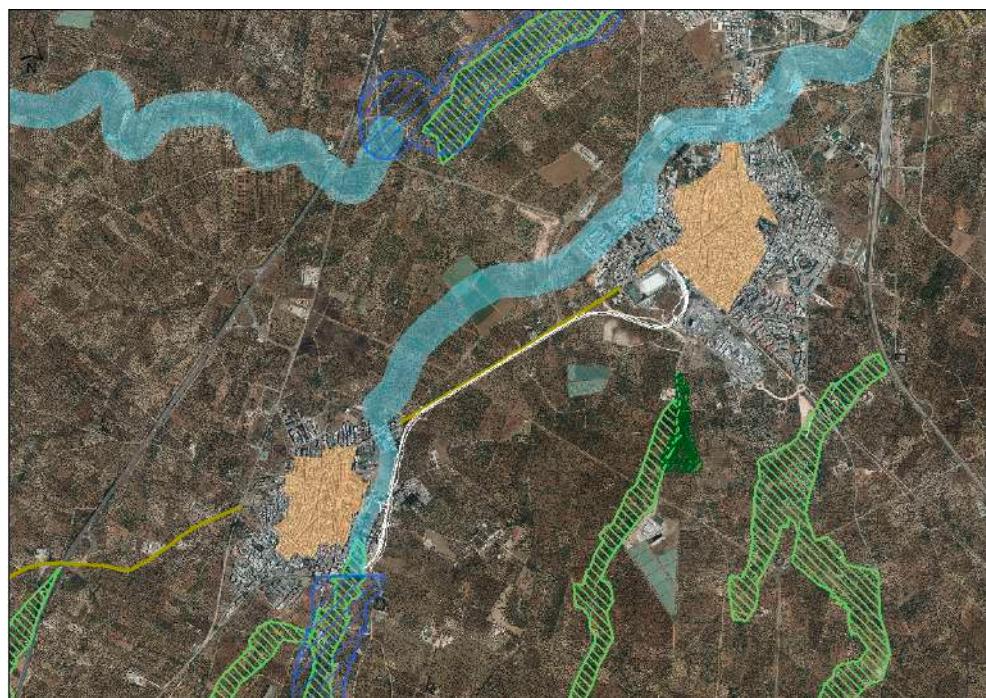


Fig. 6 - Inquadramento cartografico dell'intervento in esame in relazione ai beni paesaggistici e agli ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR (base cartografica ortofotocarta volo 2019 acquisita dall'Agenzia per l'Erogazioni in Agricoltura)



La linea ferroviaria, inoltre, nel tratto compreso tra i centri urbani di Grumo Appula e Toritto è adiacente alla Strada Provinciale 1, individuata come UCP “*Strada a valenza paesaggistica*” (SP 1 BA – tipologia “Corona di Bari”); è contigua al BP “*Fiumi, torrenti, corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche*” (Lama Lamasinata), all’UCP “*Lame e gravine*” (Lama di Grotta) e all’UCP “*Città consolidata*” (centri urbani di Grumo Appula e Toritto). Nell’area vasta interessata dall’intervento il contesto paesaggistico è caratterizzato dalla presenza di altri beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici; in particolare, da UCP ““*Lame e gravine*” (Lama Cantoro, Lama Conriesella), da BP “*Boschi*” e UCP “*Aree di rispetto dei boschi*” (in corrispondenza della Lama Cantoro).

C) VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO CON IL PPTR

(LO SCENARIO STRATEGICO)

Lo scenario strategico assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastarne le tendenze di degrado (...) (art. 27 NTA del PPTR).

I PROGETTI TERRITORIALI PER IL PAESAGGIO REGIONALE

La Sezione C1 della Scheda d’Ambito raccoglie gli stralci cartografici dei cinque Progetti territoriali per il paesaggio regionale riferiti all’Ambito paesaggistico “*Puglia centrale*”.

Si osserva, in particolare, che il progetto territoriale “*La rete ecologica regionale*” (elaborato 4.2.1) assume la **lama Lamasinata** quale elemento di connessione ecologica (corso d’acqua episodico) che concorre a migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali.

Il Progetto territoriale “*Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*” individua all’interno della rete ferroviaria regionale il **collegamento ferroviario Bari-Altamura** come **ferrovia di valenza paesaggistica**, ovvero, una tratta che attraversa paesaggi naturalistici e culturali di alto valore da sottoporre a specifici progetti di valorizzazione e individua le stazioni ferroviarie nella rete della mobilità lenta regionale da potenziare. La tratta è inoltre parte del *Circuito della Terra di Bari*, connessione multimodale della terra di Bari “*dalle Murge alle città costiere del Nord barese passando per la bassa valle dell’Ofanto*”.

GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA E TERRITORIALE

Preliminarmente si rappresenta che l’intervento in esame, sotto il profilo paesaggistico, è sottoposto al controllo preventivo dell’**Accertamento di compatibilità paesaggistica** ex art. 89 comma 1 lett. b) delle NTA del PPTR. Ai fini dell’applicazione di tale procedura, l’intervento, oltre ad intercettare Ulteriori Contesti Paesaggistici (art. 38 comma 3 delle NTA del PPTR), è considerato “**intervento di rilevante trasformazione**”, essendo assoggettato a procedura di VIA. L’Accertamento di compatibilità paesaggistica ha ad oggetto la verifica



della **compatibilità** degli interventi proposti con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR e dei piani locali adeguati al PPTR (ove vigenti). Con riferimento agli interventi di rilevante trasformazione del paesaggio, oggetto dell'accertamento è anche la **verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla Sezione C2 delle Schede d'Ambito.** (art. 91 comma 1, NTA del PPTR).

Esaminato l'elaborato B10 "Relazione paesaggistica" (rev. Maggio 2022), aggiornato a seguito dei predetti rilievi, si prende atto delle valutazioni del proponente circa la coerenza tra gli interventi progettuali proposti, gli obiettivi e la normativa d'uso previsti per l'Ambito paesaggistico di riferimento (rif. paragrafo 8.2 "Verifica di compatibilità con il Piano paesaggistico territoriale regionale – PPTR").

Con particolare riferimento alla *Struttura e alle componenti idrogeomorfologiche*, l'istante evidenzia che il perseguitamento dell'obiettivo di qualità paesaggistica: "*Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici*" risulta raggiunto poiché:

- *l'intervento di raddoppio ferroviario garantisce che il deflusso delle acque non sia in alcun modo alterato conservando l'attuale struttura di canalizzazione esistente.* L'opera in esame non risulta essere interferente con i corsi d'acqua e con la relativa funzionalità ecologica;
- *l'opera non comporta rischi per il sottosuolo sia di natura endogena che esogena* (...) sono da escludersi interferenze e potenziale inquinamento a carico della componente acqua (...) non prevede emissioni di sostanze chimico-fisiche che possano provocare danni della copertura superficiale, delle acque superficiali, delle acque dolci profonde.

Con riferimento alle **DISPOSIZIONI NORMATIVE** (art 6 delle NTA del PPTR) relative alle componenti paesaggistiche interessate dall'intervento in oggetto, ovvero all'UCP "Reticolo idrografico di connessione della RER", l'istante rileva che "*l'intervento di raddoppio ferroviario interesserà una porzione minima di area tale da risultare trascurabile in quanto conserva le caratteristiche naturali, morfologiche e storico-culturali dello stato dei luoghi.* Entrando nello specifico dell'area di interesse, si può osservare (...) come, in corrispondenza del tombino al km 23+936,98, vengano rispettati gli obiettivi di qualità del suddetto vincolo in quanto *l'intervento non interrompe la continuità del corso d'acqua ed, inoltre, la scelta progettuale consente di ridurre al minimo l'impatto per quanto concerne visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua stesso.* (...) in prossimità del sottovia al km 24+190,78 verranno eseguiti lavori di rifacimento e adeguamento del manto stradale già esistente ricadente nel vincolo suddetto, in aggiunta al raddoppio ferroviario oggetto di intervento. (...) *tali interventi garantiscono la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi oltre ad assicurare la conservazione e la valorizzazione dei beni storici-architettonici* (...). Le opere quindi non andranno a limitare la percezione visiva del territorio, ma sarà garantita la libera fruizione visiva dei paesaggi e degli orizzonti circostanti."



4. CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Il progetto costituisce parte di un più vasto programma di ammodernamento, in corso di attuazione, finalizzato al potenziamento della tratta ferroviaria di collegamento tra le città di Bari e Matera, nel quale si ritiene possa trovare riscontro anche l'attuazione del progetto territoriale per il paesaggio regionale “*Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*” (Cfr. elaborato 4.2.3 del PPTR “*I cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale*”) per una “*nuova geografia fruitivo-percettiva dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali*”.

Compongono la **rete paesaggistica integrata della mobilità** progetti come:

- la realizzazione di un sistema portante del trasporto pubblico e sostenibile, da attuarsi attraverso la **valorizzazione del patrimonio ferroviario** costituito dalle stazioni ferroviarie minori e dalle linee ferroviarie locali (Ferrovie del Gargano, **Ferrovie Appulo-Lucane**, Ferrovie del Sud Est, ecc..) che attraversano o lambiscono contesti di alto valore paesaggistico (**obiettivo 8.3**);
- la realizzazione dell'**integrazione tra tutte le modalità di spostamento** che compongono la rete multimodale, privilegiando gli spostamenti ferroviari, ciclopedinali e marittimi; da attuarsi attraverso la valorizzazione e l'adeguamento delle stazioni ferroviarie e degli approdi, come luoghi di interscambio e accesso alle risorse paesaggistiche (**obiettivo 8.6**).

Lo scenario strategico della mobilità dolce individua, inoltre, dei **circuiti multimodali** di collegamento tra i paesaggi costieri e quelli interni, meno conosciuti ma comunque di grande valore paesaggistico e storico-culturale; fra questi il **Circuito della terra di Bari di cui è parte il collegamento ferroviario di valenza paesaggistica Bari-Altamura-Barletta**, che nella rete dei collegamenti ferroviari regionali attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore da sottoporre a specifici progetti di valorizzazione.

Il progetto propone il raddoppio dell'infrastruttura esistente, per quanto possibile, all'interno dell'area di sedime della linea ferroviaria confermandone l'attuale sviluppo pianoaltimetrico; viene in tal modo sostanzialmente conservata la **lettura visivo percettiva dei sistemi di paesaggio** che identificano l'Ambito paesaggistico di riferimento percepiti da alcuni **luoghi preferenziali**, come la stessa **linea ferroviaria Appulo-Lucana Bari-Altamura e le strade di interesse paesaggistico** (SP 1 BA – tipologia “Corona di Bari”) (Cfr. Scheda d'Ambito “*La Puglia Centrale*”, Sezione A 3.5 *Lettura visivo percettiva dei paesaggi*). Il progetto, inoltre, garantisce la salvaguardia delle componenti paesaggistiche intercettate, non alterandone la morfologia e tutelando la compagine vegetale e storico culturale, tramite il ricollocamento delle specie arboree da espiantare, la conservazione e il recupero degli elementi architettonici di valore storico presenti lungo la tratta (tombini, sovrappassi e sottopassi, muri di recinzione) e degli elementi diffusi del paesaggio rurale (architetture minori in pietra come la cisterna e i muretti a secco di divisione fondiaria).



REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE
PUBBLICHE ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Esaminata, dunque, la proposta progettuale, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento in relazione al contesto paesaggistico e ambientale, richiamate tutte le valutazioni espresse nel presente e nel precedente contributo istruttorio, si ritiene che sussistano i presupposti per il rilascio del provvedimento di Accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 91 delle NTA del PPTR per il "Progetto di raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari-Matera" con le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni di cui alla nota prot. AOO_145/5096 del 10.06.2022:

- al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico della viabilità di raccordo tra via Roma e via Bonavoglia, valorizzarla quale elemento di definizione del margine urbano, e permettere l'ombreggiamento dei percorsi ciclopedinali, lungo l'intera viabilità dovrà essere piantumato un filare alberato, in continuità e della stessa specie delle alberature presenti in via E. Bonavoglia in adiacenza dell'Arco monumentale (tutelato ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004);
- in sostituzione del bosso, per le nuove piantumazioni previste nelle zone a carattere rurale, in affiancamento al reimpianto delle alberature esistenti, dovranno essere adoperate formazioni vegetali tipiche del contesto agricolo e della macchia mediterranea presente nelle lame (es. alaterno (*Rhamnus alaternus*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), corbezzolo (*Arbutus unedo*), fillirea (*Phillyrea latifolia*), mirto (*Myrtus communis*), pungitopo (*Ruscus aculeatus*), carrubo (*Ceratonia siliqua*), perastro (*Pyrus pyraster*), fico d'india (*Opuntia ficus-indica*), olivastro (*Olea europaea*) ...);
- il paramento lapideo che riveste lo scavo in trincea in corrispondenza della stazione di Grumo Appula dovrà essere restaurato e ripristinato in corrispondenza delle lacune, seguendo gli accorgimenti già dettati dalla SABAP per il recupero dei rivestimenti lapidei degli attraversamenti ferroviaria in muratura (cfr. nota SABAP prot. n. 4955 del 20.05.2022);
- i tappeti erbosi nelle aree di risulta o intercluse dalle opere di progetto dovranno essere realizzati mediante specie rustiche, preferibilmente tappezzanti, con ridotte esigenze di manutenzione e di fabbisogno idrico.

Il funzionario istruttore
(Arch. Stefania Cascella)



Stefania
Cascella
01.07.2022
11:21:25
GMT+00:00

Il dirigente di Sezione
(arch. Vincenzo Lasorella)



Vincenzo
Lasorella
04.07.2022
12:41:38
GMT+00:00



Trasmissione a mezzo fax e posta elettronica ai sensi dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

REGIONE PUGLIA
SEZIONE RISORSE IDRICHE
AOO_075/PROT/02532
02 MAR 2021

Destinatario:
Sezione Autorizzazioni Ambientali
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: ID VIA 609 - Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. la "Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera", sito in agro di Grumo Appula e Toritto – Verifica di adeguatezza e completezza della documentazione presentata

Proponente: Ferrovie Appulo Lucane Srl
PARERE

Con la presente si riscontra la nota di codesto Ufficio prot. n r_puglia/AOO_089-20/01/2021/815, acquisita al protocollo della Sezione scrivente al n. AOO_075-26.01.2021-00921, con la quale è stata richiesta la verifica della completezza e adeguatezza documentale.

Ritenendo che ci siano tutti gli elementi, si esprime di seguito il parere per gli aspetti di competenza della Sezione Risorse Idriche, valutando nel merito l'intervento secondo la proposta progettuale.

Il progetto definitivo prevede il raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, compresa tra la stazione di Grumo Appula e quella di Toritto tra le progressive km 21+525 e Km 24+595, incluse quindi le due stazioni.

Il progetto presentato rappresenta uno stralcio di un progetto generale e collocandosi all'interno di un più vasto programma di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e del parco rotabile della rete delle FAL.

Dalla Relazione Generale si evince che "*La linea ferroviaria nel tratto in questione ha uno sviluppo di circa 3 km e per la maggior parte di percorso in rilevato; solo in uscita dalla Stazione di Grumo Appula, la linea è caratterizzata da una trincea molto stretta a pereti sub-verticali in roccia calcarea, con un medio grado di fratturazione ed a luoghi con livelli carsificati, con altezza massima pari a 5,50 m.*"

Nel percorso sono presenti interferenze con infrastrutture AQP, ed attraversamenti idraulici:

- Attraversamento AQP alla progressiva Km 22+020: è presente un ponte-tubo a sostegno di una condotta idrica convogliante acqua potabile nell'abitato di Grumo Appula di proprietà dell'Acquedotto Pugliese Spa;
- Attraversamento AQP alla progressiva 23+275: Il progetto prevede l'adeguamento dell'attraversamento lungo il tracciato ferroviario alla progressiva km 23+275, in corrispondenza del quale si trova un tombino sottostante la linea ferroviaria che contiene una condotta AQP DN 1800.



- Attraversamento AQP al km 23+053: Il tracciato di progetto al km 23+053 interseca un sotto-attraversamento idrico di proprietà dell'Acquedotto Pugliese Spa di cui si rende necessario l'adeguamento.

Il progetto prevede complessivamente una serie di interventi che si riassumono di seguito, precisando i contenuti di quelli che, ai fini delle valutazioni di competenza della Sezione scrivente, sono ritenuti maggiormente significativi.

1. **Raddoppio della linea ferroviaria:** Il raddoppio della linea ferroviaria esistente sarà realizzato mediante allargamento dell'attuale sedime ferroviario in destra o in sinistra in ragione della necessità di evitare infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione nonché permettendo un adeguato raccordo all'infrastruttura esistente, cercando di utilizzare parametrici geometrici migliorativi rispetto a quelli attuali.
2. **Riconfigurazione dei piazzali di stazione:** progetto in corrispondenza delle stazioni prevede l'adeguamento del marciapiede sul primo binario ad una altezza dal piano del ferro di +49cm, la demolizione dell'attuale marciapiede tra il I e il II binario, e realizzazione di un nuovo marciapiede tra il II e il III binario con altezza dal piano del ferro di +49cm, di larghezza tale da poter ospitare una passerella pedonale di scavalco (prevista in altro appalto).
3. **Demolizione delle opere interferenti:** L'intervento prevede la demolizione di alcune opere interferenti quali muretti, strade e marciapiedi.
4. **Adeguamento delle opere d'arte minori:** consiste nell'adeguamento degli attraversamenti alla nuova luce ampliata della sede ferroviaria-
Le opere d'arte minori che interessano la tratta in esame sono:
 - Km 22+326 - Attraversamento idraulico in c.a. con sezione rettangolare e luce libera pari a 0,60m;
 - Km 22+589 - Attraversamento idraulico ad arco in muratura con volta in c.a., di luce netta pari a 3,50m e altezza libera pari a 2,80m.
 - Km 23+626 - Tombino di 0,80 m di luce con struttura in c.a. e luce netta pari a 0,80m.
 - Km 23+936 - Attraversamento idraulico ad arco in muratura con volta in c.a. di luce netta pari a 1,20m e altezza libera pari a 1,80m.
 - Km 24+190 - Sottovia ad arco in muratura con volta in c.a. di luce netta pari a 4,00m altezza libera pari a 3,88m.
 - Km 24+323 è presente un sottovia composto da una parte (lato valle) ad arco in muratura con volta in c.a. con luce netta pari a 2,50m e altezza libera pari a 2,10m, e una parte (lato monte) in c.a. con sezione rettangolare luce netta 3,00m e altezza libera 2,27m.
5. **Realizzazione di un nuovo sovrappasso al km 21+908:** La luce dell'impalcato dell'opera esistente non consente l'inserimento del binario di raddoppio in affiancamento all'esistente, occorre perciò procedere alla demolizione dell'esistente e realizzazione di un nuovo sovrappasso.
6. **Realizzazione di un nuovo sottovia al km 24+202;**
7. **Soppressione PP.L e modifiche alla viabilità interferente;**



8. **Regimentazione acque tracciato ferroviario:** il progetto prevede opere di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche, in quanto si rende necessario evitare la loro infiltrazione alla base del rilevato ferroviario di progetto; a tale fine sono state previste canalette e fossi di guardia poste ai margini del corpo ferroviario. Tali elementi accolgono le acque che corrivano lungo lo sviluppo del tracciato ferroviario, trasportandole, per gravità, verso i reticolli idrografici e/o tombini esistenti. Nei tratti in cui è previsto il tracciato ferroviario in rilevato, è prevista la realizzazione di embrici sulle scarpate che scaricano le acque nei fossi di guardia in terra. Nei tratti in cui è previsto il tracciato ferroviario in sterro, è prevista la realizzazione di una canaletta per le acque che provengono dal corpo ferroviario, ed in sommità alla sezione di scavo si prevedono fossi di guardia in terra per le acque che corrivano dai terreni limitrofi.
9. **Regimentazione acque del sottopasso alla progressiva KM 24+190:** Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso stradale in sostituzione di quello esistente in corrispondenza dell'intersezione con strada comunale lungo il tracciato ferroviario alla progressiva Km 24+190. La progettazione idraulica prevede la captazione delle acque meteoriche per mezzo di uno sbarramento con caditoie nel punto più depresso della livellata stradale e convogliamento tramite tubazione in manufatto in c.a. Dopo la stima della portata di piena di afflusso alla sezione presa in esame con un tempo di ritorno di 200 anni, di un valore di circa 67 l/s, è dimensionata la vasca per il trattamento in continuo delle acque pluviali (con T=5 anni), costituita da un canale in c.a. suddiviso in una vasca di calma, una grigliatura statica e una dissabbiatura. Il recapito finale avverrebbe in pozzo anidro.

10. Recinzione della Linea Ferroviaria;

11. Realizzazione delle Opere di Armamento Ferroviario;

12. Impianti di Segnalamento e Sicurezza;

13. Impianti LFM Ferroviari;

14. Impianti di Pubblica Illuminazione.

Il progetto nel suo complesso, interessa i territori comunali di Toritto (BA) e Grumo Appula (BA) in aree che il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il cui aggiornamento è stato adottato con D.G.R. n. 1333/2019, non sottopone a vincoli.

Tanto premesso ed evidenziato, vista la tipologia di opere ed infrastrutture a servizio delle stesse, la Sezione scrivente non ravvisa elementi ostativi all'intervento proposto ed esprime parere favorevole alla realizzazione dello stesso, limitatamente agli aspetti strettamente di competenza, ferme restando le seguenti prescrizioni:

- per la risoluzione delle interferenze con infrastrutture AQP, acquisisca il proponente prioritariamente il parere del gestore e ne condivida le soluzioni tecniche;
- per quanto riguarda lo smaltimento delle acque in corrispondenza dell'attraversamento al Km 24+190, in sede di autorizzazione allo scarico, si demanda al competente ufficio della Città Metropolitana la verifica di dettaglio della conformità dei sistemi adottati al R.R. n. 26/2013;
- nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali;



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA
SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE
SEZIONE RISORSE IDRICHE**

- nelle aree di cantiere, il trattamento dei reflui civili, ove gli stessi non siano diversamente collettati/conferiti, dovrà essere conforme al Regolamento Regionale n.26/2011 come modificato ed integrato dal R.R. n.7/2016.

Il Responsabile P.O.
ing. Valeria Quartulli

Firmato digitalmente da:
VALERIA QUARTULLI
Regione Puglia
Firmato il: 02-03-2021 13:46:59
Seriele certificato: 641902
Valido dal 30-03-2020 al 30-03-
2023

Il Dirigente della Sezione
ing. Andrea Zotti

ZOTTI
ANDREA
02.03.2021
12:51:01
UTC



Alla **REGIONE PUGLIA**
DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
PEC: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: [ID_VIA_609] Proponente: **Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.** Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 per il "Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera", sito in agro di Grumo Appula e Toritto. Trasmissione integrazioni di merito ai sensi dell'art. 27 bis comma 5 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Convocazione di Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. – **Trasmissione parere di competenza**

In esito alla nota della Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. 2402 del 24/02/2022, acquisita agli atti al prot. n. 15189 del 03/03/2022, di convocazione della Conferenza dei Servizi per il giorno 17/03/2022, si trasmette il parere redatto dal Servizio Territoriale di questo Dipartimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.

(Dott.ssa Maddalena SCHIRONE)

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

(Dott.ssa Francesca FERRIERI)



AI DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARI

S E D E

Oggetto: [ID_VIA_609] Proponente: **Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.** Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale

PAUR ex art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 per il “Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera”, sito in agro di Grumo Appula e Toritto. Trasmissione integrazioni di merito ai sensi dell’art. 27 bis comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Convocazione di Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona ai sensi dell’art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. –

Parere di competenza

In esito alla nota della Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. 2402 del 24/02/2022, acquisita agli atti al prot. n. 15189 del 03/03/2022, di convocazione della Conferenza dei Servizi per il giorno 17/03/2022, si espone quanto segue.

Con la nota prot. n. 37869 del 22/05/2021 lo scrivente Servizio aveva richiesto integrazioni documentali per la *“definizione di eventuali condizioni prescrittive”*.

A seguito della nota, in data 14/02/2022, sono stati pubblicati sul Portale Ambientale della Regione Puglia i seguenti documenti revisionati:

- D_02_Relazione tecnica idraulica e dimensionamento vasca di trattamento_rev_C.pdf.p7m,
- B_11.2_Piano di Monitoraggio Ambientale_rev_B.pdf.p7m,

con cui il Proponente ha fornito le integrazioni documentali richieste.

Sulla base di quanto sopra esposto si esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento autorizzativo de qua, alle seguenti condizioni:

- a) atteso che dalle valutazioni previsionali effettuate relative alla fase di cantiere (elaborato B08 “Relazione acustica”, rev. B) si evince che saranno superati i limiti di zona, che sarà prevista l’utilizzo di una schermatura da cantiere lungo il perimetro del cantiere base e che sarà richiesta la deroga per il superamento temporaneo dei limiti di legge, prima dell’avvio delle lavorazioni dovrà essere presentata apposita richiesta di deroga al Comune di competenza ai sensi dell’art. 17 della L.R. n. 3 del 12/02/2002;
- b) le denominazioni assegnate ai punti di monitoraggio menzionati nella tabella a pag. 21 dell’elaborato B11.2 “Piano di monitoraggio ambientale” (rev. B) e nella planimetria B11.3 “Planimetria monitoraggio ambientale”



ARPA PUGLIA



(rev. A) dovranno essere univoche. All'uopo, prima dell'avvio delle lavorazioni dovrà essere revisionata la planimetria B11.3, affinché sulla stessa siano indicate le denominazioni riportate nella tabella a pag. 21 dell'elaborato B11.2 (rev. B).

Distinti saluti.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE

Ing. Ersilia D'AMBROSIO

Ersilia D'AMBROSIO

Ing. Salvatore Ostuni

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.
(Dott.sa Maddalena SCHIRONE)



*Direzione Reti e Impianti
Struttura Territoriale Operativa Bari-Bat
Il Dirigente*

Spett.le Regione Puglia.
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche,
Ecologia e Paesaggio
c/a RdP ing. G. Angelini
c/a F.I. ing. C. Carparelli
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Ferrovie Appulo Lucane
investimenti@fal.postecert.it

p.c. Autorità idrica Pugliese
protocollo@pec.autoritaidrica.puglia.it

Oggetto: IDVIA 609 – Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.lgs. 152/2006 per il “Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera”, sito in agro di Grumo Appula e Toritto – **Riscontro Acquedotto Pugliese**

In riscontro alla comunicazione, inviataci dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali, Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio con Prot. R_Puglia/A00_089-20/01/2021/815 acquisita da questa Società con protocollo 0003776/2021, con cui si comunica l’apertura del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale proposto dalle Ferrovie Appulo Lucane per il Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera”, sito in agro di Grumo Appula e Toritto si riporta nel seguito l’elenco delle interferenze con le opere a rete gestite da Acquedotto Pugliese:

- a partire dalla stazione di Grumo Appula al Km 22+020 è presente una condotta idrica urbana in ghisa DN 200 in attraversamento pensile (ponte tubo) della sede ferroviaria delle F.A.L. (cfr allegato tratto 1);
- al Km 23+053 è presente la condotta idrica denominata “diramazione per Palo” in ghisa DN 350 che attraversa la sede ferroviaria in agro di Toritto (cfr allegato tratto 2);
- al Km 23+275 è presente la condotta idrica denominata “Canosa - Casamassima “in cemento armato DN 1800 che attraversa la sede ferroviaria in agro di Toritto (**per tale interferenza verrà redatto distinto parere a cura dall’Area Grandi Vettori e Serbatoi dell’AQP S.p.a.**) (cfr allegato tratto 2)

- dal Km 24.050 al km 24+125 è presente un parallelismo con tronco fognario urbano ubicato in sede propria per il quale al momento non risulta reperibile presso gli archivi di questa Società la documentazione afferente l'acquisizione dell'area sulla quale insiste il tronco fognario (cfr allegato tratto 3). Al riguardo si segnala che quota parte di tali particelle sembrerebbero soggette ad esproprio definitivo da parte delle F.A.L. nell'ambito del progetto in questione. Si richiede, pertanto, di voler accettare l'interferenza tra il tracciato delle nuove opere e quello della condotta esistente al fine di garantire il regolare esercizio del tronco fognario;
- dal km 24+200 al km 24 +300 è presente un parallelismo con tronco fognario su via Caduti del Lavoro (cfr allegato tratto 4).
- al km 24+192 è presente un attraversamento di condotta idrica urbana in ghisa DN 250 (cfr allegato tratto 5). Tale condotta, passando al di sotto del sottovia presente, attraversa la ferrovia per poi correre lungo la S.C. Vecchia di Acquaviva. La condotta lungo il tratto finale di via S.C. Vecchia di Acquaviva, in prossimità di via Largo Vecchio, viaggia in sede propria, per la quale al momento non risulta reperibile presso gli archivi di questa Società la documentazione afferente l'acquisizione dell'area sulla quale insiste il tronco idrico. Anche in questo caso si segnala che le stesse particelle risultano interessate da procedura espropriativa nell'ambito del progetto F.A.L. Si richiede, pertanto, di voler accettare l'interferenza tra il tracciato delle nuove opere e quello della condotta esistente al fine di garantire il regolare esercizio del tronco idrico.

Per tutti gli attraversamenti su menzionati, presso gli archivi di questa Società non sono stati reperiti eventuali disciplinari tecnici afferenti la regolamentazione delle interferenze; si richiede, all'uopo, di poter acquisire copia degli stessi qualora in possesso di F.A.L., al fine di inquadrare correttamente le modalità di risoluzione delle interferenze censite.

Con riguardo al progetto definito e al progetto di risoluzione delle interferenze si rappresenta quanto segue.

Pur risultando condivisibili le soluzioni proposte nello stato di progetto per la risoluzione delle interferenze, in linea generale, non è chiara la modalità di gestione del transitorio, necessario per assicurare l'esercizio delle opere durante l'esecuzione dei lavori di risoluzione delle interferenze (cfr. elaborati da E27 e E33 e da E34 a E36), in assenza della quale non è possibile esprimere un parere sulla soluzione progettuale.

Con riguardo alle procedure espropriative, si ribadisce quanto già esposto per i parallelismi dal Km 24.050 al km 24+125 e al km 24+200, circa la preesistenza di opere a rete gestite da questa Società in proprietà privata, oggetto di esproprio nell'ambito del progetto di che trattasi, per le quali dovrà essere comunque assicurato a cura di FAL il regolare esercizio delle opere preesistenti, anche se su diversa sede.

È d'uopo, altresì, evidenziare che eventuali aree demaniali accatastate a nome di Acquedotto Pugliese interessanti i lavori in oggetto dovranno essere oggetto di specifica convenzione regolante i rapporti tra le parti, non potendo essere oggetto di esproprio perché demaniali ex lege e strumentali all'esercizio di una primaria finalità di pubblico interesse.

In ogni caso dovrà sempre essere assicurato l'accesso, in qualsiasi tempo e condizione al personale di Acquedotto Pugliese su tutte le opere della Società, per le attività di controllo e di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Circa il dettaglio delle modalità di risoluzione delle interferenze, con riguardo anche alle modalità di gestione dei transitori, nel segnalare che questa Società non è al momento nelle condizioni di poter sviluppare in tempi compatibili con la progettazione in oggetto un proprio progetto di risoluzione, si richiede che tale attività possa essere affrontata nell'ambito dell'intervento in parola, assicurando fin d'ora la piena disponibilità ad esaminare in tempi celeri le soluzioni proposte.

La progettazione così redatta da parte delle F.A.L., comprensiva quindi delle modalità esecutive e di gestione del transitorio, dovrà essere riportata all'attenzione della scrivente AQP S.p.a per la verifica definitiva in linea tecnica. Resta inteso che la suddetta progettazione dovrà essere redatta nel rispetto del Decreto 4 aprile 2014 e di tutta la normativa tecnica di settore, ivi compreso il D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 e s.m.i.

In ogni caso, si richiede che i lavori per la risoluzione delle interferenze con le opere gestite da Acquedotto Pugliese siano appaltati da FAL a sua cura, nell'ambito dell'intervento in oggetto, anche al fine di una più corretta programmazione temporale ed esecutiva di tutto l'appalto, ad imprese in possesso di qualifica in OG6 per il relativo importo. Tali lavori dovranno altresì ricoprendere l'esecuzione delle opere provvisionali eventualmente necessarie per garantire il regolare funzionamento delle opere idriche e fognarie esistenti durante l'esecuzione dei lavori e saranno eseguiti sotto l'alta sorveglianza di tecnici di questa Società.

Acquedotto Pugliese si riserva la facoltà di eseguire solo i collegamenti delle nuove opere alle opere esistenti in esercizio, nonché il rispristino di tutte le derivazioni di utenza e degli allacci alle opere oggetto di modifica.

Circa gli aspetti economici, in relazione ai quali non si evince dagli elaborati progettuali la quantificazione relativa alle singole risoluzioni, anche con riguardo agli oneri per la gestione del transitorio, né a chi sia attribuita l'imputazione economica dei relativi costi, si segnala che sarà necessario prevedere il coinvolgimento dell'Autorità Idrica Pugliese per accettare che ricorrono le condizioni per la eventuale preventiva inserzione dei lavori nel programma degli interventi e per la successiva autorizzazione alla imputazione nei proventi tariffari.

In ogni caso tutti gli interventi previsti dovranno essere oggetto di specifica convenzione regolante i rapporti concessori tra le due Società, al cui perfezionamento resta subordinato l'avvio dei lavori.



Vogliate contattare per ogni ulteriore informazione e per la condivisione delle soluzioni progettuali i seguenti referenti aziendali:

Resp. AET ing. Valeria Caporaletti: email v.caporaletti@aqp.it, tel. 0802343501, Mobile:338-7266366

Ing. Ilaria Quistelli: email i.quistelli@aqp.it, tel. 0802343504, Mobile:3316741883

Ing. Marcello Pellegrini: email ma.pellegrini@aqp.it, tel 0802343414 Mobile:3392923089

e inviare le ulteriori comunicazioni all'indirizzo pec ut.bari@pec.aqp.it

Si allegano alla presente gli stralci planimetrici riportanti le condotte idriche e fognarie gestite da questa Azienda.

Distinti saluti.

Ing. Girolamo Vitucci

Ing. M. Pellegrini

Acquedotto Pugliese S.p.A. con unico azionista Regione Puglia
Via Cognetti, 36 - 70121 Bari - Cap. soc. € 41.385.573,60
C.F. e P.I. 00347000721 - REA C.C.I.A.A. di Bari n. 414092
acquedotto.pugliese@pec.aqp.it - www.aqp.it

AQP
Acquedotto Pugliese

ISO 9001
BSI APPROVED
OKEAS 10001
BUREAU VERITAS
Certification
N° 190419 - N° IT212226UK - N° IT214902UK



Figura 1 Allegato 1

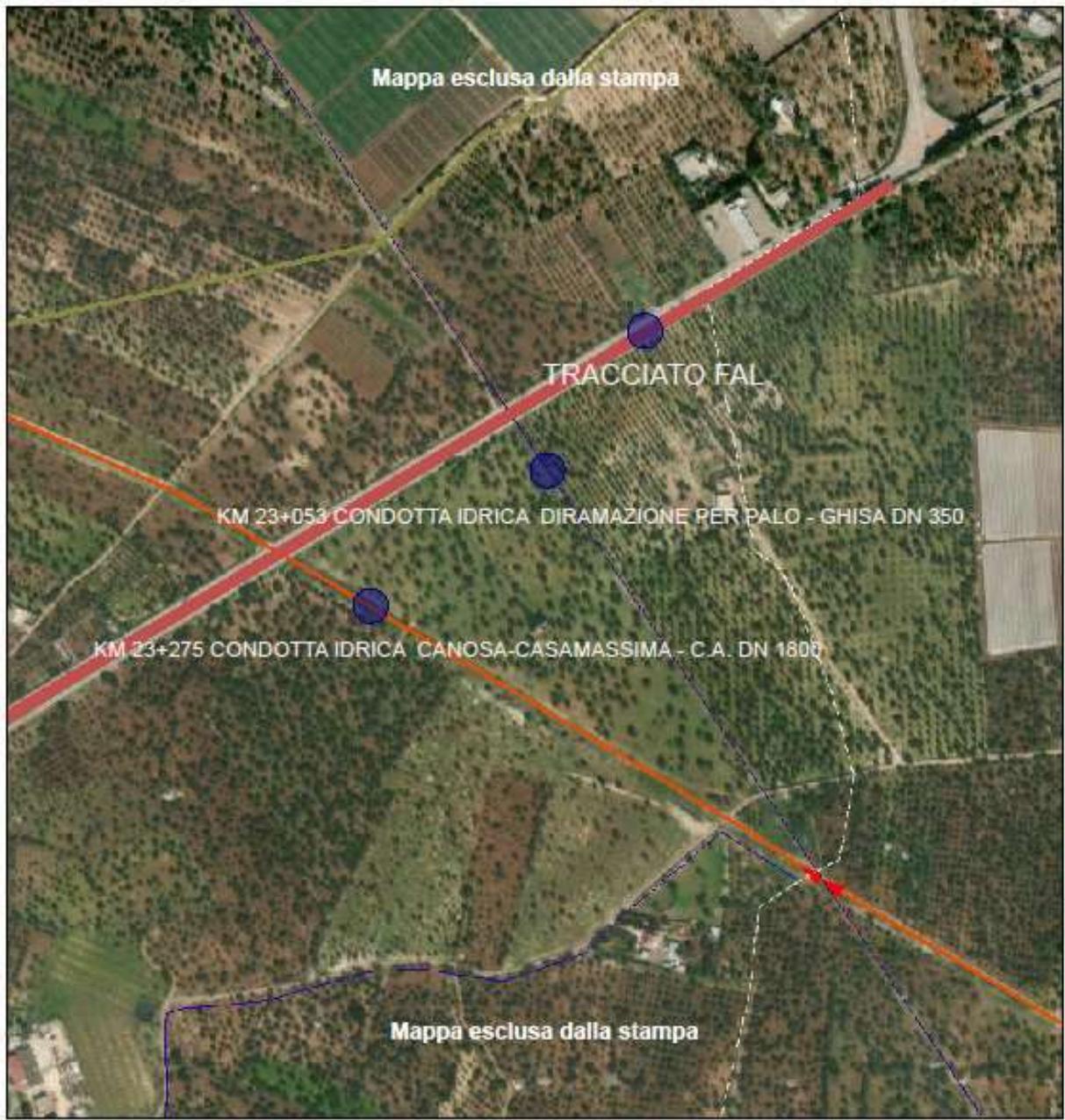


Figura 2 Allegato 2

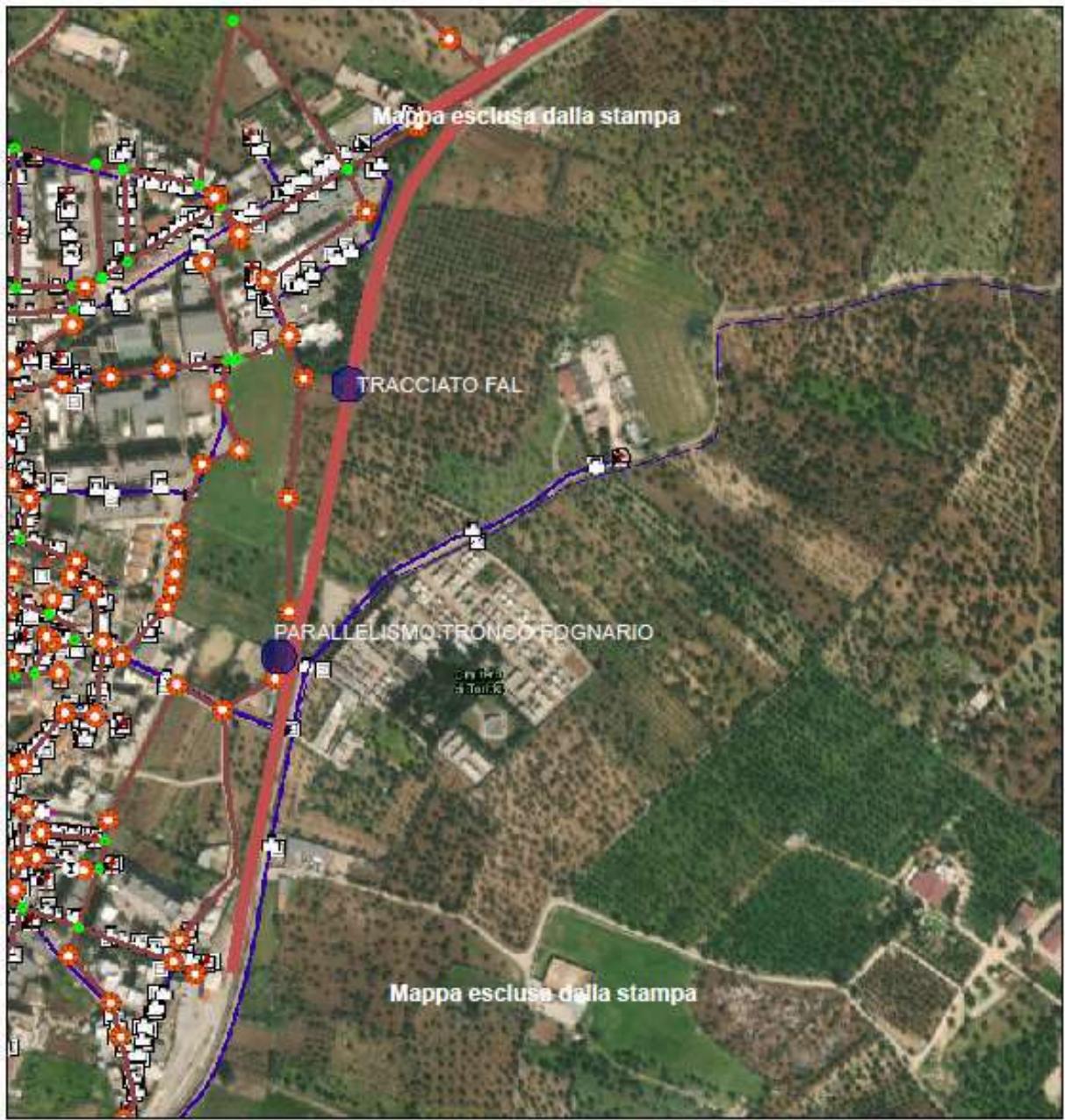


Figura 3 Allegato 3

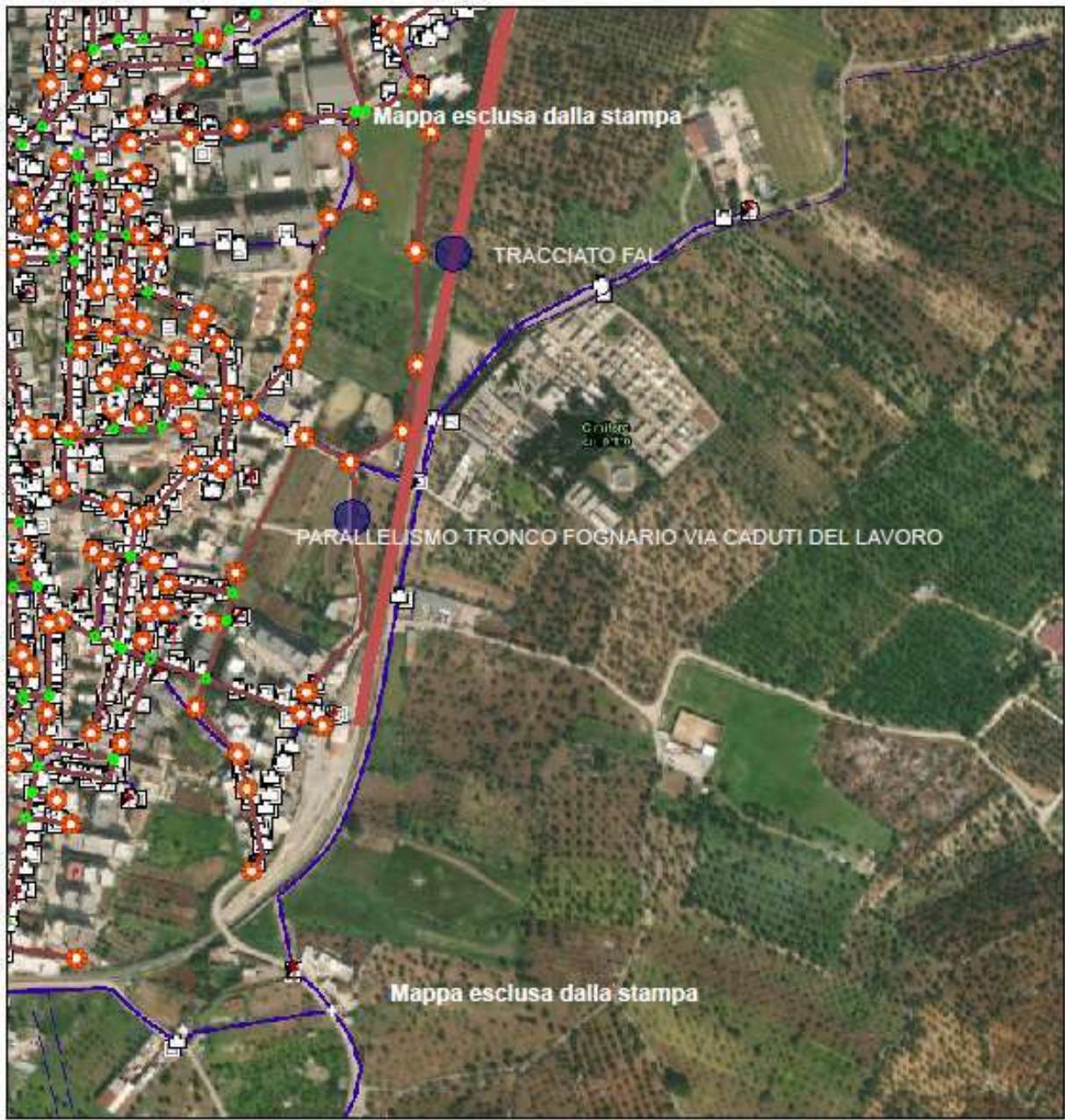


Figura 4 Allegato 4

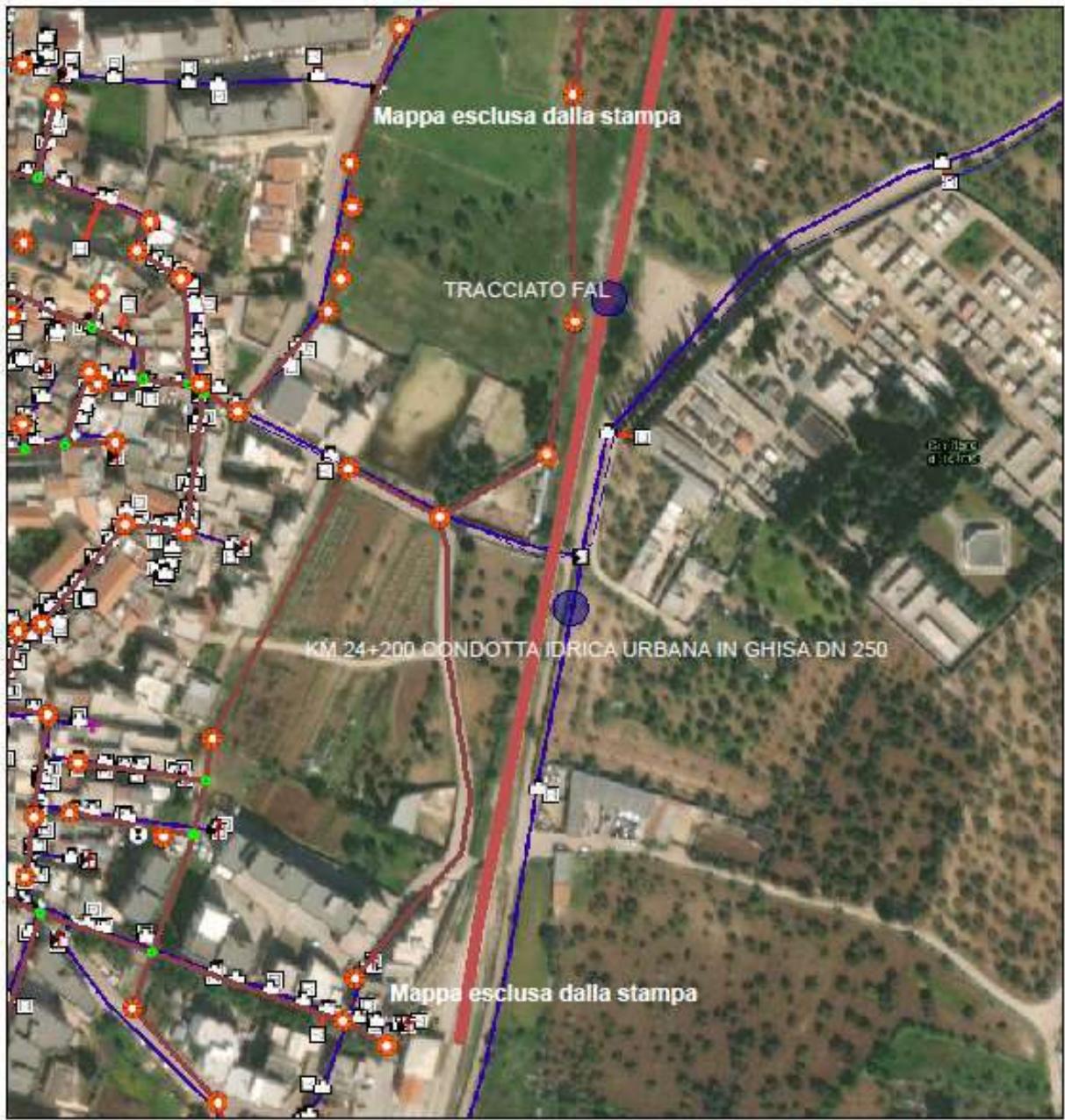


Figura 5 Allegato 5



BARI,

U.O. Manutenzione
Area Grandi Vettori, Serbatoi e Impianti
Direzione Approvvigionamento Idrico
Il Responsabile

via PEC

Spettabile
**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

e p.c. Ferrovie Appulo Lucane
Corso Italia 8, 70123 Bari
investimenti@fal.postecert.it

Oggetto: ID VIA – 609 - Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.lgs.152/2006 per il “Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula – Toritto della linea Bari – Matera”, sito in agro di Grumo Appula e Toritto

Interferenza con vettore di Acquedotto Pugliese denominato Casamassima-Canosa, in agro di Toritto, alla chilometrica FAL 23+275, coordinate 41°00'15.4" N – 16°41'24.8" E.

Con riferimento all'oggetto, per quanto riguarda la soluzione proposta per il superamento dell'interferenza al Km 23+275 della linea FAL Bari– Matera, con il vettore idrico potabile di competenza di questa Direzione AQP, con la presente si esprime parere tecnico preliminare favorevole.

Per le più puntuali valutazioni tecnico-operative, si resta comunque in attesa di acquisire gli elaborati del progetto esecutivo.

Si fa presente fin da ora che in ogni caso sarà necessario, preventivamente alla realizzazione dei lavori, sottoscrivere apposita convenzione con Codesta Società, specificando che, acquisito il nulla osta definitivo, i lavori dovranno essere eseguiti sotto l'alta sorveglianza del personale AQP ed eventuali lavorazioni che interessino la condotta idrica, dovranno essere eseguite da ditta accreditata presso questa Società.

Distinti saluti

Ing Gianluca Casamassima
Gianluca Casamassima

Direttore Approvvigionamento Idrico

Ing. Gianluigi Fiori

Acquedotto Pugliese S.p.A. con unico azionista Regione Puglia

Via Cognetti, 36 - 70121 Bari - Cap. soc. € 41.385.573,60
C.F. e P.I. 00347000721 - REA C.C.I.A.A. di Bari n. 414092
acquedotto.pugliese@pec.aqp.it - www.aqp.it

AQP
Acquedotto Pugliese



PEC

Spett.le

REGIONE PUGLIA
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Via Gentile, 52
70126-Bari (Ba)
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: Richiesta parere per Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale PAUR ex art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 per il “Progetto di Raddoppio ferroviario della tratta Grumo Appula-Toritto della linea Bari-Matera” sito in agro di Grumo Appula e Toritto – Rif. IDVIA 609

Con riferimento alla Vs nota prot. 6854 del 10 Maggio 2021 pervenuta, per comodità allegata in copia alla presente, Vi comunichiamo che, sulla base della documentazione progettuale trasmessa, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi interferiscono con la rete AT/AAT di proprietà Terna Spa.

Con riferimento alle porzioni di terreno identificati al Fg. **2 P.Ile 91-223-225** nel Catasto Terreni del Comune di Toritto e al Fg. **6 P.Ile 734-258-45** nel Catasto Terreni del Comune di Grumo Appula, confermiamo che il Progetto FAL *“Raddoppio della linea ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, compresa tra la stazione di Grumo Appula e quella di Toritto tra le progressive km 21+525 e Km 24+595”* è attraversato:

- dall'elettrodotto 150kV **CP Acquaviva-CP Grumo** Cod. 23183A1 (campata P.le Grumo-353/1)
- dall'elettrodotto 150kV **SE Bari Ovest-CP Grumo** Cod. 23112G1 (campata P.le Grumo-353/A1) tra la sez. 50 (km 22+725.00) e la sez. 47 (km 22+650.00) del progetto.

Al riguardo, Vi ricordiamo che ogni nuova costruzione dovrà necessariamente risultare compatibile con gli elettrodotti su citati e, in particolare, che dovrà essere rispettata la vigente normativa in materia di distanze tra edifici e conduttori elettrici, qui appresso meglio specificata:

- D. M. del 21 marzo 1988 [in S.O. alla G.U. n. 79 del 5.4.1988] e successive modifiche ed integrazioni, recante norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne.

Vi invitiamo, comunque, a tenere in dovuto conto della presenza delle infrastrutture elettriche AT/AAT, di evitare qualsiasi interferenza senza nostra preventiva autorizzazione e di prevedere adeguate azioni di tutela delle medesime. Le linee elettriche in questione appartengono alla Rete di Trasmissione Nazionale e sono funzionali al servizio pubblico di trasmissione elettrica.

Eventuali altre comunicazioni dovranno essere indirizzate a:

Terna Rete Italia S.p.A.

Direzione Territoriale Centro Sud

Area Operativa Trasmissione Napoli, Via Aquileia, 8 – 80143 Napoli

PEC: aot-napoli@pec.terna.it



Vi segnaliamo, infine, che i nostri conduttori sono da ritenersi costantemente in tensione e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del D. Lgs. 9.4. 2008, n. 81) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11- 48, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, costituisce pericolo di morte.

Nel restare a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito, porgiamo distinti saluti.

**Unità Impianti Bari
Il Responsabile**
Gaetano Cimmino Marzano

Bari, 05/10/2021

Firmato digitalmente da

Gaetano Cimmino Marzano

Data e ora della firma: 06/10/2021 15:35:43

DTCS/AOTNA/UIBA/DRu

