



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 48 del 19/04/2006

Bollettino regionale

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 8 febbraio 2006, n. 60

Procedura di valutazione impatto ambientale - messa in sicurezza della cavità Jalillo - Comune di Peschici (Fg) - Proponente: Comune di Peschici - Il Settore - Ufficio Lavori Pubblici.

L'anno 2006 addì 8 del mese di febbraio in Modugno, presso il Settore Ecologia,

IL DIRIGENTE

Dott. Luca LIMONGELLI, ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota acquisita al prot. n. 9172 del 26.07.05, il Comune di Peschici - Il Settore - Ufficio Lavori Pubblici - ha presentato, al sensi della L.R. n. 11/2001, istanza di compatibilità ambientale per il progetto definitivo di messa in sicurezza della cavità Jalillo - S.S. 89 nel comune di Peschici (Fg);
- con nota prot. n. 10667 del 12.09.2005, il Settore Ecologia invitava l'ente proponente a trasmettere gli elaborati concernenti l'intervento proposto alle altre amministrazioni interessate (Provincia di Foggia ed Ente parco Nazionale del Gargano) ed a provvedere al deposito ed alla pubblicazione dell'annuncio dell'avvenuto deposito dello studio di impatto ambientale così come disposto dall'art. 11, commi 1 e 2, L.R. n. 11/2001. Con la stessa nota invitava le predette amministrazioni ad esprimere il parere di competenza, ai sensi dell'art. 11, comma 4, della predetta L.R. Il parere della Provincia di Foggia ad oggi non risulta pervenuto;
- con nota acquisita al prot. n. 14008 dell'01.12.2005 il Direttore Il Settore del comune di Peschici comunicava di aver provveduto al deposito degli elaborati concernenti l'intervento di che trattasi presso la Provincia di Foggia e l'Ente parco Nazionale del Gargano. Con successiva nota acquisita al prot. n. 14647 del 14.12.2005 veniva trasmessa documentazione integrativa, copie del nulla-osta dell'Ispettorato dipartimentale delle Foreste e dell'A.N.A.S. S.p.A., nonché le copie delle pubblicazioni dell'annuncio dell'avvenuto deposito sul quotidiani "Avvenire" e "Il Quotidiano", entrambi dell'11.11.05 e sul B.U.R.P. n. 139 dell'11.11.05;
- con nota acquisita al prot. n. 531 del 23.01.2006 il Parco Nazionale del Gargano trasmetteva il parere favorevole ai soli fini della procedura di V.I.A. inerente il progetto di che trattasi;

- il Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 30.01 .2006, ha rilevato quanto segue:

SCOPO DELL'OPERA

L'intervento, consistente fundamentalmente nell'arretramento di un tratto di taglio in roccia della strada statale SS. n. 89, è finalizzato all'allontanamento e messa in sicurezza della sede viaria da un potenziale dissesto geologico, dovuto ad una cavità presente sulla parte alta di una falesia rocciosa, che si in grotta sotto strada fino a metà carreggiata .

L'arretramento in progetto si prefigge pertanto il primario obiettivo di garantire la pubblica incolumità, prevenendo un potenziale evento di crollo parossistico che interesserebbe la sede viaria a carattere regionale, nonché la sottostante spiaggia della località "Jalillo".

La riprofilatura del taglio stradale, previsto in semicurva per una lunghezza complessiva di mt. 105 e per una profondità massima di mt 5.58, produrrà un secondario effetto positivo, più immediatamente percettibile: il miglioramento della visibilità per gli automobilisti in uno dei numerosi tratti pericolosi presenti nel comprensorio, che hanno fatto registrare un'ampia casistica di incidenti stradali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Vincoli insistenti nella porzione di particella oggetto degli interventi previsti

TIPI DI VINCOLI

- Foglio 10 particella 159

- P.D.F. (Comunale)

Destinazione urbanistica: Rispetto Costiero-

Prescrizioni: L'edificazione in tali zone, anche delle sole recinzioni, è ovunque e sempre vietata. In data zona la densità fondiaria è nulla.

- P.U.T.T. (Regione Puglia): AMBITI TERRITORIALI ESTESI "B" conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi, massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio

- AREA PROTETTA (zona 2) DPR 5 giugno 1995 "Istituzione Parco del Gargano"

- PAESAGGISTICO D. Lgs. n. 42/2004 ex 490/99 (ex L. 1497/39, L. 1089/39, L. 431/85)

- DECRETO "Galasso" (L. n. 431/85)

- IDROGEOLOGICO (R.D. n. 3276/23 e s.m.)

- p.S.I.C. (D.M. del 3) Aprile 2000)

- RISCHIO SISMICO Zona 2

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La proposta progettuale prospettata, quella del l'allontanamento di un tratto di curva della strada statale SS. n. 89 dal potenziale dissesto segnalato, è stata largamente preferita rispetto ad altre soluzioni alternative ipotizzabili, compresa quella di "non intervento".

Le soluzioni poste al vaglio sono state rappresentate graficamente nell'allegato (tav. 01 tavola grafica delle soluzioni alternative messe a confronto), contenente delle piccole matrici semiquantitative su alcuni aspetti chiave.

Esse vengono di seguito descritte:

a) Consolidamento delle pareti e della volta dell'ingrottamento;

b) Realizzazione di una soletta stradale arniata avente funzione di "ponte", cori fondazioni in micropali alla berlinese al lato monte:

c) Arretramento di un tratto di curva (per una lunghezza di 104 m) e conseguente allontanamento dal potenziale dissesto;

d) Non intervento

Seppure il "pericolo geologico" (inteso come probabilità che il crollo si verifichi) risulti ad oggi contenuto, secondo il progettista, grazie fondamentalmente all'effetto ponte della volta della cavità che sorregge la strada, la quale possiede la conformazione naturale di un arco molto schiacciato. È pur vero che il "rischio geologico" (inteso come la combinazione del pericolo geologico con la "vulnerabilità" e la "esposizione" del sito e degli automobilisti) è da ritenersi elevato.

Da considerare che la falesia sulla quale si sviluppa l'ingrottamento è soggetta ad una lenta ma pur progressiva erosione ad opera dell'azione aggressiva dell'aerosol marino e degli altri agenti atmosferici, che combinata con le vibrazioni indotte dal passaggio degli automezzi pesanti sulla soprastante strada o con gli effetti amplificazione sismica locale di un terremoto, potrebbe determinare il collasso parossistico della volta.

Le indagini georadar hanno peraltro rilevato una forte anomalia, seppure ad una profondità di almeno 6 m dalla sede viaria, sul lato esterno della curva, di lato alla cavità, che conferma uno stato fessurativo spinto della porzione esterna della rupe, sul lato occidentale dell'ingrottamento segnalato.

La mancata realizzazione comporterebbe, oltre che la permanenza di un rischio di crollo e dello schianto sugli automobilisti degli alberi posti al ciglio della strada.

In conclusione, gli innumerevoli sopralluoghi esperiti anche con la partecipazione degli esperti del Compartimento ANAS, le indagini geologiche dirette ed indirette, le puntuali valutazioni di carattere ambientale, le considerazioni sulla sicurezza di cantiere e dell'utenza della strada statale, hanno fortemente esaltato la scelta di progetto e).

Il progetto prevede l'effettuazione degli scavi con metodi meno invasivi possibili, quali l'utilizzo di malte espansive tipo BRISTAR, per evitare vibrazioni alla formazione di base.

Per la realizzazione dell'intervento è inevitabile il taglio di alcuni pini di medio fusto posti sul ciglio stradale, al lato monte, rimasti isolati a causa di un incendio doloso che ha distrutto il bosco al quale appartenevano (n. 8 pini halepenses): in vero questi sarebbero in equilibrio instabile e possono costituire un potenziale pericolo per gli utenti della strada statale.

Viene comunque prevista quale opera di compensazione ambientale, la piantumazione di esemplari giovani in numero triplo rispetto a quello degli alberi destinati al taglio.

La piantumazione avverrà ad una distanza minima di 10 mt dal nuovo ciglio stradale.

Saranno "consumati" 315 mq di suolo seminaturale, mentre, al lato valle della strada statale, si prevede un recupero di suolo da ripristinare a verde spontaneo, sottraendolo all'asfalto dell'attuale carreggiata esterna.

La superficie destinata al recupero non compensa totalmente il suolo naturale consumato a monte, per permettere l'adeguamento della nuova sede viaria alla larghezza minima della sagoma prevista dalla legge per la categoria di strada di appartenenza (passaggio dagli attuali 6 mt ad 8 mt).

Il nuovo taglio stradale avrà altezze superiori a quello attuale, contenute in valori accettabili (max 5.5 mt); al Fine di assicurare la sicurezza stradale agli utenti automobilisti, si procederà alla installazione di una rete di protezione dalla caduta massi.

Viene prevista inoltre la sostituzione dell'attuale guard-rail in lamiera zincata con un guard-rail anticrash, omologato, monofascia, rivestito in legno di colore noce-mielato.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Inquadramento ambientale

La semicurva da arretrare, rispetto alla falesia nella quale si addentra la cavità sotto-strada, si sviluppa nel tratto Km 81+500 - 81+600 della strada statale SS. n. 89, nel territorio comunale di Peschici (FG) l'ingrottamento esistente osservabile soltanto dal braccio più lungo del porticciolo del paese, oltre che dal mare, dista dal centro abitato circa 2 Km, e si sviluppa sulla parte alta di una falesia inattiva alta circa 20 m. Il dirupo fa parte di un ampio anfiteatro geomorfologico che delinea una imponente nicchia di distacco di una paleofrana da crollo. Il sottostante corpo di frana ospita un fitto bosco di Pini halepenses e un fitto sottobosco di essenze della tipica macchia mediterranea. Il corpo di frana cede il posto, verso il mare, ad una spiaggetta in ciottoli denominata "Jalillo".

La strada statale, a mezza costa, percorre il fianco del promontorio di "Monte Pucel" e si affaccia al dirupo in curva nella esatta corrispondenza della cavità.

La suddetta strada ha subito, nel luogo ove è previsto l'intervento in progetto, da "pista tagliafuoco" in occasione di un devastante incendio del 1999, salvaguardando dalle fiamme la parte più riparata, a valle (zona della paleofrana); una porzione della pineta a monte, compresa la fascia destinata all'arretramento, è andata purtroppo in fumo, causando uno dei disastri ambientali più gravi della storia del Gargano.

L'intervento di messa in sicurezza dal dissesto potenziale mediante l'arretramento di una cui-va, ricade nel margine interno di un'area pSIC e in area Parco del Gargano.

L'area oggi appare degradata dall'incendio; le essenze vegetali stentano a svilupparsi a causa dell'attività di pascolo che si continua a perpetrare e a causa della consistente perdita della coltre umica, già originariamente molto esigua, a causa dell'azione di dilavamento da parte delle piogge.

L'assenza di vegetazione nel periodo posteriore all'evento doloso, ha infatti causato la riduzione drastica dell'effetto imbrigliante prodotta dagli apparati radicali nei confronti del suolo vegetale. La crescita di pini ad alto fusto appare pertanto seriamente compromessa.

L'intervento di allontanamento della sede viaria dalla cavità tramite l'arretramento del taglio stradale, si inserisce distante dalle incisioni pluviali e da qualunque altro elemento idrografico significativo, per cui si esclude che questi possa determinare interferenze significative con il deflusso delle acque meteoriche.

La circolazione idrica sotterranea avviene in livelli acquiferi profondi, confinati a tetto e a letto da spesse bancate di calcari scarsamente permeabili. Nella zona non vi sono manifestazioni sorgentizie.

I lavori non comporteranno alcuna interazione, diretta c/o indiretta, con le falde acquifere sotterranee.

Dal punto di vista litologico, l'intero promontorio è costituito da rocce calcaree, (In particolare da calcareniti, da brecce e megabrecce micritiche in cemento carbonatico organogeno).

Potenziati fattori di impatto e sviluppi matriciali semplici

Nel SIA sono riportati e valutati, in modo semiquantitativo, gli impatti prevedibili in due schede matriciali semplici: una relativa alla fase di cantiere e l'altra in riferimento alla fase di esercizio. Tali matrici permettono di definire un quadro sintetico e immediato delle problematiche ambientali che entrano in gioco con la realizzazione del progetto.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALI

Gli interventi di mitigazione, compensazione e ripristino, sono previsti sin dalla prima fase di cantiere e costituiranno parte integrante e ad alta valenza della progettazione in senso stretto, e consistono in:

- a) aumentare, per quanto riguarda la difesa del suolo, gli equilibri naturali preesistenti, discostando la strada statale dal pericolo di crollo ed eliminando in siffatta maniera pericolose vibrazioni e carichi dei mezzi pesanti sulla volta della cavità segnalata sotto-strada;
- b) compensare al lato monte la perdita di 8 pini, piantumando nuovi pini giovani;
- c) compensare la perdita degli arbusti ed essenze erbacee a monte, creando i presupposti nell'area

recuperata a suolo seminaturale, al lato valle, per una copertura vegetale spontanea adatta alle condizioni edafiche e climatiche esistenti;

d) riqualificare, per un inserimento ottimizzato dell'opera. la zona con l'introduzione di guardrail a basso impatto ambientale (rivestito in legno).

STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE

L'intervento di arretramento della curva si inserisce al margine interno dell'area p.S.I.C denominata "Pineta Marzini" (codice IT9110016), in riferimento alle pinete spontanee a *Pinus halepensis*.

Il proposto Sito d'interesse Comunitario IT9110016 ha un'estensione complessiva di 787 ha, pari a 7.870.000 mq., occupato per il 60% circa da pinete mediterranee e per aliquote minori da versanti calcarei e da percorsi substeppici di graminacee e piante annue (habitat Direttiva 92/43/CEE).

In particolare, in relazione ai percorsi substeppici, l'associazione Thero-brackypodietea costituisce un habitat in pericolo di estinzione definito prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE.

Il progetto produrrà, da una parte, una perdita di superficie seminaturale (naturale degradata) complessiva di 0,0250 ha, pari a 250 mq; dall'altra, comporterà il recupero ad habitat seminaturale di una superficie, oggi destinata a sede stradale, di 115 mq.

L'intervento interesserà una superficie modesta e degradata da un incendio occorso nel 1999 e non pregiudicherà in modo percettibile l'integrità attuale del sito p.S.I.C.

Cambiamenti fisici derivanti dal progetto

L'intervento in progetto non costituisce una nuova opera viaria, ma rappresenta la riprofilatura di una semicurva di una strada statale esistente, per un tratto complessivo di 100 mt. Pertanto non si genereranno nuove "barriere" ai percorsi faunistici, né saranno create "macchie" vegetazionali (isolamento di porzioni di aree naturali).

La variazione fisica significativa è rappresentata dall'aumento delle altezze del taglio stradale in roccia, comunque contenuta in valori accettabilissimi (altezza max = 5.5 metri) e confrontabili con il tratto di taglio stradale immediatamente attiguo a quello da arretrare, che fa registrare un'altezza di 6 mt.

Inquinamento e disturbi ambientali

Le operazioni di demolizione con i mezzi tradizionali dureranno circa 10 giorni. Più difficile stimare i tempi relativi alla demolizione con cemento espandente bristar, in quanto tecnica piuttosto recente e mai applicata per questa unità litologica.

Complessivamente si può ipotizzare una durata complessiva delle fasi di demolizione e rimozione di 3-4 settimane.

Considerata la forte vocazione turistica nei mesi estivi, gli interventi saranno eseguiti esclusivamente nel periodo invernale, al fine di arrecare il minore disturbo possibile ai residenti, agli operatori turistici, ai villeggianti e al traffico veicolare.

CONSIDERATO CHE:

- Lo studio in oggetto permesso di fornire tutti gli elementi conoscitivi utili per la determinazione degli impatti ambientali dell'opera, secondo le modalità e i contenuti previsti dalla legge regionale 12 aprile 2001 n. 11 (Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale) della Regione Puglia;

- La scelta della tipologia d'intervento è stata effettuata vagliando anche tutti gli aspetti relativi ad altre ipotesi alternative prese in considerazione. oltre che l'opzione "zero", vale a dire quella di non intervento;
- Oltre alla definizione del quadro programmatico, del quadro progettuale e di quello ambientale previsti dalla L.R. 11/2001, in ottemperanza all'art. 6 del D.P.R. 12 marzo 2003, n. 1210 considerato che l'intervento in oggetto ricade nel margine interno di un proposto sito di interesse comunitario p.S.I.C. (cod. IT9110016; Denominazione: Pineta Marzini;), è stato effettuato anche lo Studio d'Incidenza Ambientale, considerando così gli effetti diretti ed indiretti del progetto proposto sugli habitat per i quali detto sito è stato individuato;
- Lo studio evidenzia il fatto che l'intervento interesserà una superficie modesta e degradata fortemente da un incendio occorso nel 1999 e che non pregiudicherà in modo percettibile l'integrità attuale del sito p.S.I.C. Inoltre, visto che trattasi di una semplice rettifica dell'andamento della semicurva di un'opera viaria già esistente, l'esecuzione del progetto non produrrà ulteriori "barriere" o "trappole" faunistiche, né l'isolamento di "macchie" vegetazionali;
- La riprofilatura del taglio stradale, per una lunghezza complessiva di mt 104 e per una profondità massima di mt 5.58, produrrà come secondario effetto positivo, il miglioramento della visibilità per gli automobilisti in uno dei numerosi tratti pericolosi presenti nel comprensorio, che hanno fatto registrare una larga casistica di incidenti stradali;
- Tale ipotesi di intervento è stata confortata inoltre dalla richiesta della collettività di migliorare la visibilità delle curve pericolose presenti nella zona d'intervento, come documentato dalla petizione popolare allegata allo studio d'impatto;
- il Comitato Regionale di VIA ritiene di esprimere parere favorevole alla realizzazione dell'intervento.

- Vista la L.R. 4 febbraio 1997 n. 7;

- Vista la deliberazione della Giunta Regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;

- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/7/98;

- Vista la L.R. n. 11/2001;

- Richiamato l'art. 15, comma 3 della stessa L.R. n. 11/2001;

- Visto che il presente provvedimento non comporta adempimenti contabili ai sensi della L.R. 28/01;

DETERMINA

- di esprimere, per tutte le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 30.01.2006, parere favorevole alla compatibilità ambientale per la per il progetto definitivo di messa in sicurezza della cavità "Jalillo" S.S. 89 nel comune di Peschici (Fg), proposto dal Comune di Peschici - II Settore - Ufficio Lavori Pubblici -;

- Di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;
- Di far pubblicare, a cura del proponente, un estratto del presente provvedimento su un quotidiano nazionale e su un quotidiano locale diffuso nel territorio interessato, al sensi dell'art. 13, comma 3, L.R. n. 11/2001;
- Di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.;
- Di dichiarare che il presente provvedimento non comporta adempimenti contabili ai sensi della L.R. 28/01;
- Di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- Di notificare il presente provvedimento alla Segreteria della G.R.

Il Dirigente del Settore
Dott. Luca Limongelli
