



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 602 del 14 novembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto definitivo “Elettificazione e potenziamento linea Barletta-Canosa di Puglia fermata ospedale”</p> <p>ID_VIP 8302</p>
Proponente:	<p><i>R.F.I. RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d'ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13/01/2022;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. "*screening*"):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*", e in particolare:
 - l' art. 5, recante '*definizioni*', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "*si intende per*" m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*": "*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*";
 - l'art. 19, recante '*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*', e in particolare il comma 5, secondo cui "*L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*" (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante "*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*" e V, recante "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di*

impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;

- le Linee guida “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;

DATO ATTO che:

- la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, con nota prot SO ADRO_PROVV./0009.U del 4/04/2022, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al “*Progetto definitivo del potenziamento ed elettificazione della tratta ferroviaria Barletta – Canosa di Puglia: nuova fermata Ospedale*”
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-4606 in data 14/04/2022;
- l’istanza è stata perfezionata con trasmissione prot. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2022\0000245 del 23/05/2022, facendo seguito alla nota prot. MiTE-55332 del 5/05/2022;
- la Divisione, con nota prot. MiTE-8302 del 3/06/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) in data 24/06/2022 ha comunicato la procedibilità della istanza. A parziale rettifica di una precedente nota prot. MiTE-69516 del 3/06/2022, con la quale la procedura era stata erroneamente assegnata alla Commissione PNRR-PNIEC, la Divisione ha comunicato che l’istruttoria tecnica sarà svolta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS, di cui all’art. 8, comma 1, che provvederà ad assegnare l’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: “PNRR E LINEARI”, comunicato con nota prot. CTVIA-4611
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;

CONSIDERATO:

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

- Elaborati di Progetto definitivo
- Studio preliminare ambientale e relativi allegati
- Progetto di Monitoraggio ambientale e relativi allegati
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;
- è pervenuta la Determina direttoriale. n. 342 del 12ottobre 2022 della Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali con nota prot. 13244 del 24/10/2022 acquisito al prot. CTVA-8001 del 27/10/2022; allegato risulta il parere ARPA PUGLIA –Dipartimento Provinciale di Barletta-Andria, prot. n. 54610 del 02.08.2022

EVIDENZIATO:

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che la verifica viene effettuata sulla base dello Studio Preliminare Ambientale trasmesso dal Proponente con il progetto definitivo;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come nel seguito

VISTO il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali di concerto con Ministero della cultura - Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza DM_MiTE_328 del 10/11/2022, con il quale è stato espresso *giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del "Progetto di fattibilità tecnico economica del potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia" [ID_7602], parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sul sito Natura 2000 a seguito della valutazione di livello I (screening) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio nonché parere di conformità del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo alla disciplina di riferimento, subordinati al rispetto di condizioni ambientali.*

CONSIDERATO E VALUTATO

L'area di intervento ricade nella Regione Puglia nel comune di Barletta, nella provincia di Barletta-Andria-Trani, in un'area sita nella prima periferia posta al confine del centro della città di Barletta e caratterizzata perlopiù da insediamenti produttivi.

L'elettrificazione ed il potenziamento della linea Barletta-Canosa (di cui alla procedura VIA ID_7602 ed al DEC_MiTE_328 del 10/11/2022 citato in premessa, sono sviluppati con l'obiettivo di massimizzare l'accessibilità territoriale alla rete AC/AV attraverso un coordinamento con i servizi delle linee regionali in alcuni nodi ferroviari di interscambio sul territorio pugliese adeguatamente attrezzati su cui convergono le linee della rete regionale, contribuendo, tra l'altro, a rendere la stazione di Barletta un nodo ferroviario centrale per l'interscambio treno-treno

L'intervento in esame si inserisce in tale quadro con la realizzazione di una fermata a servizio dell'area periferica di Barletta, dell'ospedale e come nodo di scambio auto- treno.

La nuova fermata di Barletta Ospedale -Dimiccoli è situata sulla ferrovia Barletta-Spinazzola (66 km). La linea si presenta a binario unico e non elettrificato. La tipologia di treni che percorrono è esclusivamente regionale e le corse sono limitate tra i due capolinea. La ferrovia, oltre ai due capolinea, ha soltanto due stazioni (nelle città di Canosa di Puglia e Minervino Murge) e una fermata (Canne della Battaglia). Attualmente, la tratta è attiva solo nei giorni feriali con 3 treni per direzione, garantiti da un servizio a spola, di cui 1 solo per direzione ferma a Canne della Battaglia. Il servizio è esercito dalle automotrici diesel ALn 668.



Figura 1 – Inquadramento geografico amministrativo dell'aree di intervento (rettangolo arancione)

Parallelamente all'intervento relativo alla realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale, sono previsti il risanamento strutturale della linea tra Barletta e Canosa di Puglia, l'elettrificazione, la realizzazione del nuovo punto di incrocio presso la località di Canne della Battaglia e il potenziamento della stazione di Canosa di Puglia e della stazione di Barletta, nonché il potenziamento tecnologico della linea (ACC-M e BAcf con emulazione). Gli interventi previsti per l'elettrificazione della tratta potranno, quindi, permettere il proseguimento verso Canosa (con fermata presso la nuova stazione di Ospedale) del traffico regionale proveniente da Bari/Fasano (che attualmente si attesta a Barletta) utilizzando lo stesso materiale rotabile.

Gli interventi di elettrificazione sono stati oggetto di separata procedura di VIA (ID_7602 - DEC_MiTE_328 del 10/11/2022)

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il Progetto prevede la realizzazione della stazione, su linea esistente, in corrispondenza della prevista nuova fermata ferroviaria Barletta-Ospedale, la realizzazione di un parcheggio di 130 + 3 posti dotato di terminal bus e fermata bus/navetta, un percorso ciclabile ed uno pedonale coperto con copertura in policarbonato e frangisole, di collegamento della nuova stazione all'ospedale Monsignor Raffaele Dimiccoli; verrà realizzata, nell'ambito dello stesso progetto, una nuova viabilità che collega il parcheggio all'esistente Viale Ippocrate e Via Vicinale Tittadegna innestandosi in esse tramite la realizzazione di una nuova rotonda. Da quest'ultima si sviluppa inoltre, l'accesso secondario all'Ospedale.

Gli interventi oggetto della presente progettazione prevedono la realizzazione della fermata di Barletta Ospedale Dimiccoli; in particolare, sono previste le sole modifiche all'infrastruttura riguardanti le opere civili in corrispondenza della nuova fermata (realizzazione dei marciapiedi, ecc.). Non sono previste, in questo appalto, variazioni alla tipologia di regime di circolazione (che rimane a spola). Le modifiche alla restante infrastruttura, all'armamento, come anche il potenziamento della linea e l'elettrificazione, saranno oggetto di un separato appalto.

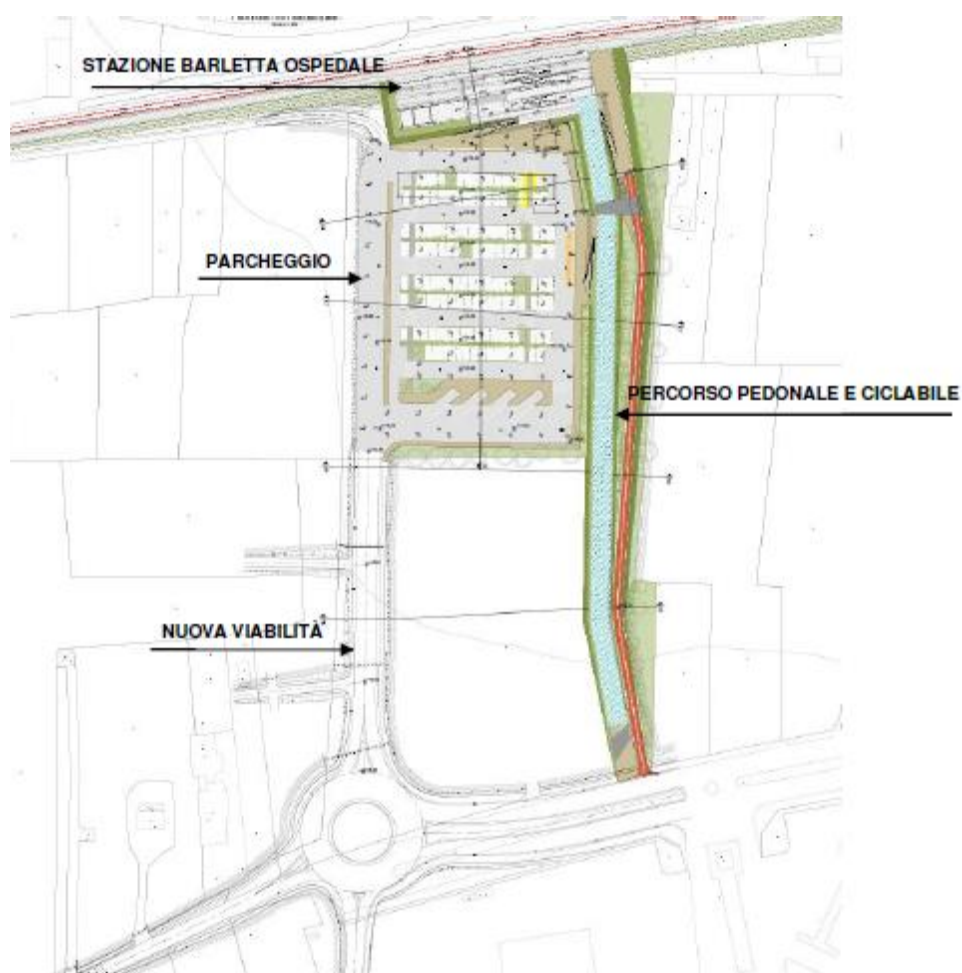


Figura 2 – Planimetria di progetto

La nuova fermata Barletta Ospedale si sviluppa in rilevato con un marciapiede laterale di lunghezza di circa 250 m ed $h = 0,55$ m dal piano ferro. L'accesso alla fermata avviene tramite una nuova viabilità di progetto che si collega attraverso una rotonda all'esistente via Ippocrate. L'area antistante sarà dotata di 140 posti auto compreso quelli per persone a mobilità ridotta, di una fermata bus/ navetta e di un terminal per la sosta bus a lungo termine, e costituirà un nodo di

interscambio modale, treno-bus, treno-auto privata, treno-bici, con predisposizione di posti per la ricarica auto e bici elettriche. Un percorso pedonale protetto fiancheggerà il parcheggio, connettendo direttamente la fermata ferroviaria con via Ippocrate, in prossimità dell'ingresso dell'Ospedale Dimiccoli. Lateralmente al percorso pedonale si snoda la pista ciclabile che connette la fermata ferroviaria, che sarà attrezzata con rastrelliere di parcheggio delle bici, con via Ippocrate punto di attacco con il sistema di mobilità ciclabile urbana di progetto prevista nel PUMS.

Il parcheggio è connesso al collegamento per il tramite di un sistema di gradonate, rampe e terrazzamenti integrati con la sistemazione a verde del rilevato su cui si sviluppa il percorso.

Dal punto di vista compositivo la fermata sarà caratterizzata da un landmark costituito da una grande copertura dell'intera area dei servizi al viaggiatore, inteso come uno spazio pubblico aperto con continuità visiva e percettiva tra interno ed esterno.

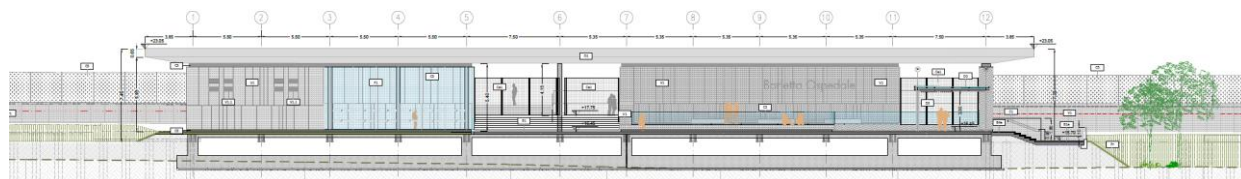


Figura 3 – Prospetto SUD (lato parcheggio) della Fermata

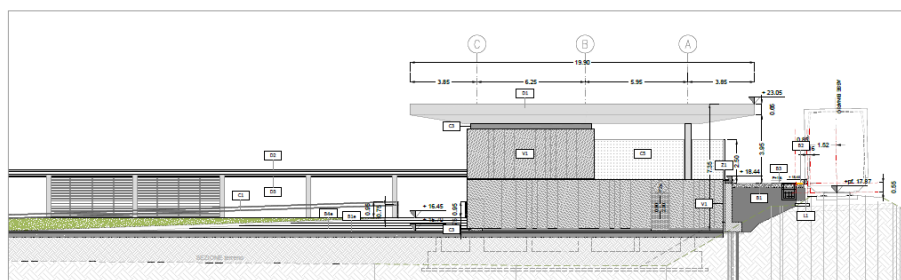


Figura 4 – Prospetto EST della Fermata

Dal punto di vista dell'organizzazione funzionale la fermata sarà costituita da un atrio/piazza che ingloberà un volume parzialmente vetrato per l'attesa, le biglietterie automatiche e servizi di informazione per i viaggiatori. Il marciapiede di fermata si raccorderà con il parcheggio ed il percorso di connessione attraverso un sistema di rampe, con pendenza al 5%, gradonate e terrazzamenti attrezzati con verde e sedute per l'attesa all'aperto.

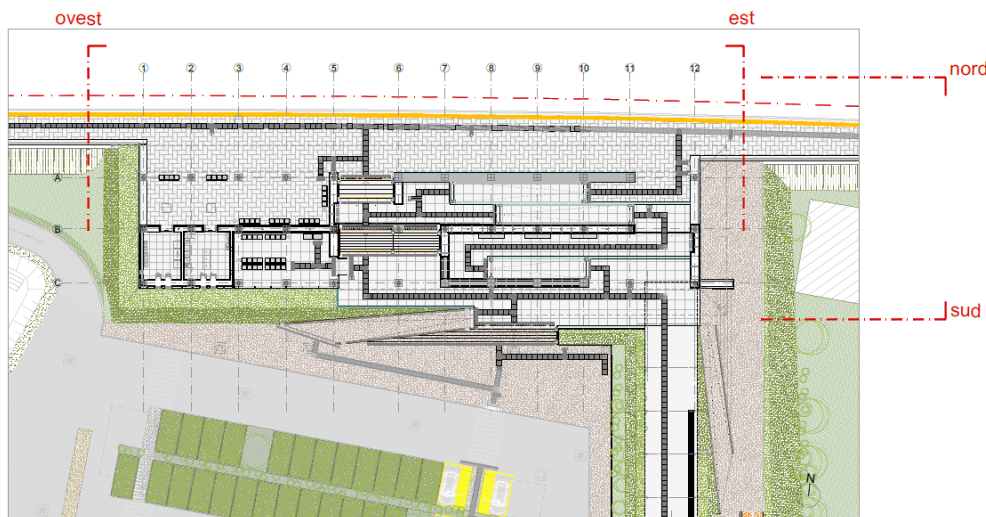


Figura 5 – Organizzazione planimetrica

Il fabbricato di stazione sarà articolato su due livelli (di cui uno interrato) con pensilina a copertura dei collegamenti verticali di accesso alla banchina, scale fisse e rampe, e degli ambienti destinati ad atri di attesa e locali di servizio. La fondazione sarà di tipo superficiale con una platea in cemento armato.

Il camminamento pedonale avrà larghezza 5,5 m e lunghezza in pianta di circa 218 m. L'altezza della struttura in acciaio di copertura del camminamento è di circa 3.50 m e la copertura in pannelli di policarbonato sarà inclinata di 1° per consentire il deflusso delle acque meteoriche.

Al fine di realizzare il collegamento viario tra la fermata, il nuovo parcheggio e il collegamento con l'Ospedale, è prevista la realizzazione di una nuova rotonda, di una nuova viabilità per l'accesso al nuovo parcheggio e l'adeguamento della viabilità esistente Viale Ippocrate.



Figura 6 – Nuova viabilità di progetto

Nella tabella seguente sono riportate schematicamente le opere previste e le relative caratteristiche principali:

Opere	Piattaforma [m]	Marciaiede [m]	Pendenza trasv. [%]
NV01 Asse 1	17.5	2.5m (dx e sx)	3,5
NV01 Asse 2	9	1.5m (solo dx)	2.5
NV01 Asse 3	9		7
NV01 Asse 4	6.5	1.5 (solo sx)	2.5
NV01 Assi 5,6,7	3		3.5
Pista ciclabile	2.5		2

Per quanto riguarda gli interventi, lo SPA riporta che il progetto “nel rispetto del più favorevole rapporto fra benefici, costi globali di costruzione, manutenzione e gestione, compatibilmente con le risorse a disposizione, ha previsto prestazioni conformi ai “Criteri ambientali minimi” (CAM), previsti dall’art. 34 del D.Lgs. 50/2016, e in accordo al recente aggiornamento dettato dal DM 11/10/2017 pubblicato in G.U. il 6/11/2017” elencando due criteri. Non viene però allegata la Relazione tecnica di progetto di Rispondenza ai CAM.

In sede di progettazione esecutiva dovranno essere applicati i Criteri Minimi Ambientali aggiornati, di cui al D.M. 23 giugno 2022. Criteri ambientali minimi per l’affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l’affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l’affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi, pubblicato in GU il 6/8/2022 e che entrerà in vigore a 120 giorni dalla pubblicazione, ovvero al 5/12/2022.

Dovrà essere redatta la apposita relazione tecnica di progetto, non prodotta con il PD, che fornisca la motivazione della eventuale non applicabilità di alcuni criteri ambientale minimi, non applicabilità che non può essere ricondotta a meri motivi economici.

Il progetto non riporta alternative progettuali.

Cantierizzazione



Figura 7 – Planimetria dei cantieri e viabilità di accesso alle aree di cantiere (in verde pista di cantiere)

Con riferimento alla cantierizzazione dell'opera sono previsti:

- un cantiere base (C.B. 01) per le strutture logistiche;
- un cantiere operativo (C.O. 01) per gli impianti principali di supporto alle lavorazioni, lo stoccaggio del materiale e l'assemblaggio e il varo di opere metalliche
- un'area tecnica (A.T. 01) base per la costruzione di un'opera d'arte puntuale;

un'area di stoccaggio (A.S.01) usata anche per il deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta provenienti dalle demolizioni.

Il progetto prevede di utilizzare la rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e il trasporto dei materiali scavati; nello specifico, il Proponente afferma di minimizzare la lunghezza dei percorsi, di effettuare percorsi su strade aventi maggiore capacità di traffico, di scegliere percorsi rapidi per il collegamento cantiere/area di lavoro e viabilità a lunga percorrenza.

I cantieri si collegano principalmente, tramite pista di cantiere e/o viabilità secondaria con la viabilità esistente dell'area costituita dal Prolungamento di Via Fracanzano a nord e da Viale Ippocrate a sud, che all'altezza dell'ospedale immette su Via Vicinale Tittadegna. Le aree di cantiere sono collegate tra loro e alla viabilità esistente (Viale Ippocrate) mediante una pista di cantiere che si innesta su Viale Ippocrate e costeggia ad Est le aree di cantiere previste. A Nord,

la viabilità esistente costituita dal prolungamento di Via Fracanzano permette l'accesso diretto all'Area Tecnica e quindi, mediante la pista di cantiere suddetta, alle altre aree di cantiere.



Figura 8 – Innesco pista di cantiere

Le viabilità primarie identificate per il trasporto dei materiali sono costituite dalla SS16 in direzione di Complanare Est, in corrispondenza dell'uscita Barletta Ovest, su Complanare Est, deviando per Via Vicinale Tittadegna, Viale Ippocrate oppure sempre dalla SS16 percorrendo Viale Dante Alighieri, Via Vittorio Veneto e Via Cesare Fracanzano in direzione di Viale Ippocrate.



Figura 9 – Prolungamento di via Fracanzano, da cui si accede all'area tecnica

Sono previsti tubazioni e pozzetti per lo smaltimento delle acque meteoriche oltre ad una vasca di accumulo di prima pioggia (15 minuti) e un deviatore automatico che invia l'acqua in esubero in fognatura. Le acque nere attraverso gli impianti di trattamento saranno impiegate per eventuali usi industriali o immesse in fognatura.

Il cantiere sarà dotato di impianto elettrico (bassa tensione) per alimentare l'impianto di trattamento delle acque reflue, l'illuminazione esterna, gli uffici, gli spogliatoi, etc.

La durata dell'intervento sarà di 435 giorni di cui 280 per i lavori.

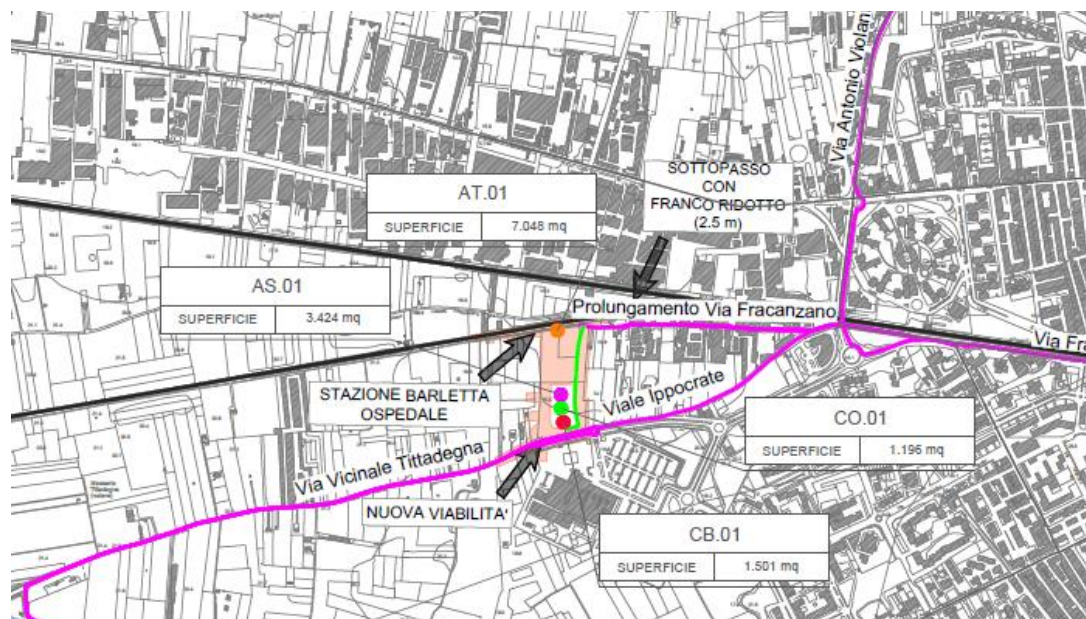


Figura 10 – Cantieri e rispettive superfici occupate

Gestione terre

Gli interventi previsti saranno caratterizzati dai seguenti flussi di materiale:

- materiali in ingresso (dall'esterno)
- materiali destinati ad impianti di recupero/smaltimento

Di seguito sono riportate le quantità dei materiali di risulta (terrigeni) e i materiali approvvigionati da cava:

Materiali terrigeni	m ³	13.700
Materiali da cava	m ³	27.800

E' stata effettuata la caratterizzazione del terreno mediante campionamento e successiva analisi di laboratorio finalizzate alla determinazione del quantitativo di risulta e alla corretta gestione del materiale. Sui terreni sono state effettuate analisi (pericolosità e classificazione con codice CER), esecuzione del test di cessione (possibilità di recupero ai sensi dell'allegato 3 del D.M. 05/02/1998 e s.m.i o corretto smaltimento ai sensi del D.M. 27/09/2010). Sarà cura dell'Appaltatore effettuare gli accertamenti necessari per assicurare una corretta e completa gestione dei materiali.

Sui campioni esaminati, (S1 e C1) sono classificati come "rifiuto non pericoloso" (codice CER 17.05.04). Inoltre dalla valutazione effettuata ai fini del recupero si evince che:

- materiale proveniente dai campioni di seguito elencati: 20LA0023678 e 20LA0010899 potrà essere smaltito come rifiuti speciali non pericolosi con il codice C.E.R. 17 05 04.

Il test di cessione ha evidenziato:

- il campione di rifiuto costituito da Terre e Rocce da prelevato da sondaggio S1; il rispetto dei limiti di concentrazione imposti dal D.M. 27/09/2010 Tab. 5 (accettabilità in discariche per non pericolosi). Lo stesso materiale non è ammissibile in discarica per rifiuti inerti perché non conforme ai criteri art. 5 co. 3 DM 27/09/10 Tab. 3 a causa del

superamento del parametro TOC. Il materiale risulta invece ammissibile alle procedure semplificate perché conforme a quanto previsto dal test di cessione di cui all'allegato 3 del Decreto 5 aprile 2006 n.186 (attività 7.31-bis dello stesso DM).

- il campione di rifiuto costituito da Terre e Rocce da scavo prelevato da sondaggio C1; il rispetto dei limiti di concentrazione imposti dal D.M. 27/09/2010 Tab. 5 (accettabilità in discariche per non pericolosi). Lo stesso materiale non è ammissibile in discarica per rifiuti inerti perché non conforme ai criteri art. 5 co. 3 DM 27/09/10 Tab. 3 a causa del superamento del parametro TOC. Lo stesso materiale risulta, inoltre, ammissibile alle procedure semplificate perché conforme a quanto previsto dal test di cessione di cui all'allegato 3 del Decreto 5 aprile 2006 n.186 (attività 7.31-bis dello stesso DM).

Il campionamento di pietrisco ferroviario (ballast) nel punto di indagine B1. In base ai risultati del test sull'omologa rifiuti, tutti i campioni esaminati sono stati classificati come rifiuto non pericoloso, identificato con il codice CER 17.05.08, "Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07". Si afferma che:

- Il materiale proveniente dai campioni di seguito elencati: 20LA0010904 potrà essere smaltito come rifiuti speciali non pericolosi con il codice C.E.R. 17 05 08.

Il test di cessione ha evidenziato:

- il campione di rifiuto costituito da Ballast da prelevato da sondaggio B1; il rispetto dei limiti di concentrazione imposti dal D.M. 27/09/2010 Tab. 5 (accettabilità in discariche per non pericolosi). Lo stesso materiale non è ammissibile in discarica per rifiuti inerti perché non conforme ai criteri art. 5 co. 3 DM 27/09/10 Tab. 3 a causa del superamento del parametro TOC. Il materiale risulta invece ammissibile alle procedure semplificate perché conforme a quanto previsto dal test di cessione di cui all'allegato 3 del Decreto 5 aprile 2006 n.186 (attività 7.31-bis dello stesso DM).

Relativamente alla gestione dei materiali di risulta, allo stato attuale ed in considerazione dei risultati ottenuti nelle caratterizzazioni eseguite, il Proponente ipotizza le seguenti tipologie di impianti che saranno prodotti nelle due aree interessate dalle lavorazioni:

- per quanto riguarda lo smaltimento/recupero delle terre e rocce derivanti dagli scavi (sia terre provenienti dagli scavi sul rilevato esistente, sia terre provenienti dagli scavi fuori dal rilevato esistente - CER 17.05.04) e lo smaltimento del ballast (CER 17.05.08) sono state ipotizzate, in funzione della tipologia di scavo effettuata e dai risultati delle analisi chimiche effettuate sui terreni, le seguenti destinazioni: discarica per rifiuti non pericolosi: 20 %; discarica per rifiuti inerti: 10%; impianti di recupero: 70%
- per quanto riguarda lo smaltimento dei materiali provenienti dalle demolizioni, si ipotizzano le seguenti destinazioni: discarica per rifiuti inerti: 50 %; impianti di recupero: 50%

Secondo il Proponente, le destinazioni ipotizzate sopra potranno essere determinate in maniera definitiva a seconda dei risultati delle analisi di caratterizzazione che l'Appaltatore dovrà eseguire nella successiva fase di realizzazione dell'opera per la corretta scelta delle modalità di gestione dei materiali di risulta ai sensi della normativa ambientale vigente.

In ordine alla localizzazione del progetto

La redazione del PA (Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti) 2015-2019 e del PTS (Piano Triennale dei Servizi) 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché costituiscono condizioni all'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione

2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso (senza penalizzazioni) al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale. Il Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 è stato approvato con Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016.

Il progetto di interesse comunale riguarda la rete delle Ferrovie del Nord Barese. Sulla rete di interesse regionale il P.A. 2015-2019, oltre a prendere atto degli interventi in corso e a riconfermare quelli programmati e dotati di finanziamento, ha introdotto una serie di interventi di nuova previsione finalizzati a completare e a valorizzare il disegno della rete regionale. Tra questi, gli interventi individuati come di interesse comunali, riguardano la Linea Barletta-Canosa-Spinazzola. Questa, nata per collegare i centri dell'alta Murgia alla dorsale adriatica e al porto di Barletta, è un'infrastruttura a binario unico non elettrificata.

Il declino del trasporto merci su ferrovia, soprattutto sulle brevi distanze, ha progressivamente circoscritto la funzione della linea al traffico di trasporto locale. L'obiettivo è quello di mantenere su ferrovia la principale dorsale della rete di trasporto pubblico locale di collegamento con le aree interne, tenuto conto anche delle maggiori garanzie di regolarità e sicurezza durante tutta la stagione invernale rispetto all'autobus di linea. L'ipotesi messa in campo per rilanciare la linea ferroviaria Barletta-Spinazzola si fonda su una strategia diversificata articolata su una serie di linee di intervento tra loro complementari, elencate nei punti seguenti

- elettrificazione della linea da Barletta a Canosa per estendere i servizi del trasporto regionale provenienti da Andria ed attualmente attestati a Barletta sino a Canosa;
- introduzione di una tecnologia LRT (Light Rail Transit) con materiale rotabile diesel o bimodale diesel-elettrico per l'esercizio Barletta-Canosa-Minervino-Spinazzola.

Secondo il Proponente, il progetto dunque risulta coerente con le linee di intervento individuate all'interno del Piano Regionale dei Trasporti.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), del Comune di Barletta, adottato e in attesa della definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale, è lo strumento cardine a carattere strategico di pianificazione e programmazione relativo al sistema della mobilità locale e ai suoi rapporti con il territorio che va ad integrarsi in maniera coordinata con gli altri strumenti di pianificazione previsti. L'intervento oggetto rientra tra gli obiettivi principali individuati nel PUMS, finalizzato all'incremento dell'efficacia e dell'efficienza del sistema della mobilità e per gli obiettivi di sostenibilità socioeconomica.

Con Deliberazione nr. 11 del 15 giugno 2015, pubblicata su BURP nr. 101 del 16 luglio 2015, il Consiglio Provinciale ha approvato in via definitiva il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Con Delibera di Consiglio Provinciale n. 37 del 23.05.2017 è stato infine approvato l'adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Barletta Andria Trani al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (ai sensi e per effetto dell'art. 97, co. 7 delle NTA del PPTR su Parere di Compatibilità paesaggistica ex art. 96.1a del PPTR rilasciato con Delibera di Giunta Regionale n. 2 del 12.01.2017) unitamente all'adeguamento delle perimetrazioni di cui ai PAI vigenti delle Autorità di Bacino della Puglia e della Basilicata.

Il PTCP determina una serie di interventi localizzati sul territorio comunale della città descritti brevemente di seguito:

- Potenziamento del nodo ferroviario di Barletta come Hub multiscala (riqualificazione urbana e accesso alle reti territoriali).

- Elettrificazione del primo tratto della linea Barletta – Spinazzola fino a Canosa, realizzando un punto di incrocio per l'intensificazione dei servizi in ora di punta e della fermata a servizio dell'Ospedale di Barletta.
- Riutilizzazione della linea Barletta–Spinazzola e della dorsale interna Gioia del Colle–Spinazzola – Rocchetta S.A. Il progetto proposto dal PTCP si fonda sull'esigenza di incrementare, anche turisticamente, il traffico sulla linea affiancando ad un suo uso per il trasporto persone con tecnologie del tipo LRT (metropolitana leggera) anche il trasporto merci (secondo la loro vocazione originaria)

Il progetto in esame risulta quindi coerente anche con le previsioni e gli obiettivi della pianificazione di livello provinciale.

Il Comune di Barletta è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n.15 del 18.01.2000. Il Piano ha come scopo la pianificazione dello sviluppo dei fenomeni urbani, sia attraverso il riordinamento e il risanamento, la conservazione ed il recupero, l'adattamento funzionale di aggregati urbani già strutturati e la disciplina organica della loro crescita, sia attraverso l'eventuale previsione di nuovi aggregati o la razionalizzazione ed integrazione dei sistemi di raccordo ed interconnessione delle funzioni aggregate e l'ambiente naturale.

Come è possibile evincere dallo stralcio della Tavola n. D2 "Territorio Urbano: Zonizzazione" del PRG vigente, la nuova fermata, nonché il tracciato ferroviario ricadono in "Aree destinate a Urbanizzazione Primaria" in particolare Aree Ferroviarie (AF). Parte della rotonda di svincolo in progetto che permette la connessione della nuova fermata alla viabilità esistente e all'ospedale ricade in "Aree destinate a Urbanizzazione Primaria" in particolare Viabilità di Piano.

Le aree di cantiere si sviluppano in aree non disciplinate dalle norme del PRG.

Riassumendo quanto esposto, il Proponente afferma che in generale, per quanto concerne la compatibilità tra progetto e disciplina delle zone omogenee, il progetto è coerente con lo strumento pianificatorio comunale. Le aree d'intervento occuperanno, per la maggior parte, una porzione di suolo classificata come aree per urbanizzazione primaria, nello specifico insisterà su aree dedicate alla rete ferroviaria rispettando anche gli obiettivi di progetto del PTCT della Provincia Barletta-Adria-Trani. La nuova fermata Barletta Ospedale in progetto, si sviluppa prevalentemente in un'areale identificato dal PTCP come di potenziamento della rete ferroviaria; in particolare il progetto in esame è coerente con il Piano che prevede per l'area gli interventi di potenziamento ed Elettrificazione della tratta Barletta-Canosa della linea RFI Barletta Spinazzola con realizzazione di un punto di incrocio in corrispondenza della fermata di Canne della Battaglia e della nuova fermata dell'Ospedale di Barletta. Le aree di cantiere inoltre non interferiscono con aree disciplinate dallo strumento regolatore comunale vigente, né sorgono in aree la cui destinazione sia in contrasto con ulteriori specifiche previsioni dei piani urbanistici, a livello comunale, provinciale e regionale.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Lo studio preliminare ambientale ha affrontato le componenti ambientali significative per il progetto in esame descrivendo, per ciascuna di esse, le caratteristiche ambientali dell'area e gli effetti rilevanti del progetto, con riferimento a fase di cantiere e di esercizio.

Gli elaborati forniti dal proponente hanno consentito una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto.

Aria e ambiente atmosferico

La Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano regionale per la qualità dell'aria", ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti".

Il Piano (PRQA), consente di raggiungere il livello massimo di conoscenza dello stato della componente ambientale ARIA, ed è stato redatto secondo i seguenti principi generali: conformità alla normativa nazionale; principio di precauzione; completezza e accessibilità delle informazioni.

Sulla base dei dati a disposizione è stata effettuata la zonizzazione del territorio regionale e sono state individuate "misure di mantenimento" per le zone che non mostrano particolari criticità (Zona D) e "misure di risanamento" per quelle che, invece, presentano situazioni di inquinamento dovuto al traffico veicolare (Zona A), alla presenza di impianti industriali soggetti alla normativa IPPC (Zona B) o ad entrambi (Zona C). Le "misure di risanamento" prevedono interventi mirati sulla mobilità da applicare nelle Zone A e C, interventi per il comparto industriale nelle Zone B ed interventi per la conoscenza e per l'educazione ambientale nelle zone A e C. Il territorio di Barletta, nel quale ricade l'intervento in oggetto, rientra in zona C (traffico e attività produttive) ossia zone che presentano situazioni di inquinamento e pertanto tra i comuni in cui si devono attuare interventi prioritari e con obbligatorietà di richiesta di finanziamento.

La Regione Puglia con DGR n. 2420/2013 ha approvato la zonizzazione del territorio regionale ai sensi del D.Lgs. 155/2010 e la relativa classificazione di zone ed agglomerati, annullando e sostituendo la zonizzazione e la relativa classificazione presenti nella DGR n. 2979/2011. Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone:

1. ZONA IT1611: zona collinare;
2. ZONA IT1612: zona di pianura;
3. ZONA IT1613: zona industriale, costituita dai comuni di Brindisi e Torchiarolo, in provincia di Brindisi, e dai comuni di Taranto, Statte, Massafra, Cellino S. Marco, San Pietro Vernotico, in provincia di Taranto; la zona è quindi costituita da aree tra loro non contigue, ma caratterizzate entrambe dalla presenza di importanti insediamenti industriali;
4. ZONA IT1614: agglomerato di Bari, comprendente l'area del Comune di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso e Triggiano.

L'area di interesse ricade nella zona di pianura IT1612.

L'art. 5 del D. Lgs. 155/10 prescrive che le Regioni e le Province Autonome adeguino la propria rete di monitoraggio della qualità dell'aria alle disposizioni di legge. La Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA) è stata approvata dalla Regione Puglia con D.G.R. 2420/2013 ed è composta da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private). La RRQA è composta da stazioni da traffico (urbana, suburbana), di fondo (urbana, suburbana e rurale) e industriali (urbana, suburbana e rurale)

Alla Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria costituita da 53 stazioni, se ne affiancano altre di valenza locale. Tutte le stazioni sono dotate di analizzatori automatici per la

rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D.Lgs.155/10: PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, O₃, Benzene, CO, SO₂. Nei territori sprovvisti di reti di monitoraggio, e su richiesta delle Amministrazioni locali, ARPA conduce campagne di rilevazioni con laboratori mobili. La determinazione degli Idrocarburi Policiclici Aromatici e dei metalli pesanti è condotta in laboratorio, sui campioni di PM₁₀ prelevato in selezionate stazioni di monitoraggio.

La centralina più vicina al sito in oggetto di studio è dunque la stazione di fondo Barletta-Casardi nel comune di Barletta. Oltre agli inquinanti, nella stazione di monitoraggio di interesse di Barletta-Casardi, vengono monitorati anche Idrocarburi Policiclici Aromatici e i metalli pesanti normati dal D. Lgs.155/10.

Per fare un'analisi qualitativa dello stato attuale della qualità dell'aria del territorio, si riportano i valori medi monitorati nel corso degli ultimi 3 anni nei quali sono disponibili i dati (anno 2017, 2018 e 2019).

Centralina Barletta-Casardi	PM ₁₀ (µg/m ³) Medio annuo	PM _{2.5} (µg/m ³) Medio annuo	NO ₂ (µg/m ³) Medio annuo	C ₆ H ₆ (µg/m ³) Medio annuo	Benzo(a)pirene Medio annuo
2017	23	13	18	1.2	<0.2
2018	22	14	19	0.6	<0.2
2019	22	11	20	0.3	

Centralina Barletta-Casardi	O ₃ (µg/m ³) Max della media mobile (8ore)	O ₃ (µg/m ³) n.superamenti (8ore)
2017	147	30
2018	143	10
2019	131	5

Per PM₁₀ il limite sulla media annuale viene dunque rispettato in tutto il triennio preso a riferimento, così come anche il numero dei superamenti lordi del valore limite giornaliero di 50 µg/m³, pari a 6 nel 2017, 2 nel 2018 e 8 nel 2019.

Per PM_{2.5} il limite di 25 µg/m³ non è stato superato nel corso di nessun anno del triennio considerato.

Per NO₂ il limite annuale di concentrazione (pari a 40 µg/m³) non è stato superato per nessun anno di riferimento.

Per O₃ il valore limite (pari a 120 µg/m³) è stato superato in tutti gli anni del triennio considerato, ma il trend è in diminuzione.

Da quanto mostrato, l'area di studio può essere definita come priva di importanti fenomeni di inquinamento, con concentrazioni medie degli inquinanti complessivamente rispettose delle indicazioni normative vigenti, ad eccezione del parametro Ozono, il cui il valore obiettivo a lungo termine è stato superato non solo nella stazione di Barletta ma in tutte le province del territorio regionale, come anche negli anni precedenti, a conferma del fatto che la Puglia, per la propria collocazione geografica, è soggetta ad elevati valori di questo inquinante.

Per la fase di esercizio il proponente evidenzia che la realizzazione del progetto ricade in un'area, posta al confine del centro abitato di Barletta, caratterizzata, ad eccezione del ricettore sensibile costituito dall'esistente struttura ospedaliera, dalla scarsa presenza di abitazioni e perlopiù da insediamenti produttivi/industriali sparsi. A valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam e tenuto conto della tipologia delle opere previste dal progetto e delle emissioni di inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'opera in oggetto, non si ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti in fase di esercizio.

Per quanto riguarda la fase di cantiere è prevedibile un aumento delle emissioni (polveri e gas) in atmosfera indotto direttamente dal transito degli automezzi e dalle attività di movimento terra. In particolare, le attività con maggiore generazione di polveri sono costituite da:

- attività preliminari di scotico e predisposizione dell'area di cantiere;
- scavi per la costruzione delle opere;
- movimentazione delle terre da scavo nelle aree di stoccaggio;
- transito degli automezzi nelle aree di cantiere.

Le aree di cantiere per la realizzazione dell'opera in progetto sono state selezionate in base alla:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale (strada statale ed autostrada);
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico;
- assenza di vincoli ambientali.

Il Proponente stima l'emissione di inquinanti in atmosfera secondo le singole tipologie di attività con l'obiettivo finale di ottenere una stima complessiva dell'emissione ed eventualmente valutare gli interventi di mitigazione necessari. La stima viene affrontata con modelli semplificati.

Assumendo che l'impatto più significativo esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente atmosfera sia generato dal sollevamento di polveri (indotto direttamente dalle lavorazioni o indirettamente dal transito degli automezzi sulle aree di cantiere non pavimentate), si sono quindi stimati i ratei emissivi riportati nella tabella sottostante.

Attività	Emissione PM₁₀ g/ora
Scotico delle aree di cantiere	23,9
Sbancamento materiale produzione	20
Mezzi in transito su strade non pavimentate	39,5
Cumuli di terra, ed attività di carico e scarico	15,1
TOTALE:	98,5

Per valutare se tale emissione oraria è compatibile con i limiti della qualità dell'aria si fa riferimento a quanto riportato nei paragrafi "Valori di soglia di emissione per il PM10" delle suddette Linee Guida ARPAT. Il valore di 98,5 g/h PM10 è nettamente inferiore al valore di 174

g/h e pertanto tale emissione è da considerarsi compatibile e sostenibile, senza dover eseguire nessuna azione di mitigazione.

Mitigazioni – Per limitare al massimo l’impatto sulla componente atmosfera, è prevista l’installazione di una barriera antipolvere di cantiere come descritto all’interno del paragrafo relativo alle mitigazioni degli impatti previsti, al quale si rimanda. Sarà comunque inoltre previsto il monitoraggio dei ricettori più prossimi alle aree di cantiere, come indicato all’interno dello studio specifico, il “Piano di Monitoraggio ambientale” IA5D01D22RGMA0000001A. Saranno inoltre adottati tutti gli accorgimenti tipici di cantiere al fine di limitare comunque la diffusione delle emissioni pulverulenti, ovvero:

- ridurre la velocità del transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
- ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
- utilizzare mezzi telonati e umidificare il materiale ed evitare qualsiasi attività di combustione all’aperto.

Rumore

Per quanto riguarda l’area di studio, si individuano una serie di ricettori intorno all’area delle lavorazioni, a destinazione d’uso ospedaliero, residenziale e terziario. Tali ricettori, sono indicati nel PRG in zone non urbanizzate (fuori dal perimetro del territorio urbano) che saranno valutate con i limiti di immissione fissati dal D.P.C.M. del 1 marzo 1991 per Tutto il Territorio Nazionale, mentre la zona ospedaliera verrà valutata cautelativamente con i limiti attribuibili ai ricettori sensibili della classe II. Nella Figura 11 si riporta lo stralcio della planimetria dell’area di cantiere, con evidenziate sia le aree di cantiere che i ricettori individuati.



Figura 11 – Stralcio ortofoto dell’area di studio

Per le attività di cantiere, le sorgenti di emissione acustica sono rappresentate dai macchinari e dalle attrezzature utilizzati in cantiere. Mentre i cantieri base e operativi, a basso impatto acustico, avranno una durata pari all’intera durata dei lavori di costruzione, ciascuna area tecnica

avrà durata limitata al periodo di realizzazione dell'opera di riferimento. L'entità dell'impatto acustico è funzione della tipologia di macchinari utilizzati e dunque delle relative potenze sonore, del numero di macchinari e della loro contemporaneità, delle fasi di lavoro e delle percentuali di utilizzo. L'entità dell'impatto acustico varia inoltre in relazione alla conformazione del territorio e agli eventuali ostacoli presenti. Data la natura delle opere da realizzare, si ipotizza che le lavorazioni più significative in termini di emissione acustica siano le attività di scavo e movimentazione terra. Al fine di pervenire a valutazioni previsionali conformi ai periodi di riferimento diurno e notturno indicati dal D.P.C.M. 01/03/91, è necessario ipotizzare le modalità con le quali i vari macchinari di cantiere risultano operativi.

La determinazione dei livelli di rumore indotti è stata effettuata con l'ausilio del modello previsionale di calcolo SoundPLAN 8.2 della soc. Braunstein + BerntGmbH.

Per quanto riguarda i cantieri per la realizzazione delle opere e dei manufatti in progetto, non essendo al momento possibile determinare le caratteristiche di dettaglio dei macchinari di cantiere, con le relative fasi di utilizzo (queste dipenderanno infatti dall'organizzazione propria dell'appaltatore), sono state eseguite le simulazioni ipotizzando quantità e tipologie di sorgenti standard.

Si riporta in Figura 12 la mappa isolivello in planimetria, calcolate a 4 metri di altezza dal piano campagna, della pressione sonora simulata.

Considerato che il comune di Barletta risulta sprovvisto di un Piano di Zonizzazione Acustica, al fine di verificare il rispetto del limite normativo, si rimanda al DPCM del 1 marzo 1991, in base al quale le aree interessate dalla realizzazione delle opere in progetto rientrano nel campo del "Tutto il territorio nazionale", ovvero con limite diurno pari a 70 dB(A). La zona ospedaliera è stata considerata con un limite cautelativo di 50 dB(A). A valle di tale verifica si è osservato che nel corso di dette lavorazioni potrebbero verificarsi superamenti dei limiti normativi presso la zona ospedaliera, pertanto si ritiene opportuno posizionare 1 barriera antirumore fisse di altezza pari a 5 m, che consentirà di contenere i livelli di pressione sonora.

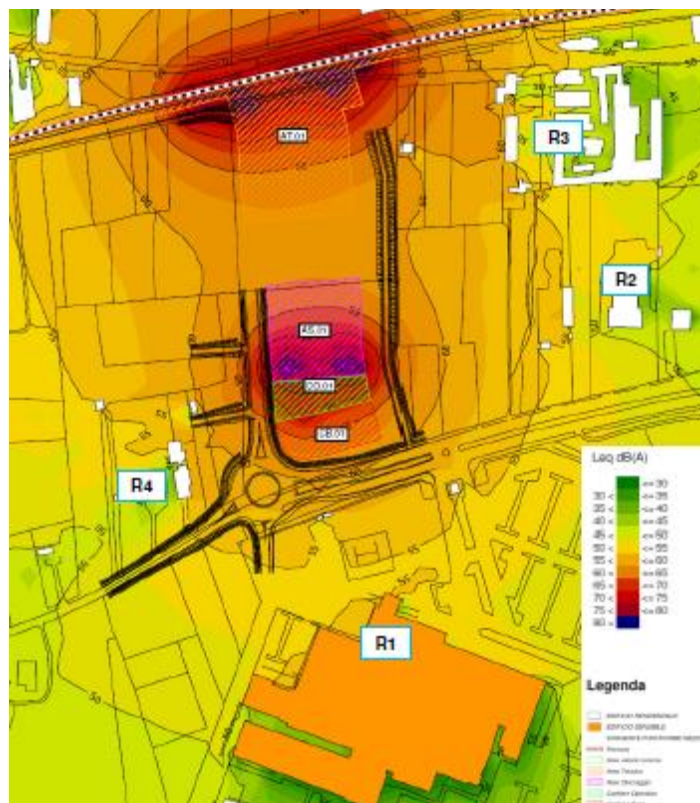


Figura 12 – Output del modello di simulazione

Gli interventi di mitigazione possono contribuire ad una sostanziale diminuzione del livello di emissione sonora; tuttavia, considerata la vicinanza del ricettore sensibile R1, l'installazione delle suddette barriere antirumore in corrispondenza delle aree di cantiere risulterebbe insufficiente in termini di abbattimento delle emissioni sonore al di sotto sia del limite di 50 dB(A) per il periodo diurno. Pertanto, per ovviare al presunto superamento dei limiti imposti sarà necessario richiedere la deroga per le attività rumorose dovute ad attività di cantiere secondo quanto stabilito dal Comune di appartenenza dei ricettori abitativi.

Per quanto riguarda la valutazione del rumore in esercizio, lo SPA non riporta analisi specifiche stante le caratteristiche dell'opera in progetto, individuata nel solo edificio di stazione. In particolare non è valutato l'effetto dell'incremento di traffico ferroviario previsto (da 3 a 16 treni /giorno). Purtuttavia, il presente progetto si inserisce, senza introdurre ulteriori elementi emissivi in esercizio, nell'ambito del progetto di elettrificazione precedente citato e per il quale è stato emesso parere di compatibilità ambientale. Questa Commissione ha proceduto a valutare eventuali impatti aggiuntivi, tenendo in debito conto quanto analizzato nel SIA del progetto complessivo e nel relativo parere.

Vibrazioni

Al fine di valutare l'impatto vibrazionale all'interno degli edifici in termini di disturbo indotto sulle persone, si farà riferimento alla norma italiana UNI 9614:2017, la quale recepisce le prescrizioni fondamentali della normativa internazionale (ISO 2631). I livelli massimi di vibrazione imposti per la limitazione del disturbo sulla persona sono generalmente più restrittivi di quelli relativi al danneggiamento degli edifici (normativa ISO 4866 e UNI 9916). Quindi, si può ragionevolmente assumere che, nel caso in cui la vibrazione non superi i limiti fissati per il

disturbo sugli individui, non si abbiano di conseguenza effetti seppur minimi di danneggiamento sugli edifici.

Le opere previste saranno realizzate in corrispondenza della linea ferroviaria già in esercizio e la realizzazione delle opere in progetto è finalizzata a fornire un servizio al territorio nel quale rientrano opere (stazione, fabbricato, parcheggio, passerelle pedonale e ciclabile) che, durante la fase di esercizio non inducono potenziali impatti vibrazionali di rilevanza significativa. Pertanto, afferma il Proponente, la componente vibrazionale è considerata solo in relazione alla fase di realizzazione delle opere. Valgono qui le considerazioni già sviluppate per la componente rumore.

Con riferimento alle vigenti normative, le attività di cantiere possono essere definite come sorgenti di vibrazione intermittente. Lo studio riportato è relativo alle lavorazioni eseguite all'interno delle aree di cantiere analizzate, analizzando in particolar modo la movimentazione e realizzazione dell'opera e l'utilizzo del martello demolitore e palificazione. L'impatto vibrazionale nelle simulazioni numeriche è stato valutato in termini di livello ponderato globale di accelerazione $L_{w,z}$, in campo libero, (definito in unità dB secondo la normativa UNI 9614 per asse generico), per un confronto con i valori di riferimento per il disturbo alle persone.

La componente Vibrazioni è stata analizzata in relazione alla tipologia di opere in progetto, che consistono in:

- fermata Barletta-Ospedale;
- banchina per la fermata Barletta Ospedale;
- parcheggio con capienza 134 posti auto di cui 3 posti auto per persone a mobilità ridotta a servizio della nuova stazione;
- nuova viabilità di collegamento alla viabilità esistente;
- passerella pedonale con copertura e percorso ciclabile;
- servizio Bike sharing.

In particolare, l'attenzione è stata posta sulla fase di cantiere. La preparazione dei cantieri prevedrà, tenendo presenti le tipologie impiantistiche previste, indicativamente le seguenti attività principali:

- scotico del terreno vegetale con relativa rimozione e accatastamento o sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei;
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico (sbancamento, riporto, rimodellazione);
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;
- eventuale perforazione di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale;
- costruzione dei basamenti di impianti e fabbricati;
- montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

La tipologia di opera da realizzare non comporta attività di lavorazione con significative interazioni sulla componente vibrazioni. Le attività che comportano l'uso di trivelle per l'esecuzione di pali e micropali sono contenute ad interventi di durate limitate e posizionate in prossimità della banchina e della nuova stazione; gli edifici circostanti alle aree in cui avverranno tali lavorazioni, sono in numero esiguo e di tipo commerciale/produttivo/industriale.

Il calcolo del livello di vibrazione in condizioni di campo libero, è stato definito nell'intorno del cantiere con una risoluzione di circa 5 m nelle due direzioni orizzontali, ottenendo delle griglie che sono state successivamente utilizzate con un programma di interpolazione per ottenere delle mappature isolivello. Per le attività di scavo e movimentazione materiali a 35 metri viene raggiunto il limite di 72 dB, per l'utilizzo del martello demolitore e palificazione il limite di 72 dB è raggiunto ad una distanza di circa 45 metri.

Dal punto di vista quantitativo, i livelli di vibrazione attesi durante i lavori di realizzazione delle opere in progetto (soprattutto per quanto riguarda le attività di palificazione) evidenziano la possibilità che vengano ad essere presenti fenomeni di annoyance solo a distanze inferiori ai 30 metri dalle macchine operatrici. Gli edifici sensibili e residenziali sono collocati a distanza tali da poter considerare i potenziali impatti dovuti alle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere, trascurabili. In definitiva, quindi, la componente vibrazioni non è considerata significativa per l'intervento in progetto.

Al fine di escludere potenziali impatti vibrazionali, sarà predisposto il monitoraggio della componente, allo scopo di valutare gli effettivi impatti che le lavorazioni potrebbero comportare sui ricettori residenziali più prossimi alle aree di cantiere e sull'Ospedale di Barletta Dimiccoli presente nella zona.

In termini di disturbo alle persone va evidenziato come in generale tutte le lavorazioni che danno origine a vibrazioni e che potrebbero arrecare disturbo ai residenti prossimi alle aree di lavoro si svolgono in orario diurno, cui corrispondono comunque limiti di disturbo più elevati di quelli relativi alle ore notturne. In termini di severità, l'impatto atteso si estenderà alla sola limitata durata dei lavori e sarà, quindi, limitato nel tempo.

Acqua e risorse idriche

L'area ricade all'interno del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale che, comprendendo 14 bacini idrografici, copre una superficie di circa 68.200 km² ed include interamente le regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, quasi interamente la regione Molise e parte del Lazio e dell'Abruzzo, racchiudendo 25 Province, di cui 6 parzialmente (L'Aquila, Chieti, Isernia, Frosinone, Latina, Roma). In particolare, l'area rientra nel territorio dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Il reticolo idrografico della Regione Puglia è poco sviluppato a causa della natura calcarea dei terreni; solo in alcune aree la minore permeabilità del suolo ha consentito la formazione di alcuni corsi d'acqua, che invece nelle altre aree sono alquanto assenti o rivestono carattere stagionale o addirittura effimero. Nell'ambito del Piano di Tutela Regionale delle Acque, sono stati definiti i bacini idrografici ed i corpi idrici superficiali di interesse e si è provveduto alla loro codifica definitiva. La perimetrazione dei bacini idrografici principali che interessano il territorio regionale, ha portato a riconoscere in totale 227 bacini "principali" di cui 153 affluenti direttamente nel mare Adriatico, 23 bacini affluenti nel Mare Jonio, 13 bacini afferenti al Lago di Lesina, 10 bacini afferenti al Lago di Varano e 28 bacini endoreici.

Il territorio di interesse è situato all'interno della città di Barletta in destra idrografica alla foce del fiume Ofanto, il più importante fiume della Puglia per lunghezza, bacino e ricchezza d'acque.

Il fiume Ofanto ha un bacino che interessa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Ha una forma pressoché trapezoidale, superficie 2.790 kmq, perimetro 320 km, altitudine media 450 m ed una pendenza media pari a 5,33%. L'altezza del bacino varia da un massimo di 1453 metri, raggiunti in Campania nell'alta valle di Conza, passando dai 700 metri in Basilicata, fino alla Bassa Valle in Puglia dove l'altezza media si aggira sui 200-300 m. Il valore della piovosità media del bacino idrografico è di 780 mm annui.

Il regime dei deflussi è principalmente condizionato da quello degli afflussi, data dalla mancanza di forti precipitazioni nevose e di apporti glaciali. La portata delle sue acque è molto modesta, ad andamento stagionale, con punte di massimo afflusso durante il mese di settembre e di dicembre e di minimo afflusso nei mesi estivi di luglio ed agosto. In particolare, la sua portata varia da un minimo di 1 mc/s in agosto ad un massimo di 35-40 mc/s in gennaio, con media annuale intorno ai 15 mc/s.

La Regione Puglia, con la pubblicazione della D.G.R. n. 1640 del 12/07/2010 sul BURP n. 124 del 23/07/2010, ha formalizzato il piano di monitoraggio dei Corpi Idrici Superficiali (C.I.S.) sull'intero territorio regionale. Il monitoraggio è stato previsto e reso obbligatorio dallo Stato Italiano con il D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE (Direttiva Acque), delegandone l'attuazione alle Regioni.

La rete di monitoraggio della Regione Puglia comprende un numero totale di n. 128 siti di monitoraggio (allocati in n. 87 corpi idrici superficiali).

Lungo il fiume Ofanto sono presenti due stazioni di monitoraggio (per la categoria corpi idrici superficiali) e due stazioni volte a monitorare la vita dei pesci.

Per i corpi idrici sotterranei lo Stato di qualità è definito sulla base dello stato quantitativo e dello stato chimico. In entrambi i casi si assegnano due giudizi: buono e scarso. Il giudizio finale sullo stato complessivo è definito sulla base del valore peggiore tra lo stato quantitativo e lo stato chimico. Per quanto concerne invece lo stato del corpo idrico sotterraneo del Fiume Otranto "Acquifero alluvionale basse valle dell'Ofanto", è stato registrato uno stato chimico, quantitativo e complessivo "Scarso".

Le aree di cantiere, in ragione della lontananza con il corpo idrico Ofanto e della presenza di importanti infrastrutture tra le aree di lavoro e il corpo idrico più prossimo, non presentano interferenze con la componente acque superficiali. La realizzazione delle opere prevede la realizzazione di fondazioni superficiali, ad eccezione della realizzazione dei muri su pali in corrispondenza delle banchine di stazione e di una paratia di micropali provvisoria a sostegno del binario, nelle fasi realizzative. La realizzazione di pali di fondazione costituisce un'operazione che, in relazione alle diverse tecnologie di realizzazione adottate, può generare potenziali impatti sulla qualità delle acque sotterranee.

Sia i pali che i micropali previsti verranno realizzati fino ad una profondità massima di 6 metri. Considerando la profondità della falda a 7,5 m dal p.c. e che i suddetti pali saranno impostati sul rilevato ferroviario e quindi al di sopra del piano campagna, non si riscontra interferenza con la falda. Inoltre, nella realizzazione delle fondazioni per le opere provvisorie si troveranno sistemi adeguati che permettono il controllo sia della filtrazione delle acque sotterranee che della percolazione delle acque superficiali nello scavo, meglio dettagliati nel capitolo riguardante la mitigazione degli impatti previsti per la componente.

La possibile eventuale alterazione delle qualità fisico - chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, oltre alle ulteriori lavorazioni previste sarà dunque evitata mediante una corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato, ovvero mediante la previsione di

opportuni accorgimenti da attuare in caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo.

Sarà inoltre predisposto, nelle aree interessate da scavi, movimenti terre, potenziali sversamenti accidentali e da lavorazioni, quali realizzazione di fondazioni profonde, che possono interferire sulla qualità dell'ambiente idrico sotterraneo, un opportuno Piano di Monitoraggio della componente (vedi "Progetto di monitoraggio ambientale" IA6D01D22RGMA0000001A).

La determinazione più rilevante ai fini dell'uso del territorio è, senza dubbio, l'individuazione delle aree a pericolosità idraulica e a rischio di allagamento. Dall'analisi delle possibili interferenze sullo stato qualitativo delle acque si può affermare che gli interventi previsti in progetto non interferiscono con alcun elemento idrografico; l'ubicazione della stazione risulta infatti essere distante da corsi d'acqua che possano essere soggetti ad interferenze di tipo qualitativo.

L'Autorità di Bacino ha provveduto alla redazione del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) adottato dalla Regione Puglia nel dicembre del 2004 e approvato nel novembre del 2005. Il PAI della Regione Puglia si pone quale obiettivo immediato la redazione di un quadro conoscitivo generale dell'intero territorio di competenza dell'Autorità di Bacino; nel contempo effettua un'analisi storica degli eventi critici (frane e alluvioni) che consente di individuare le aree soggette a dissesto idrogeologico, per le quali è già possibile una prima valutazione del rischio.

Il progetto in esame e le aree di cantiere non risultano interferenti con aree classificate a Pericolosità Idraulica di alcun livello. Per quanto riguarda il rischio idraulico l'area non ricade all'interno delle quattro classi di rischio (DPCM 29 settembre 1998 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui all'art. 1, comm. 1 e 2, del DL 11 giugno 1998, n. 180").

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il RD 3267/1923, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico. Le aree di esercizio e di cantiere non interferiscono con il vincolo idrogeologico.

Suolo e sottosuolo

La Puglia è caratterizzata da rilievi di modesta entità, infatti soli l'1,4% del territorio, pari a circa 290 km², ha quote superiori a 700 m s.l.m.; il 45,2% (8760 kmq) può considerarsi area collinare ed il rimanente 53,7 % (10.300 kmq) è costituito da pianura. La zona centrale della regione, la Terra di Bari, è caratterizzata dalla presenza del rilievo delle Murge, un altopiano carsico che si estende dal fiume Ofanto al Canale Reale fra Brindisi e Taranto. Le Murge, che raggiungono i 686 m s.l.m. a Torre Disperata, sono anch'esse segnate verso Est da una successione di ripiani d'origine marina ed insieme, probabilmente, tettonica. Basse colline che non superano i 200 m di quota si rinvengono a Nord-Est di Taranto; ad esse viene dato il nome di Murge tarantine. Oltre che di grandi rilievi, la Puglia è povera di corsi d'acqua; ciò è imputabile sia alle scarse precipitazioni che caratterizzano il clima regionale, sia alla natura del terreno, in prevalenza carsico, che assorbe rapidamente le acque meteoriche. Fra i fiumi più importanti è l'Ofanto che nasce in Irpinia e dopo un percorso lungo 165 km (di cui 85 interessano il territorio pugliese) sfocia in Adriatico a Nord di Barletta.

Durante le fasi di cantierizzazione i possibili impatti generabili sulla componente possono essere ricondotti alle seguenti tipologie principali: l'occupazione, inevitabile, di suolo da parte dei cantieri, l'utilizzo dello stesso in termini di scavi e la possibile contaminazione della matrice a

seguito di sversamenti accidentali correlati alle attività previste. Le aree di cantiere sono state selezionate al fine di ridurre al minimo il consumo e l'occupazione di suolo. Queste infatti sono collocate in parte all'interno dell'area destinata al parcheggio previsto dal progetto e per la restante parte all'interno dell'area, attualmente agricola, interclusa tra la viabilità, il parcheggio e la passerella pedonale di progetto. Tali aree, una volta ultimata la fase di cantiere, saranno ad ogni modo ripristinate. L'occupazione di suolo dunque riveste carattere temporaneo e costituisce un impatto reversibile.

Sotto il profilo geomorfologico l'area non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio. Inoltre, il terreno, pur presentando caratteristiche meccaniche variabili con la profondità, non evidenzia nessuna criticità dal punto di vista geotecnico e si esclude il rischio di liquefazione. Considerata dunque l'entità degli interventi e le caratteristiche delle aree su cui si svolgeranno i lavori, si conferma l'assenza di interferenze con la componente in esame.

Così come perimetrata nel PAI, le aree di progetto non interferiscono con zone di pericolosità geomorfologica e quindi a possibili fenomeni di instabilità del territorio.

Nell'area di progetto, non sono presenti nessuno degli elementi appartenenti alle Componenti idro-geo-morfologiche individuate dal PPTR, così come anche nelle aree destinate ai cantieri.

Le opere previste dal progetto, così come le aree di cantiere, si inseriscono in un contesto di prima periferia rispetto al centro abitato di Barletta, caratterizzato da aree perlopiù industriali/produttive, tessuti urbani discontinui ed infrastrutture. La nuova stazione si svilupperà, in parte all'interno di "reti ferroviarie comprese le superfici annesse" e nella restante in aree a "seminativi semplici non irrigui" e a "pascolo naturale, praterie, incolti". Il parcheggio, così come parte della pista ciclabile e pedonale, si sviluppa invece in aree destinate a "seminativi semplici non irrigui". La restante parte di quest'ultime due opere attraversano invece "Cespuglieti e arbusteti". La nuova viabilità di progetto si innesta nella viabilità esistente, interessando quindi "reti stradali e spazi accessori" mentre, per parte della rotatoria e per il tratto di collegamento al parcheggio di progetto, attraversa un'area a "Cespuglieti e arbusteti".



Figura 13 – Contesto territoriale in cui si sviluppa l'area d'intervento

Aree protette

Attualmente sul territorio pugliese sono stati individuati 92 siti Natura 2000, tra cui 24 sono Siti di Importanza Comunitaria (SIC), 56 sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC) (le ZSC sono state designate con il DM 10 luglio 2015 e il DM 21 marzo 2018), 12 sono Zone di Protezione Speciale (ZPS). Tre SIC sono esclusivamente marini (pertanto non inclusi nel calcolo delle superfici a terra). Molti dei siti hanno un'ubicazione interprovinciale. Complessivamente la Rete Natura 2000 in Puglia si estende su una superficie di 402.899 ettari, pari al 20,81 % della superficie amministrativa regionale. La Rete Natura 2000 in Puglia è rappresentata da una grande variabilità di habitat e specie, anche se tutti i siti di interesse comunitario (SIC e ZPS) presenti rientrano nella Regione Biogeografica Mediterranea e Marino Mediterranea.

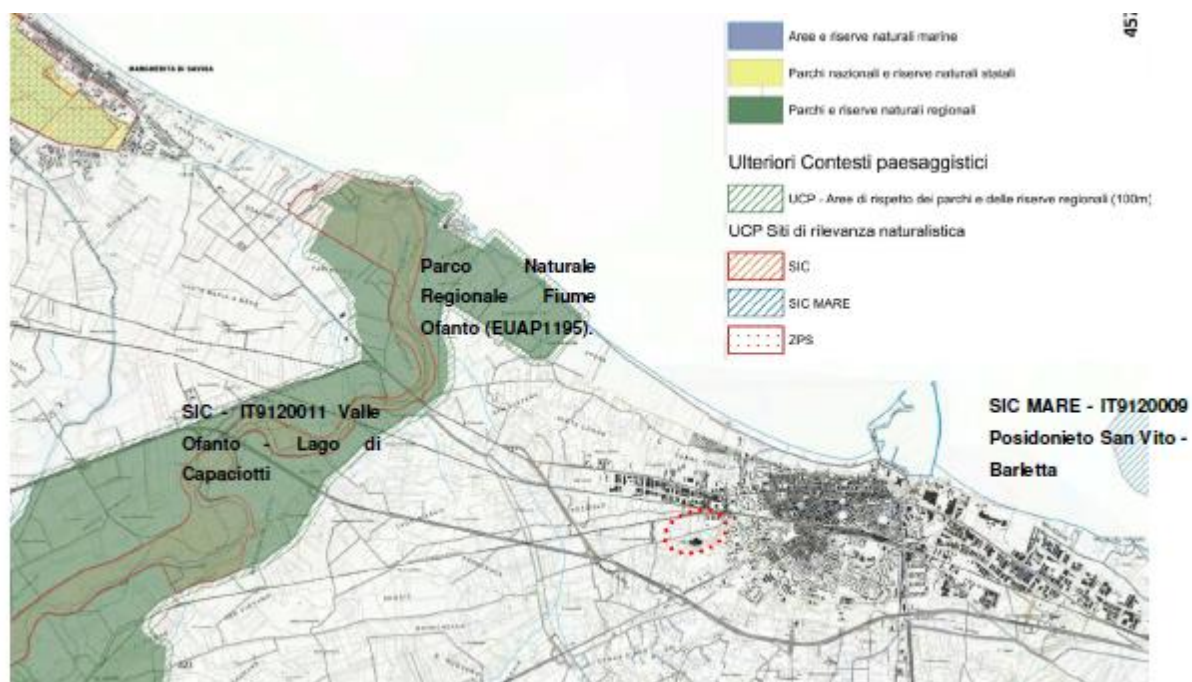


Figura 14 – Componenti delle Aree Protette nell'area interessata dalla realizzazione degli interventi (tratteggiato rosso).

L'area di interesse è indicata nel cerchio rosso (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**): si evidenzia come le aree di intervento non interferiscono con le aree protette presenti, essendo queste poste a notevole distanza.

Sia le aree di cantiere sia le aree di esercizio non interferiscono con le aree e i beni tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/04 individuati dal PPTR. Inoltre, è evidenziata l'assenza di interazione tra aree di cantiere/esercizio e aree vincolate e tutelate (SIC/ZSC e ZPS) poste a notevole distanza da entrambe le aree di lavorazione/esercizio.

L'area oggetto dell'intervento (Barletta) è in un'area caratterizzata dalla forte presenza dell'uomo attestabile non solo dagli orti ma anche da ampie zone edificate in aree sensibili (ospedale di Barletta, ferrovia esistente), inoltre secondo il Proponente, l'intervento risponde positivamente agli obiettivi individuati dal PPTR per l'ambito Valle dell'Ofanto (in particolare alla componente A3 – Struttura e componenti antropiche e storico-culturali).

L' impatto dei cantieri da un punto di vista visuale è maggiore per i cantieri a ridosso delle viabilità, in particolare da Viale Ippocrate, poiché è possibile vedere le recinzioni di cantiere:

tali alterazioni sono tuttavia temporanee perché limitate al tempo delle lavorazioni. Inoltre, per quanto riguarda le aree occupate dai cantieri, non si evidenzia la presenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico.

Nel caso della nuova fermata Barletta Ospedale, si ritiene che la realizzazione dell'intervento sia migliorativa rispetto all'assetto attuale. Essa, infatti, interessa una piccola porzione di territorio abbastanza degradata dal punto di vista percettivo in cui non si evidenzia la presenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico. In essa, gli interventi relativi alla banchina e ai camminamenti pedonali e ciclabili, al parcheggio riqualificano morfologicamente il contesto aggiungendo il valore derivato dalla nuova funzionalità.

In conclusione, il Proponente afferma quindi l'assenza di impatti potenziali indotti dalla presenza dei cantieri e dall'esercizio dell'opera.

Biodiversità

per mezzo di progetti mirati alla conoscenza e alla fruizione sostenibile dei siti della Rete Ecologica regionale con l'obiettivo di potenziare e ripristinare la funzione di connessione dei corridoi ecologici, di contrastare i processi di frammentazione del territorio e di aumentare la funzionalità ecologica e i livelli di biodiversità del mosaico paesistico regionale. La Rete Ecologica pugliese, definita dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) (2015) è articolata su due schemi. Il primo è quello della Rete ecologica della biodiversità (REB), che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette. Il secondo, Schema direttore della Rete ecologica polivalente (REP), dove la Rete ecologica della biodiversità viene assunta come riferimento per le altre attività progettuali del Piano Paesaggistico (Patto città campagna, Progetti della mobilità dolce, la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri) acquistando un forte carattere di multifunzionalità.

Come evidente dallo stralcio "Analisi delle risorse naturali", le opere in progetto non interferiscono con elementi della rete per la conservazione della biodiversità, né con componenti botanico vegetazionali e di naturalità. L'aria di progetto e quelle che saranno interessate dalla cantierizzazione, ricadono completamente all'interno delle "Aree del ristretto" (Anelli integrativi di connessione periurbana), individuate dalla rete ecologica polivalente regionale.

In tale area, valgono le indicazioni normative (indirizzi e direttive) contenute nelle linee guida del "Patto Città Campagna", e nel progetto territoriale "La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" per quanto riguarda gli approfondimenti alla scala provinciale e locale. Queste aree sono rappresentate da una fascia di territorio agricolo intorno alla città, come quella interessata dalle opere in progetto. In queste zone il progetto territoriale regionale del "Patto città Campagna", prevede che si restituisca qualità ambientale e paesaggistica a entrambi i territori: a quello urbano definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica e a quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni; queste azioni sono finalizzate in primis al superamento del processo degenerativo che ha visto nell'urbanizzazione della campagna, la crescita del degrado di entrambi gli ambienti di vita, quello urbano e quello rurale. Il progetto di realizzazione della nuova stazione, unitamente alle opere connesse quali in primis il percorso pedonale e ciclabile e le opere di sistemazione a verde, perseguono le finalità, oltre quelle primarie di connessione e potenziamento infrastrutturale, di riqualificazione delle aree degradate del distretto.

Come individuato dalla Regione Puglia, relativamente all'Uso del suolo, le aree di cantiere ricadono nelle seguenti classi di uso del suolo:

Aree di cantiere	Uso del suolo
AT.01	Seminativi semplici non irrigui
AS.01	Cespuglieti e arbusteti
CO.01	Cespuglieti e arbusteti
CB.01	Cespuglieti e arbusteti

Per quanto concerne la Rete ecologica, la stazione e le aree di cantiere non interferiscono con gli elementi costitutivi rete per la conservazione della biodiversità né con aree protette e/o di rilevanza naturalistica; ricadono invece nelle aree del ristretto sopra definite. Non si ravvisano dunque interferenze e impatti con la matrice ambientale analizzata.

La Struttura ecosistemica e ambientale risulta costituita dalle seguenti Componenti: Botanico-vegetazionali e Aree protette e Siti naturalistici. L'area di progetto non interferisce con alcun elemento appartenente alle Componenti botanico-vegetazionali individuate dal PPTR né con le Componenti delle Aree protette e Siti naturalistici.

Popolazione e Salute

Gli aspetti del progetto che possono influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le emissioni di inquinanti nella matrice aria e l'alterazione del clima acustico. Alla luce delle valutazioni sopra riportate non si evidenziano particolari problematiche per l'intervento in esame.

Paesaggio e beni paesaggistici



Figura 15 – Ambiti paesaggistici e localizzazione dell'area di intervento



Figura 16 – Ambiti Paesaggistici interessati dall'intervento, in rosso Ambito n. 4 "Ofanto", in giallo Ambito n.5 "La Puglia centrale", in blu il progetto in esame.

Il principale strumento di pianificazione territoriale vigente, a livello d'area vasta, è il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), approvato con Delibera di Giunta Regionale n.176 del 16 febbraio 2015 (pubblicata sul BURP n.40 del 23 marzo 2015).

Il PPTR divide il territorio regionale in 11 Ambiti paesaggistici, ciascuno dei quali viene caratterizzato all'interno del PPTR mediante una Scheda nella quale, ai sensi dell'Art. 135, comm. 2, 3 e 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. sono individuate le caratteristiche paesaggistiche dell'Ambito di riferimento, gli obiettivi di qualità paesaggistica e le normative d'uso.

L'area oggetto dell'intervento ricade per la quasi totalità nell'Ambito n.4 "Ofanto"; solo una parte della rotonda di svincolo ricade invece nell'Ambito n. 5 "La Puglia centrale" (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, Figura 16)

L'Ambito della Valle dell'Ofanto è costituito da una porzione ristretta di territorio che si estende parallelamente ai lati del fiume stesso in direzione SO-NE, lungo il confine che separa le province pugliesi di Bari, Foggia e Barletta-Andria-Trani, e le province esterne alla Regione di Potenza e Avellino. L'Ambito è coincidente con il sistema idrografico del fiume Ofanto, e del suo principale affluente il Locone ed è caratterizzato da una orografia collinare degradante con dolci pendenze verso gli alvei fluviali.

Il territorio dell'Ofanto risulta essere estremamente produttivo, ricco di colture arboree e di seminativi irrigui e le morfotipologie rurali presenti sono soprattutto riconducibili alla categoria delle associazioni prevalenti, con alcune aree a mosaico agricolo, scarsamente caratterizzato dalla presenza urbana.

L'Ambito della Puglia Centrale è caratterizzato dalla prevalenza di una matrice olivetata che si spinge fino ai piedi dell'altopiano murgiano. La delimitazione dell'Ambito si fonda essenzialmente lungo gli elementi morfologici costituiti dalla linea di costa e dal gradino murgiano nord-orientale, mentre a sud e ad ovest, a causa della mancanza di delimitazioni morfologiche evidenti, sono stati considerati i confini comunali. La dominante agricola della maglia olivetata caratterizzante l'intero ambito, tende ad interrompersi in prossimità delle grandi

infrastrutture ed intorno ai centri urbani, dove le tensioni e le attese sui suoli in prossimità del margine urbano creano condizioni di promiscuità tra costruito e spazio agricolo alterando il rapporto storico tra città e campagna. L'ambito della Puglia centrale è contraddistinto da due differenti sistemi insediativi di lunga durata: il primo, a Nord, fortemente polarizzato e attestato su un piano inclinato che collega l'alta Murgia alla linea di costa; il secondo, a Sud, caratterizzato da una struttura radiale che vede al suo centro la città di Bari.

Il Piano inoltre, individua e delimita i Beni paesaggistici (BP) di cui all'Art. 134 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. nonché ulteriori contesti (UCP) a norma dell'Art. 143, co. 1 lett. e) dettandone le prescrizioni d'uso e le relative misure di salvaguardia.

L'area d'intervento ricade in un contesto urbanizzato, tra aree industriali a tessuto discontinuo e rado. In particolare, il progetto insisterà tra l'attuale linea ferroviaria Barletta-Canosa e l'ospedale Raffaele Dimiccoli di Barletta. L'intervento si colloca in un'area periferica della città di Barletta caratterizzata da insediamenti industriali e attività commerciali a cui si alternano terreni seminativi la cui naturalità è alterata dalla recente urbanizzazione. La banchina della nuova fermata Barletta ospedale si colloca in un'area in ambito di sedime ferroviario che, allo stato attuale, è caratterizzata dalla presenza dei binari, il terminal bus verrà invece realizzato su un'area che allo stato attuale è destinata a seminativo. Le due immagini riportate in Figura 17 sono l'attuale stato dell'area di intervento. Alle spalle dell'area di intervento si trova l'ospedale di Barletta. Le principali infrastrutture presenti sul territorio, che interessano anche le zone oggetto di studio sono: la linea ferroviaria Canosa-Barletta e la Strada Statale SS16s.





Figura 17 –Stato attuale

I vincoli paesaggistici, allo stato della legislazione vigente, sono disciplinati dal D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni Culturali e del Paesaggio", modificato con D.Lgs 24 marzo 2006, n. 157. Il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" ha inteso comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna. Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142 del D.Lgs 42/2004. L'art. 136 individua gli Immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme"). L'art. 142 individua le Aree tutelate per legge e aventi interesse paesaggistico di per sé, quali "territori costieri" marini e lacustri, "fiumi e corsi d'acqua", "parchi e riserve naturali", "territori coperti da boschi e foreste", "rilievi alpini e appenninici", ecc.

Sono sottoposti a vincolo gli immobili e le aree tipizzati, individuati ai termini dell'art. 134, D.Lgs 42/2004 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156. Come reso gi2/20idente all'interno del paragrafo 3.2.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PROVINCIALE: PTCIP DELLA PROVINCIA DI BARLETTA ADRIA E TRANI, l'area interessata dal progetto, comprensiva delle aree di cantiere, non risulta interessata da nessun vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs.42/2004.

Per l'analisi dei beni culturali sono state utilizzate e confrontate le informazioni del sistema "Vincoli in rete" e del PPTR della Regione Puglia.

Il Proponente afferma che i beni culturali presenti sono a distanza significativa dall'intervento e quindi non risulta interferente con tali beni.

Siti di interesse Nazionale

Dalla cartografia (siti di interesse Nazionale- Puglia), si evince che l'area di progetto non ricade in alcun sito di interesse nazionale (SIN) da sottoporre a bonifica.

Il sito più vicino sottoposto a procedimento di bonifica è ad una distanza di 900 m in linea d'aria dall'intervento (PV Esso n. 7730 Via Regina Margherita 280)

Archeologia

Gli elaborati caratterizzati del progetto ed il relativo Studio Archeologico, sono stati trasmessi da Italferr alla Soprintendenza territorialmente competente con nota prot. AGCCS.BATA.0083368.20.U del 28.10.2020, onde acquisirne il parere in materia di archeologia.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato "Progetto definitivo "Elettrificazione e potenziamento linea Barletta-Canosa di Puglia fermata ospedale" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l'ottenimento di autorizzazioni necessarie e pareri di competenza e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	CAM
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva dovranno essere applicati i <i>Criteri Minimi Ambientali di cui al D.M. 23 giugno 2022. Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi</i> , pubblicato in GU il 6/8/2022 e che entrerà in vigore a 120 giorni dalla pubblicazione, ovvero al 5/12/2022. Dovrà essere redatta la apposita Relazione tecnica CAM di progetto, non prodotta con il PD, che fornisca, ove non applicabile il singolo criterio ambientale minimo, la

	motivazione della sua eventuale non applicabilità che non può essere ricondotta a meri motivi economici.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	progettazione
Oggetto della prescrizione	Prevedere nell'ambito della vasta area di parcheggio la realizzazione di pensiline dotate di pannelli fotovoltaici al fine di produzione di energia sia per la fermata e relativo parcheggio sia per restituzione in rete a servizio della rete comunale. La progettazione delle pensiline dovrà avere un aspetto architettonicamente correlato alla stazione ed ai camminamenti previsti
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	3
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Suolo
Oggetto della prescrizione	Nell'ambito del progetto esecutivo, definire e progettare in dettaglio il ripristino dell'area di cantiere non interessata dal nuovo parcheggio. Verificare la possibilità del ripristino ad area agricola e documentare la possibilità, da parte del proprietario di realizzare attività agricola considerando che l'area in oggetto rimane interclusa tra le viabilità (esistente e nuova) e il percorso ciclo-pedonale. Al fine di una migliore utilizzazione del suolo e del territorio, qualora non sia possibile documentare un effettivo uso agricolo, realizzare opere a verde a servizio del quartiere con manutenzione a carico del Proponente nell'ambito del servizio di fermata. La definizione dell'intervento dovrà essere posta in essere in collaborazione con il Comune di Barletta

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Comune di Barletta

Condizione ambientale	4
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	L'area di stoccaggio dei materiali da costruzione, che il proponente prevede possa essere utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta (che si prevede di gestire in regime di rifiuto), sia dotata di opportuni presidi di mitigazione, al fine di limitare lo spolverio in giornate ventose e il dilavamento superficiale in caso di pioggia. Tali misure dovranno essere indicate in progetto esecutivo
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Puglia

Condizione ambientale	5
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Acque
Oggetto della prescrizione	Per quanto concerne la previsione progettuale di realizzare una vasca a dispersione per le acque trattate dal sistema di prima pioggia e quelle sfioranti dalla vasca di accumulo, si chiede di trasmettere ante operam, all'Autorità Competente ed agli Enti di controllo, una relazione specialistica che rappresenti la compatibilità delle predette opere e del refluo depurato con la soggiacenza e le caratteristiche della falda superficiale
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Puglia

Condizione ambientale		6
Macrofase	Ante operam	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Piano di monitoraggio ambientale	
Oggetto della prescrizione	Integrare il Progetto di monitoraggio ambientale con i controlli sulle acque avviate a dispersione, dettagliando i parametri chimico-fisici, i limiti di legge, l'ubicazione dei pozzetti di controllo e le frequenze di monitoraggio Integrare il Progetto di monitoraggio ambientale con le verifiche sul corretto attecchimento e manutenzione delle opere di sistemazione a verde.	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo	
Ente vigilante	MITE - CTVA	
Enti coinvolti	ARPA Puglia	

Condizione ambientale		5
Macrofase	Ante operam	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Acque superficiali	
Oggetto della prescrizione	Per quanto concerne la previsione di realizzare nei cantieri di una platea di lavaggio per gli automezzi, laddove venga adottato un sistema di depurazione in sito, si chiede di trasmettere ante operam, all'Autorità Competente ed agli Enti di controllo, uno schema di detto impianto, con un'evidenza delle caratteristiche del refluo depurato, del recapito finale e dei parametri oggetto di monitoraggio;	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo	
Ente vigilante	MITE - CTVA	
Enti coinvolti	ARPA Puglia	

Condizione ambientale		7
Macrofase	Ante operam	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Gestione cantiere	
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva tener conto della eventuale sovrapposizione con il cantiere della elettrificazione. Considerato l'identità di Proponente, si richiede altresì	

Condizione ambientale	7
	che in sede di progettazione definitiva del progetto di elettrificazione, qualora la stazione non sia stata già realizzata, come invece ipotizzato nel SIA di tale opera, siano verificati i tempi delle due opere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

**La Coordinatrice della Sottocommissione Via
Avv. Paola Brambilla**