



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 58 del 10/04/2008**

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI LECCE

Procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione impatto ambientale.

IL DIRIGENTE

VISTA

- la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 99 del 7.5.2007 con la quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione per l'esercizio in corso, affidando le dotazioni previste dal Piano medesimo ai Responsabili dei Servizi per l'assunzione dei relativi atti di Gestione, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000 e dal vigente Regolamento di Contabilità;
- Visto l'art.163 comma 3 del D.Lgs.267/2000, che prevede, tra l'altro, l'autorizzazione automatica dell'esercizio provvisorio, ossia la possibilità per gli enti locali di effettuare, ove la scadenza del termine per la deliberazione del bilancio di previsione sia stata fissata da norme statali in un periodo successivo all'inizio dell'esercizio finanziario di riferimento, per ciascun intervento, spese in misura non superiore mensilmente ad un dodicesimo delle somme previste nel bilancio deliberato, con esclusione delle spese tassativamente regolate dalla legge o non suscettibili di pagamento frazionato in dodicesimi;

PREMESSO CHE:

- l'art.107, comma 2, del D.Lgs. n° 267/00, stabilisce che spettano ai dirigenti tutti i compiti, compresa l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi che impegnano l'amministrazione verso l'esterno, non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo degli organi di governo dell'ente o non rientranti tra le funzioni del segretario o del direttore generale;
- l'art.107, comma 3, del medesimo D.Lgs. n° 267/00, attribuisce ai dirigenti, tra l'altro, i provvedimenti di autorizzazione, concessione o analoghi, il cui rilascio presupponga accertamenti e valutazioni, anche di natura discrezionale, nel rispetto di criteri predeterminati da leggi, regolamenti, atti di indirizzo (lettera f);
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), disciplina, nella Parte seconda, le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC);
- per effetto delle disposizioni transitorie e finali di cui all'art.35 del suddetto D.Lgs. n.152/06, come modificato dal D.Lgs. n.4/08, trovano applicazione, nelle more dell'adeguamento della disciplina

regionale alle nuove disposizioni del decreto, le disposizioni regionali vigenti con esso compatibili;

- la Legge Regionale 12.04.2001, n.11, "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale", e successive modifiche, disciplina le procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) in attuazione della direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE, e del D.P.R. 12.4.1996, integrato e modificato dal D.P.C.M. 7.3.2007, nonché le procedure di valutazione di incidenza ambientale di cui al D.P.R. 8.09.1997, n. 357, e successive modifiche;

PREMESSO, INOLTRE, CHE:

- con nota del 4.12.2007, veniva prodotta, ai sensi della L.R. n. 11/2001, la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. per il progetto di costruzione della Circonvallazione dell'abitato di Nardò, proposto dalla Provincia di Lecce – Settore Appalti e Mobilità - Servizio Strade, trasmettendo progetto tecnico, relazione sull'identificazione degli impatti ambientali attesi e relazione di conformità a norme ambientali ed a strumenti urbanistici e di piano;

- con successiva nota del 18.04.2005 il predetto Servizio Strade della Provincia di Lecce trasmetteva copia di attestazione dell'avvenuta affissione all'albo pretorio del comune di Nardò dell'avviso pubblico nei tempi e con le modalità previsti dall'art. 16, comma 3, L.R. n. 11/2001; nel periodo di affissione dell'avviso pubblico (dal 19.12.2007 al 18.01.2008) non risultano pervenute osservazioni;

- con la medesima nota è stato trasmesso il parere favorevole del Comune di Nardò alla realizzazione dell'opera di che trattasi (prot. n.49434/07-7654 del 28.02.2008);

- con nota prot. n. 6765 del 7.8.2007 l'Autorità di Bacino della Puglia, in relazione al parere di compatibilità ai contenuti e alle prescrizioni del PAI, ai sensi dell'art.26 delle NTA del Piano di assetto idrogeologico, ha espresso parere preliminare positivo al progetto di costruzione della circonvallazione dell'abitato di Nardò, condizionato al rispetto di determinate prescrizioni e condizioni;

- Considerato che il funzionario istruttore, responsabile del procedimento, riferisce che espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico amministrativi è emerso che:

- Il tracciato di progetto, conforme alle previsioni del nuovo P.R.G. di Nardò (adottato con Deliberazione del Commissario ad acta n.2 del 13.03.1992), si sviluppa dalla SP 19 (Nardò alla SS 101) per concludersi sulla SP 112 "Tarantina" (dalla SS 174 Nardò - Avetrana alla SP 17 Nardò - Gallipoli). Varie considerazioni ed esigenze, in primo luogo di ordine economico, limitano l'intervento allo svincolo a Sud - Ovest, in prossimità della vicinale Impestatì, con un raccordo terminale che si inserisce nel perimetro urbano per collegarsi con la SP 17 Nardò - Gallipoli.

Il progetto, inserito nel Programma delle OO.PP. della Provincia di Lecce per il triennio 1996 – 98, è motivato dalle necessità di:

- raccordare tra loro le numerose strade provinciali attualmente di penetrazione, e disposte soprattutto lungo il settore da Nord-Est (SP 19, raccordo con la SS 101) a Sud (SP 17 Nardò - Gallipoli), che è appunto il tratto di circonvallazione oggetto d'intervento, al fine di favorire ed agevolare il trasporto di prodotti industriali, artigianali e agricoli;

- decongestionare dal traffico di automezzi pesanti le arterie cittadine, anche in considerazione delle particolari situazioni stratigrafiche dei terreni di giacitura degli edifici del centro urbano, e del rischio di

dissesti, talora già manifestatisi, in taluni di detti immobili e derivanti dalle sollecitazioni indotte;

- consentire un più rapido e agevole raggiungimento delle marine di Nardò (Santa Caterina, Santa Maria al Bagno) da parte dei turisti non locali e provenienti dalla SS 101, anche in considerazione degli importanti interventi in corso, finanziati dalla Regione Puglia (parco di Porto Selvaggio), e destinati ad incrementare arrivi e presenze di turisti sul litorale neretino.

Il tracciato stradale, che misura complessivamente km 5,285, è diviso in 8 tronchi presentanti elementi planimetrici ed altimetrici tali da poter essere classificata, secondo Norme tecniche CNR 28 luglio 1980 n.78, quale "strada extraurbana del IV tipo", con intervallo di velocità di progetto di 80÷100 km/h. La velocità minima di progetto non potrà essere mantenuta in corrispondenza delle intersezioni a rotatoria.

La sezione trasversale è prevista a carreggiata unica, distinta in due corsie di modulo 3,75 m, con banchine di 1,50 m e arginelli costituiti da cordoli laterali di 0,50 m sormontati da barriera di protezione (guard-rail).

All'intersezione con le diverse strade provinciali e vicinali sono stati previsti incroci e svincoli a raso, i più significativi dei quali a rotatoria. Oltre che strade il tracciato viene ad intersecare le seguenti reti infrastrutturali e di servizi, esistenti o di progetto:

- tratta ferroviaria Nardò-Copertino (linea Lecce-Gallipoli - Ferrovie del Sud-Est) Canale Asso - Consorzio di Bonifica dell'Arneo

- condotta idrica Ø 900 (400 l/sec) interrata - AQP

Per tali intersezioni sono state previste opere d'arte (cavalcavia), tra le quali solo quella relativa alla tratta ferroviaria viene ad essere visivamente ed ambientalmente rilevante. Le restanti, realizzate a quote prossime al piano di campagna, sono sostanzialmente strutture in c.a. di protezione e superamento delle citate infrastrutture.

Fatta salva l'intersezione con la linea ferroviaria FFSE, la circonvallazione corre sostanzialmente sempre in rilevato, sviluppandosi con andamento planimetrico contenuto nel piano verticale.

Il deflusso delle acque di precipitazione è assicurato, oltre che dalle pendenze trasversali di buona norma esecutiva, da canalette prefabbricate collocate lungo le scarpate secondo la massima pendenza.

Per le tratte ricadenti in zone critiche sotto il profilo idraulico, d'intesa con l'Ufficio Tecnico del Consorzio di Bonifica dell'Arneo, è stata prevista l'installazione, alla base delle scarpate, di canalette tipo "autostradali" per l'intera lunghezza della tratta stradale, e sui due lati. A fronteggiare le particolari situazioni che possono verificarsi in casi di piovosità eccedente la norma, sono state previste canalette prefabbricate di maggior portata.

Onde prevenire l'effetto "diga" del rilevato stradale è stata prevista la realizzazione di interconnessioni idrauliche, consistenti in tubi in cls vibrocompresso ("tombini"), a livello del piano di campagna, di vario diametro in funzione della potenza dei rilevati.

La fascia di occupazione dell'infrastruttura stradale, non si inquadra in alcun contesto naturalistico di rilievo, essendo inserita in un ambito territoriale fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di abitazioni e di zone sottoposte a colture ed attività agricole.

Le caratteristiche ambientali dell'area sono quindi del tutto simili a quelle tipiche di vaste aree del Salento, ove le attività antropiche hanno progressivamente nel tempo cancellato gli ecosistemi originari (macchie, boschi, paludi, ecc.).

- le forti pressioni antropiche dovute alla crescente richiesta di nuovi spazi per insediamenti abitativi, e lo sfruttamento agricolo, hanno eliminato quasi totalmente la componente biologica che insisteva sull'area.

Le colture agricole in atto lungo lo sviluppo del tracciato sono rappresentate da principalmente da seminativi e vigneti. Per un breve tratto di seminativo arborato, il tracciato stradale comporta lo svellimento di circa 14 piante di ulivo, di età stimata circa 50 anni.

Sia le specie animali che vegetali presenti sull'area sono complessivamente di scarso interesse naturalistico, con basse esigenze ecologiche e capaci di colonizzare ambienti degradati largamente diffusi.

Tale zona possiede dunque una valenza ambientale piuttosto modesta, dovuta alla mancanza di specie rare e/o minacciate e ad una bassissima biodiversità.

Il locale assetto geomorfologico è dato da una depressione alluvionale debolmente inclinata verso i quadranti settentrionali, attraversata dal torrente "Asso".

I terreni condizionanti lo sviluppo del tracciato appartengono a formazioni geologiche mio-pleistoceniche, sovrastanti il substrato carbonatico (Cretaceo) e tra loro in rapporto di sovrapposizione stratigrafica. Tale successione, a partire dal termine più antico, è data da: Pietra Leccese (Miocene medio), Calcarenite di Gravina (Pleistocene inferiore) ed Argille subappennine (Pleistocene medio-sup.).

L'assetto idrogeologico dell'areale è dato da una struttura multifalda, con presenza di una falda profonda, circolante ( a quote prossime al livello del mare) all'interno dei livelli carbonatici cretacei e miocenici e di una falda superficiale contenuta entro le soprastanti sabbie pleistoceniche.

Tale seconda falda, sub affiorante, presenta notevoli variazioni di livello a carattere stagionale, sino ad intersecare, nei periodi invernali, lo stesso piano campagna.

La consapevolezza della criticità che la rete scolante manifesta in concomitanza di eventi piovosi brevi ed intensi ha comportato la previsione di misure atte alla massima tutela e garanzia sotto l'aspetto idraulico in fase di esercizio.

- sulla base dell'approfondimento condotto dall'Ufficio, attesi anche gli evidenti benefici per il miglioramento della viabilità dell'area per l'alleggerimento del traffico di attraversamento dell'abitato di Nardò, si ritiene possa esprimersi parere favorevole alla realizzazione dell'opera alle seguenti condizioni:

a) 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.);

b) si provveda anche in fase di cantiere a garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche, a protezione sia della sede stradale sia dei terreni contigui, al fine di evitare danni per eventi meteorologici

che si dovessero manifestare durante i lavori;

c) per quanto tecnicamente possibile dovrà essere garantita la permeabilità ecologica dell'opera realizzando opportuni cunicoli di attraversamento, in aggiunta alle continuità previste per ragioni idrauliche, che consentano l'attraversamento dell'infrastruttura stradale da parte della piccola fauna. Ciò al fine di una mitigazione della soluzione di continuità degli ecosistemi da parte della infrastruttura e di una riduzione del rischio di incidenti;

d) siano applicate le disposizioni di cui alla normativa vigente nella gestione delle terre e rocce derivanti da attività di scavo (art. 186 del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i.) ed in particolare siano adottate, ai sensi del Regolamento Regionale per la gestione dei materiali edili n. 6 del 12.06.2006, tutte le misure volte a favorire il reimpiego diretto del materiale di scavo prodotto, valutando le possibilità di un riuso in loco almeno di quota parte del materiale riciclabile, garantendo economie nel trasporto e nella gestione generale delle problematiche di ripristino e salvaguardia ambientale. Le terre e rocce di scavo che non vengono avviate a riutilizzo diretto, come sopra specificato, sono da considerarsi rifiuti e come tali sono soggetti alle vigenti normative;

e) 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, disagi alla normale circolazione, i tempi di percorrenza, ecc.;

f) si faccia ricorso a cave di prestito ed a discariche già operanti e regolarmente autorizzate;

g) la tempistica dei lavori sia mirata a minimizzare i disagi per la popolazione e per il traffico dell'area interessata;

h) al termine dei lavori le aree utilizzate per ospitare i cantieri mobili siano oggetto di ripristino ambientale;

i) sia garantito il trasferimento degli alberi d'ulivo, o di altre essenze arboree meritevoli di tutela, che sono d'intralcio al tracciato di progetto e, nel caso in cui ciò non sia tecnicamente fattibile, sia garantito l'impianto di essenze analoghe in numero almeno pari a quelle spiantate;

j) siano predisposte barriere antirumore c/o barriere vegetali a protezione dei ricettori sensibili e delle residenze eventualmente soggette all'impatto acustico;

k) i cigli dei rilevati, le aiuole delle rotatorie e le eventuali aree intercluse dai raccordi siano inerbite e, compatibilmente con le norme sulla sicurezza della viabilità, siano decorate con essenze vegetali autoctone;

## DETERMINA

- di ritenere, ai sensi e per gli effetti dell'art.16 della L.R. n°11/2001, il progetto per la costruzione della circonvallazione all'abitato di Nardò, proposto dalla Provincia di Lecce – Settore Appalti e Mobilità - Servizio Strade, 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 non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione prevista per legge;

- di comunicare il presente provvedimento agli interessati: Provincia di Lecce – Settore Appalti e Mobilità
- Servizio Strade, Comune di Nardò, Autorità di Bacino della Puglia;
- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP.

SERVIZIO RIFIUTI SCARICHI EMISSIONI E CONTR.IMPIANTI IL DIRIGENTE

Ing. Dario Corsini