



# Provincia di Barletta - Andria – Trani

## Settore Viabilità e Lavori Pubblici

*Servizio Infrastrutture, Viabilità e Lavori Pubblici*

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
MiTE – Ministero della Transizione  
Ecologica  
Ufficio VIA/VAS  
*CRESS@pec.minambiente.it*

E p.c. Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
*compniec@pec.mite.gov.it*

**Oggetto:** [ID:7602] Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., integrata con la Valutazione di Incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art.9 del D.P.R. 120/2017.

**Progetto di fattibilità tecnica ed economica "Potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta – Canosa di Puglia.**

Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana s.p.a..

**Trasmissione parere.**

Con riferimento all'intervento in oggetto, ed in considerazione dell'interferenza dello stesso con la strada provinciale n.21 (ex S.P.3) "Salinelle" e con la S.P. 19 (ex S.P.142) "Canne della Battaglia", si esprime parere preliminare favorevole con le seguenti prescrizioni:

- **La soluzione progettuale a farsi non modifichi in nessun modo la continuità funzionale delle arterie stradali provinciali interferenti con gli interventi previsti nel progetto di fattibilità-tecnico ed economico di cui all'oggetto;**
- Il tratto di strada provinciale n.21 (ex S.P.3), a seguito della realizzazione del nuovo cavalcavia NW03 al km 14+680.37, sia considerato relittuale, con la conseguente predisposizione, a vostro carico, di atti propedeutici alla cessione nei confronti del Comune competente;
- Le porzioni di strade provinciali relittuali, siano riqualificate mediante interventi di mitigazione ambientale e siano delimitate fisicamente con elementi naturali e/o artificiali, al fine di materializzare la competenza giuridica delle predette aree.
- Il tratto modificato dovrà prevedere l'installazione di barriere stradali lungo tutto il tratto interessato ed in approccio allo stesso;
- Le modifiche planoaltimetriche dovranno contenere le verifiche di visibilità altimetrica in sacca e in dosso, ai sensi del D.M. 05/11/2001;
- Sia garantito il deflusso delle acque di piattaforma mediante sistemi di deflusso (embrici, cunette, ecc.), senza consentire il permanere di zone di ristagno in approccio (sacca) alle zone in soprallzo;
- Il grado di pericolosità idraulica media, come indicata dall'Autorità di Bacino competente, non sia modificato dall'esecuzione dell'intervento; sia progettato un idoneo sistema di deflusso delle acque a seguito delle modifiche plano-altimetriche;
- Sia adeguata la segnaletica verticale ed orizzontale nel tratto modificato;
- I giunti siano preferibilmente del tipo "a tampone";
- Le opere a scavalco della strada provinciale in oggetto siano rispettose delle prescrizioni previste dalle

1





# Provincia di Barletta - Andria – Trani

## Settore Viabilità e Lavori Pubblici

### Servizio Infrastrutture, Viabilità e Lavori Pubblici

NTC 2018, del D.M. 05.11.2021 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade, in termini di altezze, visuali, franchi di sicurezza, ecc.

- Le aree interessate dalla modifica plano-altimetrica della strada provinciale, siano espropriate in favore della Provincia di Barletta-Andria-Trani, con tutte le attività connesse (frazionamenti, volture, ecc.);
- Prima della realizzazione dei lavori, sia sottoscritta apposita concessione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. n.285/1992 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i.;
- Sia sottoscritta apposita convenzione tra la Provincia di Barletta-Andria-Trani e il soggetto proprietario dell'infrastruttura ferroviaria, nella quale siano disciplinati gli oneri gestionali e manutentivi delle opere infrastrutturali interferenti a farsi;
- La precitata convenzione precisi che, ai sensi dell'art. 49, comma 5 del D.L. 76/2020, convertito con Legge 120 del 11/09/2020, con modifiche dell'art. 25 del D. Lgs. n.285/1992 (Nuovo Codice della Strada);
  - la Provincia di Barletta-Andria-Trani sarà responsabile e titolare della manutenzione delle componenti funzionali dell'opera, quali, la pavimentazione della viabilità locale sovrappassante, compreso lo strato di impermeabilizzazione e i giunti, i relativi arredi, impianti e pertinenze, la segnaletica verticale ed orizzontale installata sul manufatto, le reti, le barriere di sicurezza, **ad eccezione** della manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza intesa come riqualifica per obsolescenza, evoluzioni normative o di variazioni significative della tipologia di traffico che utilizza il cavalcavia, consistente nella sostituzione con tipologie di nuova generazione e/o maggiori prestazioni, da eseguire in conformità alle norme vigenti, che ricadrà nella gestione del soggetto titolare della infrastruttura ferroviaria;
  - Il soggetto proprietario della infrastruttura ferroviaria, sarà responsabile e titolare della manutenzione delle componenti strutturali dell'opera, quali le sottofondazioni, fondazioni, elevazioni, spalle, pile, muri d'ala, impalcati, coronamenti, appoggi ed ogni altro elemento agli stessi connesso.
- Sia garantito l'accesso ai frontisti dei fondi interessati dalla nuova soluzione progettuale, mediante la realizzazione di viabilità di servizio, anch'esse rientranti nella procedura espropriativa. Qualora si dovessero costituire servitù di passaggio, queste ultime siano registrate e trascritte, precisando che la gestione e conservazione in esercizio sia a carico dei frontisti medesimi;
- Siano adeguatamente progettate le viabilità alternative, con ogni onere a carico del soggetto esecutore, per la gestione e conservazione dei tratti interessati dalla deviazione stradale;
- Tutti gli elementi fuori terra a sostegno delle reti infrastrutturali di competenza del soggetto proponente, siano a distanza di sicurezza come prescritto dal Codice della Strada; qualora vi siano difficoltà tecniche funzionali, le stesse infrastrutture siano interrate. Della presente prescrizione, si chiede apposito elaborato progettuali di dettaglio;
- Nulla sarà preso in consegna da questo Ente, se non previa verifica delle prescrizioni impartite, della completa definizione degli aspetti espropriativi, catastali, della formale trasmissione del progetto esecutivo ed as-built, degli atti di collaudo statico e tecnico-amministrativo, ecc.;

2

Distinti saluti.

Barletta,

Istruttore: Ing. Michele Cirrottola

Il Dirigente  
Ing. Lorenzo Fruscio