

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA/VINCA 12 novembre 2024, n. 698

[ID VIA 1032] - Procedura ex art. 6, comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. relativa a progetto denominato "S.P. 1 (ex S.P. 130 TRANI - ANDRIA). LAVORI DI REALIZZAZIONE OPERA DI SCAVALCO S.P. 27 (ex. S.P. 168 BARLETTA - CORATO)", proposto dalla PROVINCIA DI BARLETTA ANDRIA TRANI - SERVIZIO - INFRASTRUTTURE, VIABILITÀ E LAVORI PUBBLICI

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

IL DIRIGENTE *ad interim* del Servizio VIA e VinCA

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto "Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali".

VISTO il D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e ss.mm.ii., recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa";

VISTO il D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e ss.mm.ii., recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 e ss.mm.ii., "Codice in materia di protezione dei dati personali ((, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE));

VISTO il D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e ss.mm.ii., recante "Codice dell'Amministrazione Digitale";

VISTO l'art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 "Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile".

VISTA la L. 6 novembre 2012, n. 190 e ss.mm.ii., recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione";

VISTO il D.lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni";

VISTO il D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62 e ss.mm.ii., recante "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165";

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0";

VISTA la D.G.R. 15 settembre 2021, n. 1466 recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";

VISTA la D.G.R. 3 luglio 2023, n. 938 recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati";

VISTA la D.G.R. 5 ottobre 2023, n. 1367 recante "Conferimento incarico di direzione della Sezione Autorizzazioni Ambientali afferente al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana", con la quale è stato conferito all'Ing. Giuseppe Angelini l'incarico di direzione della Sezione Autorizzazioni Ambientali a decorrere dal 01.10.2023, per un periodo di tre anni, in applicazione di quanto previsto dall'avviso pubblico per il conferimento dell'incarico di direzione della precitata Sezione approvato con determinazione dirigenziale n. 435 del 21 aprile 2022 del dirigente della Sezione Personale;

VISTA la D.D. 26 febbraio 2024, n. 1 del Dipartimento Personale e Organizzazione avente ad oggetto "Conferimento delle funzioni vicarie ad interim del Servizio VIA/VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali afferente al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana";

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n. 241 *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la L.R. 14 giugno 2007 n. 17 *“Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la L.R. 20 agosto 2012 n. 24 *“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”*;
- la L.R. 07 aprile 2015, n. 14 *“Disposizioni urgenti in materia di sviluppo economico, lavoro, formazione professionale, politiche sociali, sanità, ambiente e disposizioni diverse”*;
- la L.R. 07 novembre 2022, n. 26 *“Organizzazione e modalità di esercizio delle funzioni amministrative in materia di valutazioni e autorizzazioni ambientali”*;

Richiamati:

- **del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.:** l’art.6 comma 9
- **della L. 241/1990 e s.m.i.:** l’art. 2.

Evidenziato che:

- la Sezione Autorizzazioni Ambientali – Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia, ai sensi della L.R. 07 novembre 2022, n. 26, è Autorità Competente per la procedura di cui all’art. 6 comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.;

Premesso che:

- con pec del 04.09.2024, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali con n. 0429601 del 05.09.2024, la Provincia di Barletta Andria Trani Servizio - Infrastrutture, Viabilità e Lavori Pubblici (di seguito il Proponente) trasmetteva formale istanza di avvio della procedura ex art. 6, comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., prot. n. 0179533 del 11.04.2024 relativa alle modifiche progettuali di cui al *“S.P. 1 (ex S.P. 130 TRANI - ANDRIA). LAVORI DI REALIZZAZIONE OPERA DI SCAVALCO S.P. 27 (ex S.P. 168 BARLETTA CORATO)”* nel territorio comunale di Trani;
- con la medesima istanza, il Proponente trasmetteva a corredo dell’*“Istanza di valutazione preliminare”* di cui all’art. 6 co. 9 del Decreto Legislativo n. 152/2006” la *“Lista di Controllo”* di cui al Decreto Direttoriale del MASE n. 239 del 2017;

Considerato che:

- l’art. 6 comma 9 del D.lgs. N. 152/2006 e ss. mm. ii. dispone che [...] *Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II- bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all’autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l’eventuale procedura da avviare.* omissis, [...]

Rilevato che:

- l’opera è stata già sottoposta in passato a procedura di valutazione ambientale con il rilascio del provvedimenti conclusivi:

- a. Autorizzazione Paesaggistica n. 03 del 10.10.2013 rilasciata dal Comune di Trani – “Lavori di ammodernamento ed allargamento del piano viabile e delle relative pertinenza, risoluzione dell’intersezione con la S.P. n. 27 (ex S.P. 168 a livelli sfalsati);
- b. Accertamento di Compatibilità Paesaggistica (Art. 91 NTA PPTR) – Determina Dirigenziale n. 771 del 30/08/2021 – Provincia di Barletta – Andria – Trani;

Il Proponente dichiara inoltre che “[...] progetto relativo ai lavori di ammodernamento e allargamento della S.P. 1 (ex S.P. 130) “Andria-Trani, che ha subito nella fase di progettazione definitiva, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ottenendo parere favorevole”;

Considerato che:

- dalla lettura dell’elaborato “Lista di controllo”, i cui contenuti si intendono integralmente richiamati, Il Proponente rileva che [...] *L’intervento di realizzazione dell’opera di scavalco della S.P. 1 lungo la S.P. 27 (Corato – Barletta), fu stralciata con determinazione dirigenziale n. 700 del 19/05/2016, dal più ampio progetto relativo ai lavori di ammodernamento e allargamento della S.P. 1 (ex S.P. 130) “Andria-Trani”, che ha subito nella fase di progettazione definitiva, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ottenendo parere favorevole. [...] Lo stralcio si rese necessario a seguito del rinvenimento di cavità (tufara) e di condizioni locali di natura geologica che non ne consentirono la realizzazione così come previsto nel progetto esecutivo di adeguamento della ex S.P. 130. L’intervento è stato pertanto modificato e nuovamente finanziato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1865 del 14.10.2019.*
- in dettaglio, [...] *l’opera in progetto consiste di una sola viabilità atta a scavalcare la sede della SP 130 e ripristinare la continuità della SP 27 (Corato – Barletta). La viabilità si origina dalla rotatoria R2 presente sulla SP 27 e si collega alla rotatoria R3 presente sempre sulla SP 27 ma dal lato Corato. L’intervento si rende necessario per ripristinare la continuità della SP 27 attraverso la risoluzione a livelli sfalsati dell’interferenza con la SP 1 (ex SP 130);*
- che la modifica progettuale proposta [...] *ha beneficiato di “Accertamento di Compatibilità Paesaggistica (Art. 91 NTA PPTR)” – rilasciata dalla Provincia di Barletta – Andria – Trani con Determinazione Dirigenziale n. 771 del 30/08/2021. Il progetto modificato, oggetto del presente procedimento di tutte le prescrizioni contenute nell’Accertamento di Compatibilità Paesaggistica.*
- [...] *La soluzione progettuale prevista con il progetto definitivo è stata redatta cercando di ridurre al minimo la presenza di opere di sostegno, preferendo l’utilizzo di scarpate a naturale declivio piuttosto che muri in calcestruzzo armato; inoltre è stata prevista la bonifica dell’area in cui ricade la tufara per consentire la realizzazione del corpo stradale sulla stessa. Tale bonifica prevede la demolizione del tetto della tufara ed il riempimento per eliminare la cavità che, comunque, sarebbe rimasta intercluse fra la nuova e la vecchia sede stradale, generando relitti a quote inferiori all’interno delle quali non avrebbero avuto sfogo le acque di ruscellamento e risulterebbero altresì di difficile operazione le lavorazioni di manutenzione ordinaria. Tanto al fine di eliminare forme di depressione che potrebbero generare accumuli di acque e rifiuti. [...] L’utilizzo di scarpate a naturale declivio e la riduzione dei muri di sottoscarpa ha consentito di contenere gli ingombri del solido stradale all’interno delle aree espropriate. In questo modo è stato possibile inserire anche le viabilità di accesso ai fondi all’interno delle aree a disposizione senza ricorrere a nuovi espropri o a muri di sottoscarpa di altezze considerevoli. [...] La realizzazione del cavalcavia, dei muri e dei rilevati in avvicinamento, genera un’intrusione visiva nel paesaggio, ma al fine di mitigare tale impatto e per migliorare l’inserimento paesaggistico dell’opera sarà prevista la sistemazione a verde delle scarpate di progetto, mediante idrosemina di specie vegetali striscianti autoctone per garantirne l’attecchimento. Lungo le scarpate saranno realizzati dei piccoli gradoni con palizzate in legno di castagno con relativa posa di arbusti e specie autoctone. [...] Inoltre il paramento esterno dei muri di progetto sarà rivestito con pietra locale, caratterizzata dai cromatismi tipici dell’area, ben visibili nelle aree estrattive presenti nella zona.*

- [...] *La realizzazione delle opere, comporterà benefici, poiché consentirà di ridurre i percorsi e di velocizzare i collegamenti, con vantaggi sia per la qualità della circolazione e sia sotto il profilo ambientale.*

(cfr., elaborato "Lista di controllo" per la valutazione preliminare ex art. 6 comma 9 del D.lgs. n. 152/2006", settembre 2024).

Alla luce di quanto su rilevato e considerato,

ESAMINATA la lista di controllo ex art. 6 comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. (allegata al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale) e l'Istanza trasmessa dalla Provincia di BAT tramite pec alla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia del 04.09.2024, acquisita al prot. n. 0429601 del 05.09.2024;

RILEVATO che i "Lavori di Realizzazione Opera di Scavalco S.P. 27 (Ex. S.P. 168 Barletta - Corato)" riguardano la realizzazione di un cavalcavia per una lunghezza totale pari a circa 630 ml partendo dalla rotatoria lato Barletta e chiudendosi sulla seconda rotatoria già realizzata lato Corato, che risulta inserita nel sedime già acquisito durante l'appalto di adeguamento della ex SP 130;

RILEVATO che l'opera a farsi consentirà il collegamento (SCAVALCO) tra due assi viari facenti parte di un'opera già autorizzata con parere favorevole a procedura di VIA e che ha già acquisito Accertamento di Compatibilità Paesaggistica con prescrizioni;

RITENUTO che le modifiche progettuali così come descritte e rappresentate dalla Provincia di Barletta Andria Trani - Servizio - Infrastrutture, Viabilità e Lavori Pubblici nella "Lista di Controllo" ex art. 6, comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., e meglio dettagliate nella Relazione Tecnica allegata, non determinano ricadute negative e significative sulle matrici ambientali in quanto, così come rappresentato dal Proponente:

- l'opera ha recepito tutte le prescrizioni contenute nell'Accertamento di Compatibilità;
- gli impatti delle opere sulle componenti ambientali risultano temporanei;
- la realizzazione dell'opera è necessaria al collegamento di due assi viari nell'ambito del progetto originario già sottoposto a VIA conclusasi con esito positivo;

RILEVATO, altresì, che la proposta di modifica non rientra tra le categorie di cui ai commi 6 e 7 dell'art. 6 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.

Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art. 6 comma 9 D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale" e dell'art. 2 comma 1 della L. n. 241/1990 e s.m.i., sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia,

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.lgs. 196/2003 e s.m.i.

come modificato dal D.lgs. n. 101/2018

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'Albo pretorio on-line, salve le garanzie previste dalla Legge n. 241/1990 e dal D.lgs. n. 33/2013 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.lgs. n. 196/2003 e dal D.lgs. n. 101/2018 e s.m.i., e dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, per quanto applicabile.

Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del Regolamento (UE) innanzi richiamato; qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati, esplicitamente richiamati.

Copertura finanziaria ai sensi del d.lgs. n. 118/2011 e ss.mm. ii.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

DETERMINA

Di prendere atto di quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato.

- **di dichiarare** che tutto quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato, parte integrante del presente provvedimento;
- **di ritenere** le modifiche progettuali proposte dalla Provincia di Barletta, Andria e Trani quali “Lavori di Realizzazione Opera di Scavalco S.P. 27 (Ex. S.P. 168 Barletta - Corato), così come descritte nell’elaborato “Lista di controllo” di cui all’art. 6 comma 9 del D.lgs. n. 152/2006, quest’ultimo allegato alla presente Determinazione per farne parte integrante, non sostanziali ai fini della valutazione ambientale, potendo escludere potenziali ricadute negative e significative sulle matrici ambientali;
- **di non assoggettare** la modifica progettuale proposta dalla provincia BAT, in esito alla procedura ex art. 6, comma 9 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., **ad alcuna procedura di valutazione ambientale** (Verifica di Assoggettabilità a VIA e/o VIA), di cui alla Parte Seconda del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.;
- che il seguente allegato costituisce parte integrante della presente Determinazione:
 - Allegato 1: Elaborato “Lista di controllo” per la valutazione preliminare ex art. 6 comma 9 del D.lgs. n. 152/2006, settembre 2024;
- **di precisare** che il presente provvedimento:
 - è condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri Enti pubblici a ciò preposti;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema ambientale e in tema di patrimonio culturale e paesaggistico;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi necessari per la realizzazione ed esercizio dell’impianto, nonché per la realizzazione degli interventi a farsi;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative ai successivi livelli di progettazione eventualmente introdotte dagli Enti competenti al rilascio di pareri e/o autorizzazioni per norma previsti, anche successivamente all’adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall’ente deputato al rilascio del titolo abilitativo finale;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni relative alla fase di esercizio (i.e. post-gestione della discarica) introdotte dagli Enti competenti al rilascio di atti autorizzativi, comunque denominati, per norma previsti, anche successivamente all’adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall’ente deputato al rilascio del titolo autorizzativo;
- **di dichiarare** il presente provvedimento immediatamente esecutivo;
- **di notificare** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali – Servizio VIA e VInCA a:
 - Provincia di Barletta Andria Trani - Servizio - Infrastrutture, Viabilità e Lavori Pubblici, con sede legale in Trani in ex S.P. 1 “Trani - Andria” km. 1+500 - 76125 Trani (BT);

Il presente provvedimento,

- a. è pubblicato all’Albo online del sito della Regione Puglia ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
- b. è depositato nel sistema regionale di archiviazione, secondo le modalità di cui al punto 9 delle Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA2;
- c. è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell’art. 6 comma 5 della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015.
- d. è pubblicato sul sito ufficiale della Regione Puglia, www.regione.puglia.it, Sezione Trasparenza, Provvedimenti Dirigenti;
- e. è pubblicato sul BURP.

Il presente provvedimento, redatto in forma integrale nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss. mm. ii., emesso in forma di documento informatico ex D.lgs. 82/2005 e ss. mm. ii., firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, è composto da n. 9 pagine, compresa la presente, e dall'Allegato 1 composto da 18 pagine, per un totale di 27 pagine.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e ss. mm. ii., avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

ALLEGATI INTEGRANTI

| |
|--|
| Documento - Impronta (SHA256) |
| Opera di scavalco SP1 (ex SP 130)_Lista_controllo_val_prel.pdf - a278ffeabfbb7e720f5dd3ec648d35ca484cb88f2f110661b25f435258db089c |

Il presente Provvedimento è direttamente esecutivo.

Firmato digitalmente da:

E.Q. Supporto istruttorio VIA-PAUR e riscontri a convocazioni a conferenze di servizi
Mariangela Urgesi

E.Q. Responsabile coordinamento VIA
Gaetano Sassanelli

Dirigente ad interim del Servizio Via Vinca
Giuseppe Angelini

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

| 1. Titolo del progetto |
|---|
| <p><i>Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico:</i></p> <p>“S.P. 1 (ex S.P. 130 TRANI - ANDRIA). LAVORI DI REALIZZAZIONE OPERA DI SCAVALCO S.P. 27 (ex S.P. 168 BARLETTA - CORATO)”</p> |

| 2. Tipologia progettuale | |
|--|--|
| <i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i> | <i>Denominazione della tipologia progettuale</i> |
| <input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____ | _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Allegato IV, punto 8 / lettera t) | <p>“Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III)”,</p> <p>nella fattispecie modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato IV. P.to 7, lett. h)</p> <p>“Strade extraurbane secondarie non comprese nell'Allegato II-bis [...]”</p> |

| 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale |
|--|
| <p>Il presente paragrafo surroga la Relazione descrittiva in merito alla scelta di assoggettare il presente progetto alla procedura di Verifica Preliminare di cui all'art. 6, co. 9 del D.Lgs. 152/2006.</p> <p><i>Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente: (vedi ALL 1_Relazione tecnica generale, ALL 3_Studio preliminare ambientale, ALL. 5_Interventi di mitigazione ambientale, ALL.7_Interferenze (Tufara da demolire e riempire))</i></p> <p>L'intervento di realizzazione dell'opera di scavalco della S.P. 1 lungo la S.P. 27 (Corato – Barletta), fu stralciata con determinazione dirigenziale n. 700 del 19/05/2016, dal più ampio progetto relativo ai lavori di ammodernamento e allargamento della S.P. 1 (ex S.P. 130) “Andria-Trani”, che ha subito nella fase di progettazione definitiva, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ottenendo parere favorevole. Lo stralcio si rese necessario a seguito del rinvenimento di cavità (tufara) e di condizioni locali di natura geologica che non ne consentirono la realizzazione così come previsto nel progetto esecutivo di adeguamento della ex S.P. 130. L'intervento è stato pertanto modificato e nuovamente finanziato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1865 del 14.10.2019.</p> <p>Il progetto di cui trattasi, a valutarsi nell'ambito della presente procedura di Verifica Preliminare di cui all'art. 6, co. 9 del D.Lgs. 152/2006, ha beneficiato di “Accertamento di Compatibilità Paesaggistica (Art. 91 NTA PPTR)” – rilasciata dalla Provincia di Barletta – Andria – Trani con Determinazione Dirigenziale n. 771 del 30/08/2021. Il progetto modificato, oggetto del presente procedimento di Verifica Preliminare, ha recepito tutte le prescrizioni contenute nell'Accertamento di Compatibilità Paesaggistica.</p> <p>La soluzione progettuale prevista con il progetto definitivo è stata redatta cercando di ridurre al minimo la presenza di opere di sostegno, preferendo l'utilizzo di scarpate a natural declivio piuttosto che muri in</p> |

calcestruzzo armato; inoltre è stata prevista la bonifica dell'area in cui ricade la tufara per consentire la realizzazione del corpo stradale sulla stessa. Tale bonifica prevede la demolizione del tetto della tufara ed il riempimento per eliminare la cavità che, comunque, sarebbe rimasta intercluse fra la nuova e la vecchia sede stradale, generando relitti a quote inferiori all'interno delle quali non avrebbero avuto sfogo le acque di ruscellamento e risulterebbero altresì di difficile operazione le lavorazioni di manutenzione ordinaria. Tanto al fine di eliminare forme di depressione che potrebbero generare accumuli di acque e rifiuti.

L'utilizzo di scarpate a natural declivio e la riduzione dei muri di sottoscarpa ha consentito di contenere gli ingombri del solido stradale all'interno delle aree espropriate. In questo modo è stato possibile inserire anche le viabilità di accesso ai fondi all'interno delle aree a disposizione senza ricorrere a nuovi espropri o a muri di sottoscarpa di altezze considerevoli.

La realizzazione del cavalcavia, dei muri e dei rilevati in avvicinamento, genera un'intrusione visiva nel paesaggio, ma al fine di mitigare tale impatto e per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera sarà prevista la sistemazione a verde delle scarpate di progetto, mediante idrosemina di specie vegetali striscianti autoctone per garantirne l'attecchimento. Lungo le scarpate saranno realizzati dei piccoli gradoni con palizzate in legno di castagno con relativa posa di arbusti e specie autoctone.

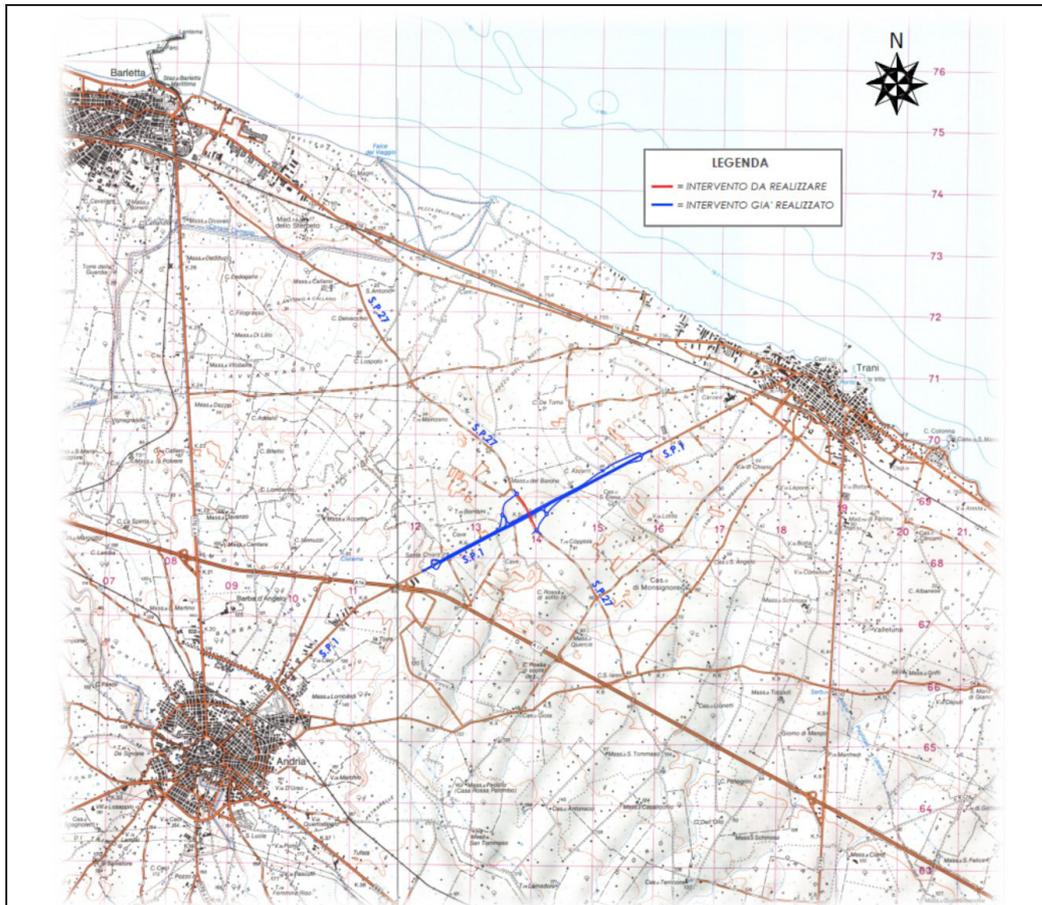
Inoltre il paramento esterno dei muri di progetto sarà rivestito con pietra locale, caratterizzata dai cromatismi tipici dell'area, ben visibili nelle aree estrattive presenti nella zona.

La realizzazione delle opere, comporterà benefici, poiché consentirà di ridurre i percorsi e di velocizzare i collegamenti, con vantaggi sia per la qualità della circolazione e sia sotto il profilo ambientale.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8): (Vedi ALL.6_Inquadramento generale, ALL. 2_Relazione paesaggistica, ALL 3_Studio preliminare ambientale, ALL. 4_ Sovrapposizione PPTR, ALL.7_Interferenze (Tufara da demolire e riempire))

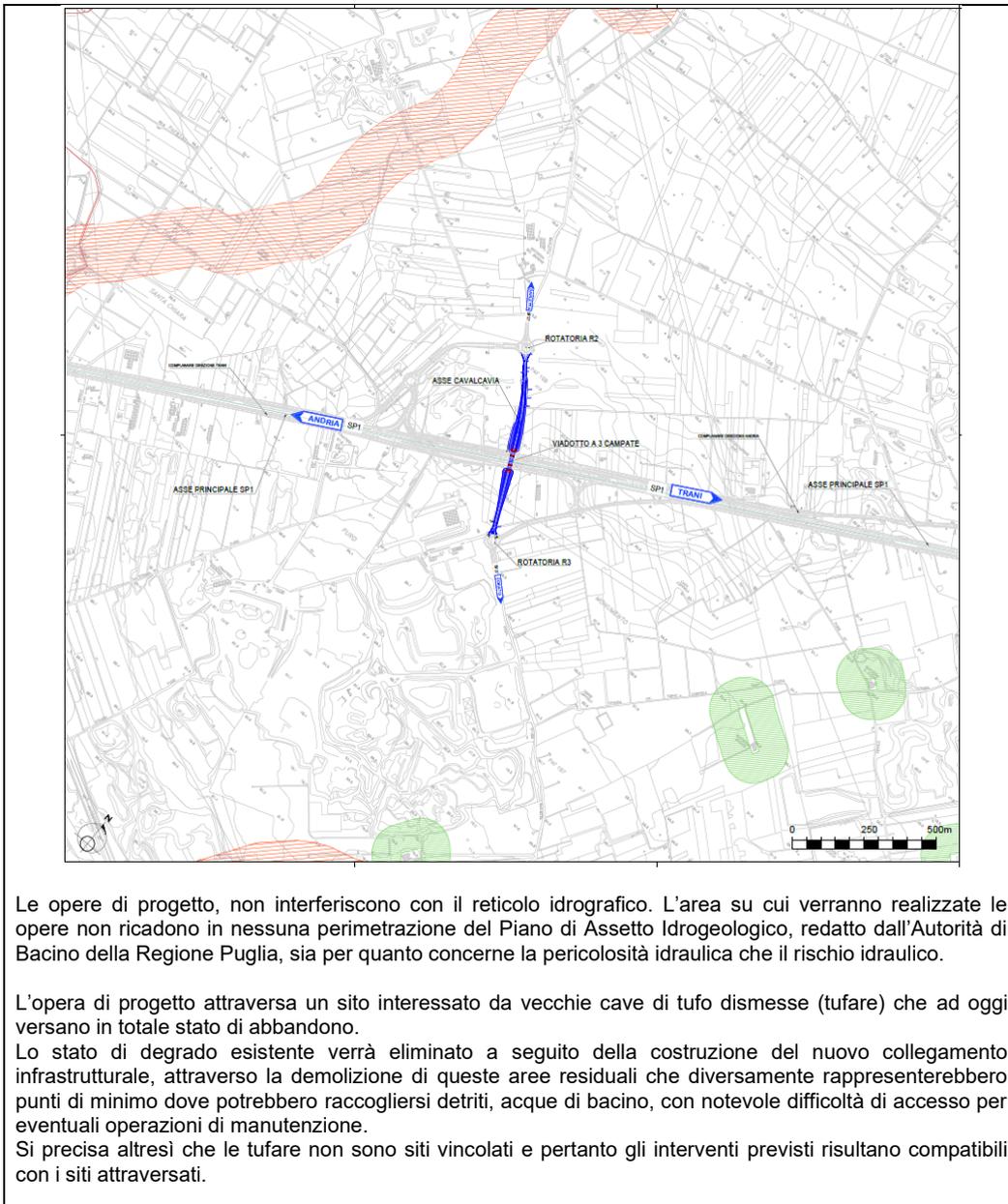
Il tracciato si sviluppa nel territorio comunale di Trani per una lunghezza totale pari a circa 630 ml partendo dalla rotatoria lato Barletta e chiudendosi sulla seconda rotatoria già realizzata lato Corato. Le aree interessate dall'opera sono tutti ricadenti nel sedime già acquisito durante l'appalto di adeguamento della ex SP 130.



L'opera insiste sui terreni perimetrati a valore medio e basso, lo stato attuale delle aree presenta un alto livello di abbandono. Infatti, sul lato Barletta le opere insistono su una vecchia tufara abbandonata e sul sedime della esistente SP 27, mentre sul lato Corato l'opera si sviluppa sulla sede della SP 27. Pertanto, fatte queste precisazioni, è possibile affermare che l'opera insiste totalmente su aree degradate e relittuali, la sua realizzazione, quindi, porta ad eliminare queste criticità. Inoltre, l'opera rispetta pienamente i vincoli del PTCP-BAT.

Dall'analisi della planimetria di sovrapposizione con il Sistema delle Tutele del PPTR Puglia risulta che le opere in progetto non ricadono in aree delimitate dal Piano.

La S.P. 1 (ex S.P. 130 TRANI - ANDRIA) è individuata dal vigente PPTR Puglia quale UCP "Strade a valenza paesaggistica", come definito all'art. 85 co. 1 delle NTA del PPTR e assoggettato alle Misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

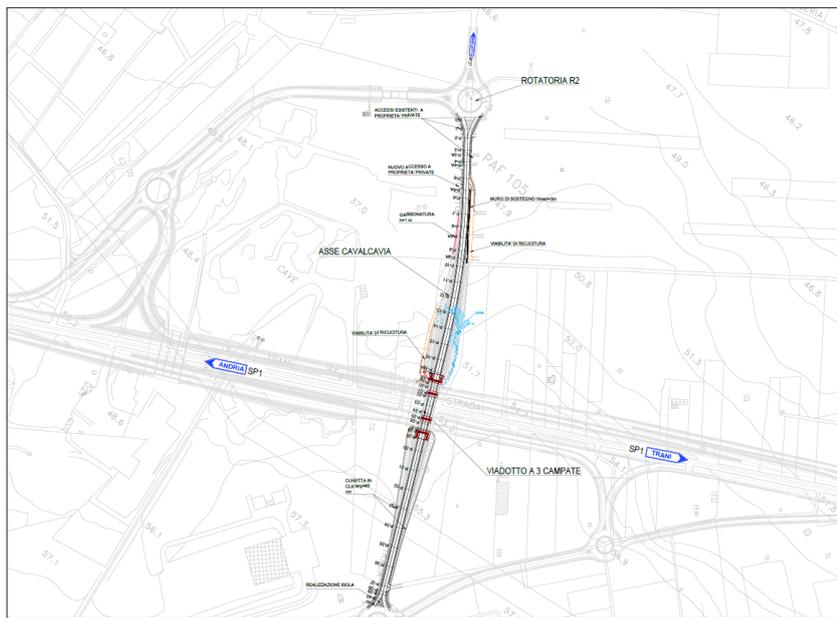


Le opere di progetto, non interferiscono con il reticolo idrografico. L'area su cui verranno realizzate le opere non ricadono in nessuna perimetrazione del Piano di Assetto Idrogeologico, redatto dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia, sia per quanto concerne la pericolosità idraulica che il rischio idraulico.

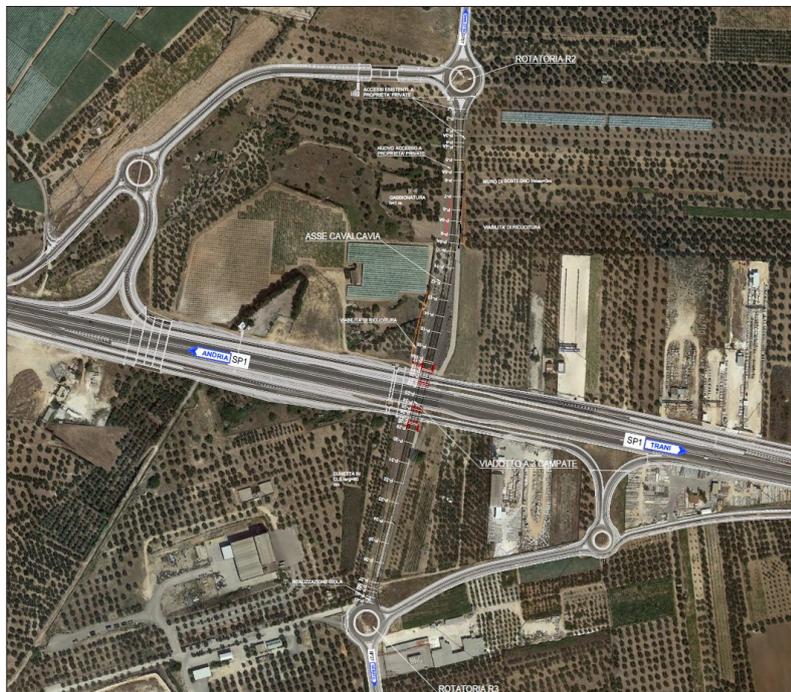
L'opera di progetto attraversa un sito interessato da vecchie cave di tufo dismesse (tufare) che ad oggi versano in totale stato di abbandono.

Lo stato di degrado esistente verrà eliminato a seguito della costruzione del nuovo collegamento infrastrutturale, attraverso la demolizione di queste aree residuali che diversamente rappresenterebbero punti di minimo dove potrebbero raccogliersi detriti, acque di bacino, con notevole difficoltà di accesso per eventuali operazioni di manutenzione.

Si precisa altresì che le tufare non sono siti vincolati e pertanto gli interventi previsti risultano compatibili con i siti attraversati.



Il tracciato è composto da due rettilinei ed un'unica curva e risolve le problematiche geologiche legate al rinvenimento di cavità che non permisero la realizzazione dell'opera così come era stata prevista in fase di progetto esecutivo dei lavori di ammodernamento della SP 1 Andria – Trani.
 Del progetto fanno parte anche due viabilità di ricucitura che garantiscono l'accesso alle proprietà presenti sul lato Barletta dell'opera. Le sezioni tipo adottate fanno riferimento al Decreto (D.M. 05.11.2001).



L'asse cavalcavia è stato classificato come strada locale in ambito extraurbano di categoria F2, pertanto la carreggiata ha dimensioni totali di 8,50m ed è composta da una corsia per senso di marcia di 3,25m e da banchina in destra e in sinistra da 1,00m. La pendenza della piattaforma varia dal 2,50% in rettilineo con una doppia falda, fino ad un massimo del 4,76% verso l'interno dell'unica curva circolare presente lungo il tracciato.

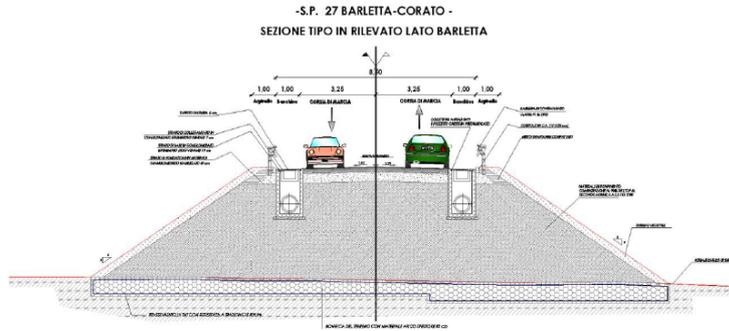
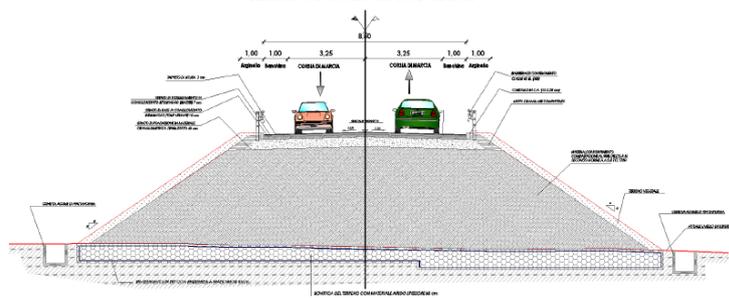
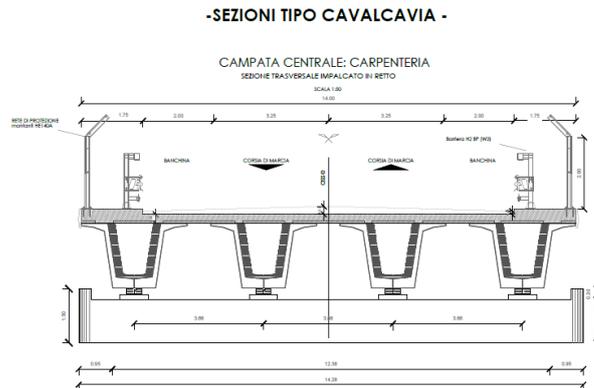


Figura 4 - Sezione tipo lato Corato
-S.P. 27 BARLETTA-CORATO -
SEZIONE TIPO IN RILEVATO LATO CORATO

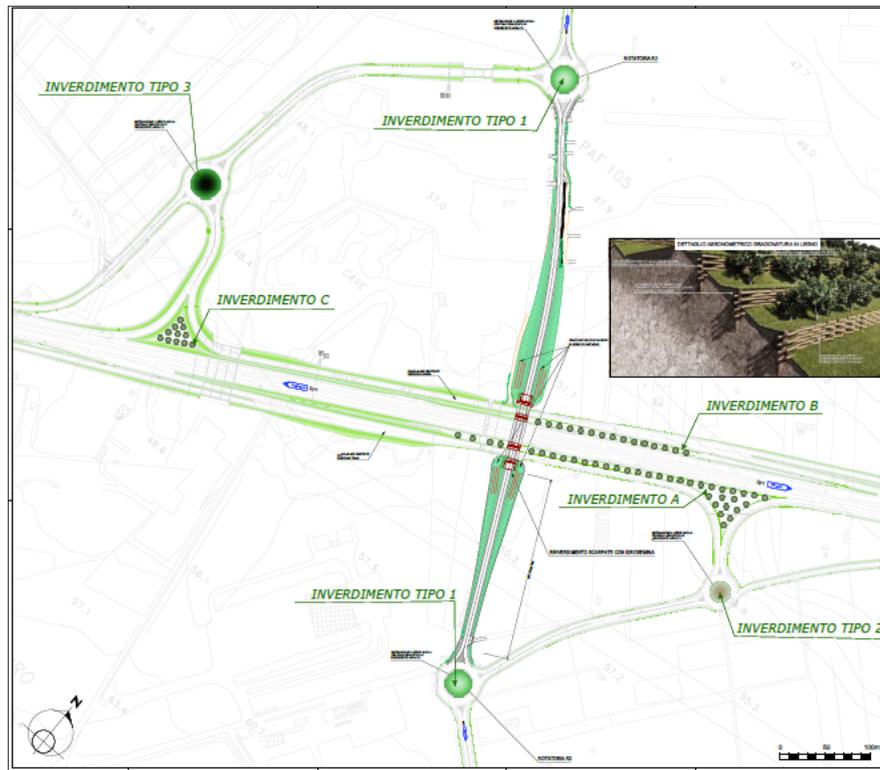


La configurazione delle sezioni tipo permette di rispettare i confini di esproprio definiti durante il progetto di adeguamento della SP 1.

L'opera d'arte per lo scavalco della SP 1, sarà realizzata mediante un viadotto a 3 campate con travi in cap. Al di sopra delle travi è presente un solettone su cui insiste la sede stradale. La pavimentazione è di tipo ridotto, con solo gli strati di usura e binder. Completano la piattaforma un margine di 1,75m su cui sono alloggiati la barriera di sicurezza e la recinzione di protezione.



Il progetto ha recepito tutte le prescrizioni contenute nell'Accertamento di Compatibilità

Paesaggistica.

L'opera non è soggetta alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Le attività esecutive saranno realizzate secondo fasi di cantiere distinte, individuate nel progetto definitivo e ottimizzate nel progetto esecutivo a cura dell'appaltatore, attraverso una più razionale sequenza temporale e una considerevole riduzione di durata delle fasi. Le fasi sono concatenate fra loro secondo logiche costruttive ed organizzative tali da ottimizzare la produttività di Impresa compatibilmente con l'esigenza di mantenere sempre in esercizio la viabilità oggetto di lavorazioni, mantenendo l'operatività e la ricettività, sia pure penalizzata con rallentamenti imposti da esigenze di cantiere.

Fase 1 – La fase 1 prevede l'installazione del campo base, la delimitazione delle aree di cantiere, la realizzazione della viabilità di cucitura per i frontisti che verrà utilizzata anche come viabilità di accesso alle aree di cantiere con le idonee misure di sicurezza a garantire il traffico promiscuo (mezzi di cantiere e veicoli privati).

Sottofasi 1.1 – 1.2 – 1.3 – Nelle sottofasi 1.1 – 1.2 – 1.3 si procederà alla realizzazione **delle fondazioni e delle elevazioni delle spalle** operando sempre al di fuori della sede stradale della S.P. n. 1 e delle complanari e pertanto senza alcuna interferenza con il traffico veicolare.

Fase 2 – Nella fase 2 si procederà alla realizzazione **delle fondazioni e delle elevazioni delle pile** poste nell'interspazio fra le complanari e la SP. N. 1.

Fase 3 – Nella fase 3 si procederà **al varo delle travi di impalcato** dando particolare importanza alla sicurezza delle operazioni in una così delicata fase operativa. Per garantire il minimo impatto sulla circolazione le attività di varo saranno eseguite esclusivamente in notturna (minor densità di traffico soprattutto pesante). Al termine delle attività di varo si ripristinerà la viabilità e si proseguirà con la realizzazione dei rilevati senza alcuna interferenza con la viabilità.

Fase 4 - Posizionamento coppelle, getto solette e cordoli – Al termine della realizzazione dei rilevati si procederà al posizionamento delle coppelle fra le travi con autogrù, operando con chiusura delle complanari, deviazione lungo la SP 1 e parzializzazione della carreggiata.

Fase 5 - Opere di finitura – Per tutte le altre successive lavorazioni si potrà procedere senza alcuna ulteriore interferenza con il traffico veicolare mantenendo comunque in opera le protezioni anticaduta per tutte le lavorazioni da eseguire sul bordo laterale (es. montaggio barriere e reti di protezione).

Per quanto concerne la collocazione delle aree di cantiere a servizio degli interventi, è stata individuata un'area di cantiere collocata all'interno dei terreni espropriati, in posizione baricentrica rispetto gli interventi di modo da ottimizzare gli spostamenti delle maestranze e delle materie prime durante le fasi operative, limitando gli effetti indotti alle realtà insediative e alla viabilità ordinaria.

Gestione terre e rocce da scavo, materiali da demolizione, rifiuti:

I materiali provenienti dalle demolizioni (murature, strutture e pavimentazioni) e dalle perforazioni andranno in discarica.

Il materiale proveniente dallo scotico e in parte dallo scavo di sbancamento è composto da terreno vegetale, pertanto dovrà essere temporaneamente stoccato in apposite aree per essere in seguito impiegato per l'inerbimento delle scarpate e la sistemazione a verde delle aree residuali, nonché per il ripristino ambientale delle aree di cantiere e delle piste di accesso.

Per tutti i materiali provenienti dagli scavi potranno adottarsi le norme contenute nel D.M. Ambiente del 5.2.1998 e dal successivo Codice dell'Ambiente (D.Lgs n. 4/2008), che stabiliscono quali rifiuti possono classificarsi come "non pericolosi" e, per ogni tipologia, stabiliscono in quali attività di recupero possono impiegarsi, in alternativa al conferimento in discarica.

È prevista la produzione di circa 12017.86 mc di materiale di scavo e l'utilizzo di 24941.26 mc di materiale per la costruzione dei rilevati. Lo sbancamento riguarda materiali ottenuti dalla decorticazione dello strato superficiale del terreno (terreno vegetale) e terreni dotati di buone caratteristiche geomeccaniche, non soggetti a smaltimento in discariche autorizzate. Parte del materiale proveniente dallo scavo (terreno vegetale escluso) sarà riutilizzabile, previo accantonamento ed opportuna vagliatura, per la formazione delle bonifiche, la preparazione dei sottofondi stradali e delle opere d'arte, nonché dei rilevati stradali stessi; il terreno vegetale recuperato potrà invece essere riutilizzato per il rivestimento delle scarpate.

I materiali provenienti dai disfacimenti di pavimentazioni in conglomerato bituminoso ammontano a circa 500 mc. Trattandosi di prodotti contenenti miscele bituminose, gli stessi dovranno essere opportunamente smaltiti in discariche autorizzate dove subiranno il prescritto trattamento al fine del futuro riutilizzo dei materiali stessi.

I materiali provenienti dalle demolizioni (murature e pavimentazioni), non riutilizzabili, andranno in discarica.

Ai sensi dell'art. 6 del R. R. n. 6/2006 di seguito si espone il quadro sintetico delle quantità stimate di materiali che si prevede saranno prodotte durante le lavorazioni per la realizzazione dell'intervento in oggetto:

| | |
|---|---------------------|
| quantità totale di materiale proveniente da scavo | 15.919,63 mc |
| quantità di materiale proveniente da demolizione di sovrastruttura stradale | 500 mc |
| quantità di materiale da destinare a rilevati proveniente da cava | 34.587,20 mc |
| quantità di materiale recuperato in cantiere | 15.852,03 mc |
| quantità di rifiuti da avviare a discarica | 567,60 mc |

IMPATTI DELLE OPERE SULLE COMPONENTI ATMOSFERA, AMBIENTE IDRICO E SUOLO, RUMORE

COMPONENTE ATMOSFERA

Gli impatti delle opere sulla componente atmosferica saranno principalmente concentrati durante le fasi cantiere, e quindi classificabili come temporanei e reversibili.

In fase di cantierizzazione, le potenziali emissioni in atmosfera riguarderanno soprattutto:

- le emissioni di polvere dovute alle attività di scavo e di movimentazione dei materiali
- le emissioni di sostanze inquinanti provenienti dal traffico veicolare.

In fase di esercizio, l'impatto sarà di tipo "diffuso" e "permanente", in quanto presente per tutto il ciclo di

vita dell'opera. Sarà rappresentato essenzialmente dalle emissioni di gas e particolato dai veicoli circolanti. Tuttavia, si considera che la realizzazione della strada porterà benefici, in termini di qualità dell'aria, perché il ripristino del collegamento diretto tra Barletta e Corato e la riduzione del percorso che attualmente devono compiere i veicoli, genererà condizioni della circolazione "più fluide", e, di conseguenza, gli stessi veicoli produrranno (in termini di g per km percorso) valori più bassi di emissioni inquinanti (NOX, CO, PM, NMHC) e di emissioni di gas serra (CO2).

In fase di cantiere, allo scopo di evitare la potenziale alterazione degli attuali livelli di qualità dell'aria, che può essere determinata dalla emissione delle polveri prodotte in seguito allo svolgimento delle varie attività previste in progetto, nonché della movimentazione di materiali da costruzione e di risulta lungo la viabilità di cantiere e sulle sedi stradali ordinarie, verranno previste le modalità operative e gli accorgimenti di seguito indicati:

- copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi;
- pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere;
- riduzione delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere;
- rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione;
- programmazione di sistematiche operazioni di bagnatura delle viabilità percorse dai mezzi d'opera, con l'utilizzo di autobotti, nonché della bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione;
- bagnatura periodica e/o copertura del materiale stoccato temporaneamente;
- posa in opera di barriere antipolvere di tipo mobile, in corrispondenza delle lavorazioni più prossime alla S.P. 1.

COMPONENTE AMBIENTE IDRICO E SUOLO

Il tracciato non interferisce con la rete idrografica superficiale.

L'area oggetto di intervento, collocata fra Andria e Trani, è un'area dove insiste un fitto tessuto industriale caratterizzato dalla presenza di aziende dedite ad attività estrattiva, alla lavorazione della pietra, alla produzione dei cementi, alle quali si alternano piccole aree coltivate ad uliveto o a vigneto, più raramente a seminativo. Il consumo di suolo derivante dalla realizzazione dell'opera, si può ritenere irrilevante, considerato che l'asse insiste sul vecchio tracciato della ex S.P. 168.

I maggiori impatti su suolo **in fase di cantiere** si devono attribuire alle operazioni di scotico e bonifica del piano di posa dei rilevati. I terreni di risulta, di tipo superficiale e quindi non riutilizzabili per la costruzione dei rilevati, sono però ricchi di sostanze vegetali: saranno pertanto stoccati per poi essere utilizzati nella sistemazione a verde delle scarpate, favorendo il riciclaggio di materiale che altrimenti andrebbe riversato in apposite cave di rifiuto.

A conclusione dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti di cantiere e delle eventuali opere provvisorie verranno restituite alla destinazione d'uso attuale, o alla funzione geometrica prevista da progetto.

Per quanto concerne l'idrografia superficiale, i ricettori delle acque di dilavamento della piattaforma stradale sono costituiti essenzialmente dai compluvi naturali presenti nella zona pertanto **in fase di esercizio**, le acque meteoriche di dilavamento stradale relative all'asse stradale e al cavalcavia saranno captate mediante delle canalette in c.a. e collettori PEAD di diametro variabile e convogliate in un sistema di trattamento chiuso (dissabbiatura e disoleazione) prima di essere recapitate nel corpo idrico superficiale o nel pozzo disperdente.

Particolari attenzioni si pongono **nella fase di cantiere** a riguardo della possibilità che possano avvenire sversamenti e conseguente infiltrazione di sostanze inquinanti, nel suolo e sottosuolo.

Gli accorgimenti saranno tali da evitare qualsiasi contaminazione.

Le principali misure di mitigazione che si adotteranno in tale fase sono:

- predisposizione di aree impermeabilizzate con tettoia dove installare in sicurezza contenitori di oli e carburante, oltre che prodotti chimici eventualmente in uso;
- l'impermeabilizzazione delle superfici di cantiere destinate al lavaggio degli automezzi;
- disponibilità nell'area di cantiere di idoneo materiale granulare assorbente;
- utilizzo di vasche flessibili di contenimento;
- utilizzo di postazioni impermeabili per lo stoccaggio temporaneo di oli esausti.

COMPONENTE RUMORE

Le opere in progetto sorgono in un'area extraurbana, i possibili ricettori sono rappresentati da attività di tipo artigianale, agricolo ed estrattivo, che, in funzione delle norme vigenti, non sono considerati recettori sensibili.

Non si dispone di dati fonometrici sullo stato attuale, ma si può ipotizzare che la zona sia già caratterizzata dal rumore generato dal flusso veicolare relativo alla S.P. 1, che rappresenta la viabilità di collegamento principale tra i comuni di Andria e Trani, e dal traffico generato dalle numerose attività collocate ai margini della stessa statale.

In fase di cantierizzazione, allo scopo di contenere gli incrementi degli attuali livelli sonori in corrispondenza dei ricettori localizzati nei pressi delle aree di lavorazione e/o lungo la viabilità di cantiere, saranno previste delle modalità operative e gestionali delle attività finalizzate al contenimento delle emissioni sonore.

In particolare, allo scopo di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione, nella fase di realizzazione delle opere di progetto verranno adottati i seguenti accorgimenti:

- Corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
 - la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
 - l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
 - l'installazione di silenziatori sugli scarichi;
 - l'utilizzo di impianti fissi schermati;
 - l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione
 - Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere:
 - alla eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione;
 - alla sostituzione dei pezzi usurati;
 - al controllo ed al serraggio delle giunzioni, ecc.
 - Corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:
 - l'orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale (quali i ventilatori) in posizione di minima interferenza;
 - la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici;
 - l'utilizzo di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione delle vibrazioni;
 - l'imposizione all'operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l'uso eccessivo degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi;
 - la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa (vale a dire tra le ore 6 e le ore 8 del mattino e tra le 20 e le 22).
- Per quanto riguarda, invece, il traffico indotto dai mezzi d'opera, si evidenzia che qualora si dovessero determinare delle situazioni di particolare criticità dal punto di vista acustico in corrispondenza di ricettori prossimi alla viabilità di cantiere, potrà essere previsto il ricorso all'utilizzo di barriere antirumore di tipo mobile, in grado di essere rapidamente movimentate da un luogo all'altro.

Per quanto concerne **la fase di esercizio**, l'opera fa parte di una rete di viabilità già realizzate in cui i livelli di traffico creano un livello di emissione sonora già definito, che non subirà incrementi in seguito alla realizzazione del cavalcavia.

| 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente | |
|---|---|
| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i> |
| <input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | _____ |
| <input type="checkbox"/> VIA | _____ |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |

| 7. Iter autorizzativo del progetto proposto | |
|--|---|
| <i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i> | |
| Procedure | Autorità competente |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Paesaggistica n. 03 del 10.10.2013 rilasciata dal Comune di Trani – "Lavori di ammodernamento ed allargamento del piano viabile e delle relative pertinenza, risoluzione dell'intersezione con la S.P. n. 27 (ex S.P. 168 a livelli sfalsati) <input checked="" type="checkbox"/> Accertamento di Compatibilità Paesaggistica (Art. 91 NTA PPTR) – Determina Dirigenziale n. 771 del 30/08/2021 – Provincia di Barletta – Andria – Trani (vedi ALL. 16 Accertamento di Compatibilità Paesaggistica) <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ | <input checked="" type="checkbox"/> Comune di Trani <input checked="" type="checkbox"/> Provincia di Barletta – Andria - Trani <input type="checkbox"/> _____ |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³ | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il territorio del Comune di Trani (BAT) rientra tra quelli a bassa sismicità essendo classificato come Zona Sismica 3. |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/?</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> | |
| | <i>Breve descrizione</i> | | <i>Si/No/? – Perché?</i> | |
| 1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/?</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> | |
| | <i>Breve descrizione</i> | | <i>Si/No/? – Perché?</i> | |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/?</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> | |
| | <i>Breve descrizione</i> | | <i>Si/No/? – Perché?</i> | |
| 15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |
| 22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> | |

| 10. Allegati | | | |
|---|--|-------|---|
| <p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p> | | | |
| N. | Denominazione | Scala | Nome file |
| 1 | Relazione tecnica generale | | ALL.1_Relazione tecnica generale |
| 2 | Relazione paesaggistica | | ALL.2_Relazione paesaggistica |
| 3 | Studio preliminare ambientale | | ALL.3_Studio preliminare ambientale |
| 4 | Sovrapposizione al PPTR della Regione Puglia | | ALL.4_Sovrapposizione al PPTR della Regione Puglia |
| 5 | Interventi di mitigazione ambientale | | ALL.5_Interventi di mitigazione ambientale |
| 6 | Inquadramento generale | | ALL.6_Inquadramento generale |
| 7 | Interferenze (Tufara da demolire e riempire) | | ALL.7_Interferenze (Tufara da demolire e riempire) |
| 8 | Planimetria di progetto su aerofotogrammetrico | | ALL.8_Planimetria di progetto su aerofotogrammetrico |
| 9 | Planimetria di progetto su foro aerea | | ALL.9_Planimetria di progetto su foro aerea |
| 10 | Sezioni tipo e particolari costruttivi | | ALL.10_Sezioni tipo e particolari costruttivi |
| 11 | Relazione tecnica stradale | | ALL.11_Relazione tecnica stradale |
| 12 | Relazione di cantierizzazione | | ALL.12_Relazione di cantierizzazione |
| 13 | Relazione di gestione materie | | ALL.13_Relazione di gestione materie |
| 14 | Planimetria fasi di cantiere | | ALL.14_Planimetria fasi di cantiere |
| 15 | Cronoprogramma lavori | | ALL.15_Cronoprogramma lavori |
| 16 | Accertamento di Compatibilità Paesaggistica | | ALL.16_Accertamento di Compatibilità Paesaggistica |

Il/La dichiarante
(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.

