



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 59 del 17/05/2006

Bollettino regionale

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SETTORE ECOLOGIA 6 aprile 2006, n. 189

Procedura di verifica di assoggettabilità impatto ambientale - Completamento della strada di scorrimento III Mediana Bis in area urbana da autostrada BA/NA a Corso Trieste - Comune di Bari - Proponente: Amministrazione comunale di Bari.

L'anno 2006 addì 6 del mese di aprile in Modugno presso il Settore Ecologia,
IL DIRIGENTE

Dott. Luca LIMONGELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A., ha adottato il seguente provvedimento:

- con nota acquisita al prot. n. 2466 del 28.02.05 veniva trasmessa, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. per il progetto concernente il completamento della strada di scorrimento III Mediana Bis in area urbana dall'autostrada BA/NA a corso Trieste - in attuazione del Piano Regolatore Generale -, nel comune di Bari, da parte dell'Amministrazione Comunale di Bari - Ripartizione Mobilità Urbana e Traffico -Settore Traffico e Strade - C.so Vittorio Emanuele, 84 - Bari -. Nella richiesta l'Ente proponente precisava che:

- L'opera in oggetto è stata inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Puglia stipulata in data 10.10.03 tra le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Puglia comprese nel programma approvato dal CIPE con Delibera n. 121 del 21.12.01;
- L'opera in oggetto è inserita nel programma triennale delle OO.PP del Comune di Bari per il triennio 2006-2008 approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 194 del 29.12.05;
- Le procedure di approvazione dei progetti e di finanziamento dell'opera sono regolate dal Decreto Legislativo 20.08.02, n. 190 e s.m.i.;

- con nota prot. n. 4234 del 23.03.06, il Settore Ecologia invitava l'Ente istante a trasmettere apposita attestazione dell'avvenuta affissione all'albo pretorio dell'avviso pubblico, così come da art. 16, comma 3, L.R. n. 11/2001 ed a comunicare se erano pervenute osservazioni c/o opposizioni in merito alla realizzazione dell'intervento proposto;

- con nota acquisita al prot. n. 4577 del 30.03.2006, il Responsabile del Settore Traffico e Strade del comune di Bari attestava l'avvenuta affissione nei tempi e con le modalità previste dalla sopra citata L.R. e specificava inoltre che non pervenute osservazioni in merito all'intervento;

- espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico-amministrativi dai quali è emerso che:

Il progetto prevede la realizzazione del tratto di completamento (in quanto per piccoli tratti è già stata realizzata) della 3^a Mediana Bis tra il terminale Autostradale Bari - Napoli (lato Ovest) e corso Trieste (lato Est) il tutto per una lunghezza complessiva di Km 8+220. La strada urbana attrezzata di scorrimento 3^a Mediana Bis fa parte della rete viaria primaria prevista nel PRG di Bari, finalizzata alla penetrazione urbana e al drenaggio trasversale di tutta la viabilità radiale intersecata.

Si intende realizzare un corpo centrale con due carreggiate (una per ogni senso di marcia) separate da uno spartitraffico di 1.60 m di larghezza, comprensive ciascuna di due corsie, larghe 3.50 m, più una terza di emergenza, di 3.00 m, ed un marciapiedi di servizio, di 0.75 m, protetto da barriera metallica; più due carreggiate laterali complanari ciascuna con due corsie di 3.50 m e con banchine di 1.00 m. La fascia di pertinenza dell'intera infrastruttura ha una larghezza mai inferiore a 60 m.

Sono previste numerose rampe di interscambio, corsie di accelerazione, marciapiedi, aree di sosta, zone di arredo urbano, aree a verde, barriere antirumore, sottopassi pedonali, fermate di mezzi pubblici. L'andamento altimetrico è di tipo sinusoidale con i punti di massimo in corrispondenza delle intersezioni con le reti di servizio e i punti di minimo in corrispondenza dei sovrappassi di inversione. Infatti parte del tracciato viaggia su viadotto e sono previsti anche diversi sottopassi.

Nelle zone urbanizzate attraversate con viadotto si prevede il recupero di aree liberate a quota strada con la realizzazione di parcheggi, zone di interscambio con i mezzi pubblici. In queste aree è prevista l'installazione di arredo urbano, panchine, verde attrezzato, pensiline, ecc. Molto delicato l'inserimento di viadotti in zone densamente urbanizzate. Sono previste barriere acustiche di tipo vegetativo.

La documentazione fornita, priva di elaborati grafici di dettaglio, consente comunque di individuare l'opera e di definirne gli aspetti principali. Il progetto è di dimensioni ragguardevoli e appare di grande utilità sociale ed ambientale per i benefici che se ne potranno trarre, ad opera realizzata, in termini di snellimento del traffico urbano e di conseguenza di qualità dell'aria. Gli aspetti di maggiore criticità riguardano la fase realizzativa sia in termini di durata che di potenziali impatti, atteso soprattutto il contesto urbano in cui buona parte dell'intervento si inserisce.

• Considerato quanto sopra evidenziato, si ritiene di poter esprimere parere favorevole alla realizzazione dell'opera alle seguenti condizioni:

a. Nelle fasi di progettazione successive (definitiva ed esecutiva) siano rigorosamente precisati i tempi di esecuzione delle opere con la precisa indicazione dei lotti funzionali in cui prevedibilmente sarà suddivisa la realizzazione. La eventuale suddivisione in lotti deve tener conto della funzionalità degli stessi a raggiungere significativi miglioramenti della viabilità urbana anche in assenza di realizzazione degli altri lotti. La verifica di questi aspetti è demandata al Comune proponente che in virtù delle sue competenze territoriali è anche l'autorità competente per quegli aspetti più direttamente coinvolti dagli impatti in fase di cantiere (salute pubblica, traffico, modifiche della viabilità, ecc.);

b. Nella ipotesi di suddivisione della fase esecutiva per lotti funzionali, il Comune di Bari dovrà garantire il pieno coordinamento sia nel caso di più lotti e/o cantieri contemporanei che per lotti previsti in tempi diversi;

c. I tratti da realizzare in elevazione vanno accuratamente valutati dal punto di vista dell'impatto paesaggistico e acustico con riferimento al tessuto urbano in cui si progetta di inserirle. Per cui nelle successive fasi di progettazione occorrerà dettagliarle in modo particolare in rapporto ai volumi edilizi esistenti (con riferimento a destinazione degli immobili prospicienti, distanze, altezze, ecc.);

- d. I tratti da realizzare in scavo vanno accuratamente valutati dal punto di vista del potenziale impatto sulla idrogeologia dei luoghi raffrontando le profondità di scavo con l'andamento dei livelli di falda;
- e. Atteso il rischio che la infrastruttura in progetto possa creare una cesura nel tessuto urbano della città occorrerà realizzare numerosi attraversamenti pedonali e ciclabili. Gli attraversamenti pedonali dovranno tenere conto della sicurezza "sociale": devono cioè essere progettati in modo da scongiurare il rischio di diventare luoghi pericolosi per le persone che vi transitano. A tal fine devono essere preferite soluzioni in elevazione, rispetto a quelle interrato, e predisposti sistemi di controllo audio-visivo (telecamere, allarmi, ecc.). Va valutata anche la possibilità di attrezzare gli eventuali sottopassi pedonali con servizi c/o attività in grado di concorrere a garantire da un lato la sicurezza degli attraversamenti dall'altro possano rappresentare elementi di ricucitura economica e sociale;
- f. In fase di cantiere siano prese tutte le misure idonee a ridurre la produzione di polvere (imbibizione delle aree di cantiere, predisposizione di barriere antipolvere, ecc.) e le emissioni acustiche (uso di silenziatori, barriere antirumore, ecc.);
- g. Siano realizzate le vasche di decantazione delle acque di cantiere;
- h. Si provveda a realizzare le opportune opere per garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche, sia a protezione della sede stradale che delle aree urbane attraversate. Analoga attenzione andrà posta in fase di cantiere al fine di evitare danni per eventi meteorologici che si dovessero manifestare durante i lavori. Si precisa a questo proposito che, contrariamente a quanto dichiarato nella documentazione, non sarà possibile il ricorso a pozzi disperdenti non consentiti dalla normativa di settore;
- i. Il materiale di scavo prodotto sia conferito in discariche autorizzate qualora non sia tecnicamente possibile riutilizzarlo per le opere a realizzarsi;
- j. La scelta delle cave di prestito e delle discariche sia operata con particolare riguardo agli impatti ambientali indotti, considerando le caratteristiche della viabilità di connessione, i disagi alla normale circolazione, i tempi di percorrenza, ecc.;
- k. Sia privilegiato l'uso di cave di prestito e di discariche già operanti;
- l. La tempistica dei lavori sia di ciascun eventuale lotto che dell'insieme dei lotti sia mirata a minimizzare i disagi per la popolazione e per il traffico dell'area interessata;
- m. Al termine dei lavori le aree utilizzate per ospitare i cantieri mobili siano oggetto di ripristino ambientale e completamente reintegrate nel contesto urbano di inserimento;
- n. Siano realizzate le barriere acustiche;
- o. Siano attrezzati con verde e con elementi di arredo urbano (panchine, pensiline, ecc.) le aree di sosta, di interscambio con i mezzi pubblici, di attraversamento, ecc.

- Vista la legge regionale 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 31/07/98;
- Vista la L.R. n. 11/2001;
- Richiamato l'art. 15, comma 3 della L.R. n. 11/2001;

Adempimenti contabili di cui alla L.R. N. 28/2001 e s.m. ed i.

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

DETERMINA

- di ritenere il progetto concernente il completamento della strada di scorrimento III Mediana Bis in area urbana dall'autostrada BA/NA a corso Trieste - in attuazione del Piano Regolatore Generale -, nel comune di Bari, proposto dall'Amministrazione Comunale di Bari - Ripartizione Mobilità Urbana e Traffico - Settore Traffico e Strade - C.so Vittorio Emanuele, 84 - Bari-; escluso dall'applicazione delle procedure di V.I.A. per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate;
- il presente parere è subordinato alla verifica della legittimità delle procedura amministrative messe in atto e non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere c/o autorizzazione prevista per legge. In particolare si segnala la necessità di acquisire il previsto parere dell'Autorità di Bacino per la presenza di aree vincolate dal PAI;
- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Settore Ecologia;
- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;
- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- di trasmettere, in originale, il presente atto al Settore Segreteria della Giunta Regionale.

Il Dirigente del Settore Ecologia
Dott. Luca Limongelli
