



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 53 del 08/04/2009

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ECOLOGIA 13 febbraio 2009, n. 56

L.R. n. 11/01 e ss.mm. ed ii. - S.S. 172 dei Trulli - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Progetto dei lavori di ammodernamento in sede ed in variante - IV corsia di Origini Superiore e lavori di costruzione della variante di Martina Franca - Proponente ANAS S.p.A.

L'anno 2009 addì 13 del mese di febbraio in Modugno (Ba), presso il Settore Ecologia,

IL DIRIGENTE

Ing. Antonello ANTONICELLI, sulla scorta dell'istruttoria espletata dall'Ufficio V.I.A. e Politiche Energetiche, ha adottato il seguente provvedimento:

PREMESSO CHE:

- Con nota prot. n. CNBA-0010238-P del 19.04.2006 l'ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per la Puglia - Sede Compartimentale - Viale Luigi Einaudi, 15 - Bari - presentava istanza di compatibilità ambientale per il progetto concernente i lavori di ammodernamento in sede ed in variante IV corsia di Orimini Superiore nel comune di Crispianò (Ta) e lavori di costruzione della variante di Martina Franca - S.S. dei Trulli -.
- Con successiva nota prot. n. CBA-0021032-P del 02.08.2006 l'ANAS S.p.A. depositava lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica e gli elaborati di progetto, nonché copia delle pubblicazioni di rito effettuate su il Sole 24 ore, Corriere del Mezzogiorno e sul BURP n. 103, tutti datati 10.08.2006.
- Il Comitato Regionale di V.I.A., nella seduta del 14.12.2006, "...visti gli atti e gli elaborati, visti gli impatti attesi e le opere ed i sistemi di mitigazione, in considerazione dell'analisi costi-benefici proposta..." esprimeva parere favorevole alla compatibilità ambiente dell'opera proposta.
Detto parere veniva formalizzato con Delibera di Giunta Regionale n. 61 del 06.02.2007 e, con nota prot. n. 3378 del 27.02.2007, trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

CONSIDERATO CHE:

- con nota acquisita al prot. n. 15955 del 13.11.2008 la società proponente comunicava "l'assoluta priorità agli stralci progettuali del progetto complessivo" rappresentati da:
 - IV Corsia di Origini Superiore (sez. CNR III - per una estesa complessiva di circa km 3,5);
 - Aste di perimetrazione (in entrata ed in uscita) delle tratte (della attuale S.S. 172) all'abitato di Martina Franca (Categ. C2 ex D.M. 5.11.2001, per una estesa complessiva di circa Km 7,3). Con la stessa nota la predetta società informava che "... per tali stralci progettuali (che riguardano ...l'adeguamento in sede

di viabilità già esistente), questo Ufficio potrà attuare, a seguito della conclusione della procedura di V.I.A. regionale, la successiva fase di Conferenza dei Servizi ex D.P.R. 383/94 (Intesa Stato-Regione); per quanto riguarda lo stralcio progettuale rappresentato dalla Variante di Martina Franca, la stessa non è ricompresa nel Piano di investimenti ANAS 2007-2011 (la cui emanazione è successiva alla richiesta di procedura di VIA.); pertanto la stessa variante verrà riesaminata ed eventualmente riproposta a seguito del suo inserimento in piani quinquennali successivi...” ;

- Con nota prot. n. 16983 del 02.12.2008 venivano trasmessi gli elaborati progettuali del progetto in questione all'Ufficio Parchi e RR. NN. presso l'Assessorato all'Ecologia - Regione Puglia - per il parere di competenza;
- Con nota prot. n. 535 del 16.01.2009 il predetto Ufficio Parchi rilevava quanto segue: “...

Il progetto in oggetto riguarda l'allargamento tramite ammodernamento in sede e in variante di due tratti della S.S. 172 “Dei Trulli” nel tratto Orimini Superiore e nel tratto Martina Franca-Locorotondo.

In origine il progetto prevedeva anche la realizzazione della variante di Martina Franca progettata con una piattaforma stradale a carreggiate separate.

Nel 2002 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio aveva espresso giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto.

Attualmente il progetto è stato ridotto al solo allargamento del tratto Orimini superiore IV Corsia dal Km 60+500 (in corrispondenza della fine del tratto già ammodernato e dello svincolo di Crispiano) al Km 56+000 che corrisponde all'aggancio con la variante di Martina Franca in loc. San Paolo.

Inoltre è prevista la realizzazione delle aste di penetrazione (in entrata ed in uscita) delle tratte (della attuale SS 172) all'abitato di Martina Franca (Cat. C2 ex D.M. 5.11.2001, per una estesa di circa Km 7,3) rappresentate graficamente nel quadro progettuale del S.I.A. (tav. 9.1-6.5-8.3-8.4-8.58.6-8.7-8.8-8.9).

ORIMINI SUPERIORE

Nel tratto “Orimini superiore” da allargare è previsto l'ammodernamento in sede mediante l'allargamento a 4 corsie, mantenendo la sez. III CNR del D.M. 05.11.2001, e cioè mantenendo la stessa sezione stradale del tratto già ammodernato.

La pendenza longitudinale del primo tratto tra la sez. 4 e la sez. 39 è molto elevata e raggiunge il limite del 7%, per cui è prevista la realizzazione della quinta corsia dx.

La sezione tipo adottata è quella riconducibile alla sez. III CNR con le seguenti caratteristiche geometrico-funzionali:

- Larghezza delle corsie mt. 3,50
- Larghezza delle banchine mt. 1,75
- Andamento altimetrico pendenza sup. a 4% con un massimo del 7%
- Carreggiate separate da spartitraffico di dimensioni mt. 1,10
- Velocità di progetto 80-100 Km/h

Da un punto di vista planimetrico il tracciato presenta curve circolari con raggio variabile tra 300 e 500 metri, in maniera da rispettare quanto più possibile il percorso attuale mediante allargamento in sede e laddove i raggi di curvatura sono molto bassi, è prevista una rettifica planimetrica mediante curve di raggio entro i limiti delle norme CNR.

Da un punto di vista altimetrico si individua un primo tratto con pendenza del 7% e un tratto terminale in rettilineo con pendenze longitudinali che non superano l'1%.

Le 2 intersezioni con la viabilità locale saranno raccordate mediante due svincoli, di cui uno con cavalcavia di luce 30,00 mt. e l'altro con sottopasso di luce di 10,00 mt. in maniera da eliminare le

pericolose inserzioni a raso presenti.

Il tratto da ammodernare in sede della IV corsia di Orimini Superiore è di Km 3+442.

Il cassonetto stradale di progetto è composto da una fondazione stradale in misto granulare stabilizzato dello spessore di cm. 30, uno strato di base di cm 10, uno strato di collegamento (bynder) di cm. 4 ed infine dallo strato di usura dello spessore di cm. 3.

Si riporta la stima dei volumi dei movimenti di materia:

Descrizione Quantità

Tratto Orimini

Rilevato Mc 117.567,00

Sterro Mc 45.473,00

S cotico Mc 22.000,00

Fondazione stradale Mc 9.828,00

Strato di base in misto

bituminato (10 cm) Mc 3.276,00

Strato di collegamento

(bynder) (4 cm) Mc 1.310,00

Manto di usura Mc 2.006,00

Terreno vegetale per inerbimento

scarpate Mc 12.510,00

Si riportano di seguito i tratti di strada già esistente soggetti ad allargamento e ammodernamento compresi gli svincoli da realizzare relativi al tratto "Orimini" dal Km 60+500 al Km 56+000:

Il tratto di strada interessato dal progetto di allargamento "Orimini Superiore" rientra nel perimetro del Parco Regionale "Terra delle Gravine" (zona 1) istituito con L.R. 20 dicembre 2005, n. 18 e attraversa il SIC "Murge di Sud-Est" cod. IT 9130005 di cui si riporta la relativa scheda Bioitaly:

DENOMINAZIONE:

MURGIA DI SUD-EST

DATI GENERALI

Classificazione: proposto Sito d'Importanza Comunitaria (pSIC)

Codice: 1T9130005

Data compilazione schede: 01/1995

Data proposta SIC: 06/1995

Estensione: ha 64700

Altezza minima: m 45

Altezza massima: m 450

Regione biogeografica: Mediterranea

Provincia: Taranto, Brindisi, Bari

Comune/i: Massafra(Ta), Gioia del Colle (Ba), Noci (Ba), Alberobello (Ba), Martina Franca (Ta), Cisternino (Br), Ceglie Messapica (Br), Ostuni (Br), Mottola (Ta), Castellaneta (Ta), Crispiano (Ta), Manduria (Ta).

Comunità Montane:

Riferimenti cartografici: IGM 1:50.000 fogli 473-474-475-494.

CARATTERISTICHE AMBIENTALI

Il paesaggio presenta lievi ondulazioni e ha un substrato di calcarenite pieistocenica stratificato sul calcare cretacico. Aree boschive con prevalenza di querceti a *Quercus trojana* in buone condizioni vegetazionali con presenza di aree boschive sempreverdi (leccio) ed esempi di vegetazione a *Ostrya* e *Carpinus*. Inoltre vi è la presenza di formazioni con *Quercus virgiliana*.

HABITAT DIRETTIVA 92/43/CEE

Percorsi substeppici di graminee
e piante annue (*Thero brachypodietea*) 5%
Grotte non ancora sfruttate a livello turistico 5%
Querceti di *Quercus trojana* 20%
Versanti calcarei della Grecia mediterranea 5%
Foreste di *Quercus ilex* 10%

SPECIE FAUNA DIRETTIVA 79/409/CEE E 92/43/CEE all. II Mammiferi:

Uccelli:

Rettili e anfibi: *Elaphe quatuorlineata*; *Elaphe situla*; *Testudo hermanni*; *Bombina variegata*. Pesci:

Invertebrati: *Melanargia arge*

VULNERABILITA':

Le aree boschive suddette sono in condizioni discrete, ma risultano facilmente vulnerabili se sottoposte a ceduzioni troppo drastiche ed a pascolamento eccessivo. Problemi di alterazione del paesaggio umanizzato per edificazione e macinatura pietre.

L'adeguamento delle aste di penetrazione riguardano, rispettivamente il primo il tratto a Sud di Martina Franca, partendo dallo svincolo di S. Paolo arrivando sino al centro abitato, mentre il secondo riguarda il tratto a Nord della cittadina, dal passaggio a livello della ferrovia Sud-Est sino ad incontrare la rotatoria prevista dal progetto preliminare della variante di Martina Franca.

L'adeguamento è stato progettato con una piattaforma stradale di tipo C2 secondo le nuove "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanate con D.M. del 5 novembre 2001. La sezione è composta da una corsia per ogni senso di marcia di larghezza pari a 3,50 mt., con una banchina di 1,25 mt.; la sezione complessiva sarà quindi di 9,50 mt.. Gli attuali accessi diretti sulla strada statale verranno raccordati con stradine laterali di metri 4: queste ultime si innestano su rotatorie di progetto ubicate in prossimità di alcune intersezioni ritenute più significative.

I TRATTO

Il primo tratto è costituito dalla vecchia sede della Statale posizionata a Sud di Martina Franca, che parte dallo svincolo di S. Paolo alla chilometrica 56+000, sino ad arrivare all'ingresso del centro abitato. Tale percorso è caratterizzato da una notevole urbanizzazione sia di tipo abitativo turistico e residenziale con la presenza anche di ristoranti sia di carattere artigianale, le cui strade di accesso sono direttamente collegate con la S.S. 172 mediante intersezioni a raso, il che rende la statale del tutto inadeguata alla portata di traffico che come Origine - Destinazione ha Martina Franca. La sezione

stradale varia su tutto il tratto in esame. Dall'innesto con la S.P. 69 fino ad arrivare all'innesto con la S.P. 70, si riscontra una larghezza della carreggiata variabile da 8,30 fino ad arrivare 9,30, tale sezione si compone di una fascia bitumata di circa 7 metri e banchine laterali cementate. Questa area è la meno urbanizzata e non presenta particolari problematiche in previsione dell'adeguamento in sede; si segnala, comunque, la presenza di un trullo in destra costruito a filo strada in prossimità della stazione S2 del rilievo effettuato, e della presenza costante della linea ferroviaria a margine nella carreggiata sinistra con ampi tratti in trincea e separata dalla statale mediante muretto a secco.

La seconda parte del "I tratto" è compresa tra l'innesto della S.P. 70 fino alla progressiva di progetto 3700 individuabile da un doppio innesto del tipo a baionetta di strade vicinali. Si riscontrano forti cambiamenti altimetrici dovuti all'orografia caratteristica dell'area in oggetto. La larghezza della carreggiata è compresa da 8,30 fino ad arrivare a 10 metri, - ad eccezione di un breve intervallo in cui la sezione è delimitata da due alti muri a secco in cui la sezione è di metri 7,30 e la pendenza supera il 7,5%.

L'ultima parte della prima asta di penetrazione è caratterizzata da una elevata antropizzazione con numerosi accessi diretti sia di residenze, sia di attività produttive. Si segnalano, in particolare, la presenza di due distributori di benzina sul lato sinistro, mentre sul lato destro si individuano un deposito autobus, una cantina vinicola, un vivaio ed un mobilificio. La sede stradale ha una larghezza complessiva superiore a 13 metri ed è presente costantemente sul lato destro un marciapiede di larghezza variabile da 1,50 fino a 2,00 metri, ed a tratti sul lato sinistro, con larghezza di metri 1,20.

II TRATTO

Il secondo tratto a nord dell'abitato di Martina Franca verso Locorotondo è costituito, sempre, della vecchia statale e parte dal passaggio a livello della ferrovia Sud-Est sino ad arrivare dopo circa 2100 metri alla posizione della rotatoria di chiusura prevista dal progetto della Variante di Martina Franca. La sezione attuale ha una larghezza complessiva che varia da metri 8 a 8,80 comprendente bitumato di metri 6,90 e banchine cementate variabili. La fascia di rispetto della statale è caratterizzata da destinazione agricola con residenze rurali più abitate. Anche qui si riscontrano numerosi accessi diretti i quali fanno sì che la statale abbia un livello di servizio basso. Si segnalano anche in questo tratto, le presenze di una cantina vinicola, di un consorzio agrario e di altre attività artigianali.

Le dimensioni della piattaforma prevista per i singoli interventi alternativi sono quelle previste dal D.M. 5/11/01 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" - Categoria C2 - Strade extraurbane secondarie.

Pertanto, la carreggiata stradale è così suddivisa:

- larghezza piattaforma pavimentata = 9,50 m
- composizione: banchina = 1,25 m
corsia marcia = 3,50 m
corsia marcia inversa = 3,50 m
banchina = 1,25 m

Per una piattaforma di queste caratteristiche la citata Normativa prevede una Velocità di Progetto compresa nell'intervallo tra 60 Km/h e 100 Km/h.

Le piste di svincolo monodirezionali presentano una larghezza della corsia pari a 4,00 m e sono affiancate da banchine laterali da 1,25 m, con un ingombro complessivo di 6,50 m. Le caratteristiche di questa piattaforma sono tali da impedire il sorpasso fra i veicoli che percorrono la rampa, ma nel contempo consentono l'eventuale superamento di un veicolo fermo sulla carreggiata. Inoltre consentono di effettuare le operazioni di manutenzione stradale (es: rifacimento del manto d'usura) parzializzando la carreggiata e, quindi, senza dover interrompere il transito.

Lo sviluppo lineare dei manufatti stradali può costituire, una barriera invalicabile agli spostamenti di numerose specie animali a causa dell'impedimento fisico stesso del movimento o per effetto del rumore, della percezione fisica e dell'abbagliamento notturno dovuti ai veicoli in transito. Questa barriera determina, oltre alla perdita per collisione con i veicoli degli individui che tentano comunque di attraversare la carreggiata, un'alterazione della vitalità delle popolazioni riconducibile a tre fenomeni:

1. la diminuzione del dominio vitale (home range), ossia della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (riposo, alimentazione, rifugio, riproduzione..), interrompendone la continuità o rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovano risorse essenziali;
2. l'impedimento dei movimenti dispersivi e delle migrazioni (esemplari quelle degli anfibi che ritornano ogni anno agli stagni o ai fossi dove sono nati per riprodursi e nel caso di comparsa di un ostacolo che limiti l'accesso cessano definitivamente di riprodursi);
3. l'induzione di locali estinzioni di popolazioni frammentate.

In territori eterogenei, molte specie sono distribuite in insiemi di subpopolazioni, denominate metapopolazioni, interconnesse per mezzo di individui che si disperdono da una all'altra. Una popolazione di questo tipo subisce continuamente estinzioni e ricolonizzazioni nei frammenti e si mantiene nel tempo solo quando le seconde superano le prime, mentre si estingue se un ostacolo (es. una strada) impedisce il flusso di individui capaci di ricolonizzare nuovi frammenti o di rafforzare piccole subpopolazioni.

L'aspetto che maggiormente induce la diminuzione della biodiversità è la riduzione degli habitat. Tale situazione diviene particolarmente significativa quando un habitat naturale viene trasformato in un habitat artificiale o antropico. La realizzazione o l'allargamento di nuove arterie infrastrutturali (strade) rappresenta, se non opportunamente governata, una delle maggiori forme di cambiamento del territorio.

L'alterazione degli habitat naturali ascrivibili alla realizzazione di una strada non si limitano solamente alla sottrazione di suolo, ma anche ad un'interferenza sull'ambito ecosistemico e sulle sue funzioni di connettività del territorio, in quanto imposto ad un sistema di reti naturali già esistente.

Gli effetti sugli habitat e sulla biodiversità non possono essere ricondotti unicamente all'area interessata dal transito veicolare, ma si estendono ai corridoi ecologici prossimi, oltre che all'intero sistema del territorio e del paesaggio.

La realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto provoca infatti una serie di effetti secondari (sviluppo di aree residenziali, di aree industriali, di centri commerciali, realizzazione di elettrodotti e di gasdotti) ascrivibili ad un maggior afflusso umano nella zona e al richiamo di altre attività antropiche.

L'introduzione all'interno di un insieme di habitat naturali di elementi progettuali esterni provoca una serie di impatti, spesso di difficile previsione, sulle componenti ambientali.

Ad esempio la realizzazione di un'area industriale con la sua viabilità di servizio e di accesso può portare all'alterazione del flusso delle acque superficiali (ambiti lotici), all'introduzione di specie animali e vegetali esotiche, alla distruzione di organismi con bassa capacità di movimento (scarsa vagilità) e ciò accade non solo nel sito impermeabilizzato, ma anche a distanze considerevoli (alcuni chilometri a seconda dell'effetto considerato).

L'infrastruttura in esame, a causa delle caratteristiche planoaltimetriche del territorio in cui si inserisce, richiede onerosi lavori di movimento terre. Per quanto riguarda gli impatti su habitat, specie e habitat di specie, l'intervento così come proposto va a determinare impatti diretti e impatti indiretti.

La realizzazione di tracciati stradali di solito non produce degli impatti puntuali ma ricorrenti lungo tutto il tracciato della strada e quindi per certi versi risultano anche più gravi da un punto di vista della conservazione della diversità biologica.

Gli impatti diretti più visibili nel caso del progetto in esame sono determinati dalla sottrazione di porzioni di bosco a *Quercus trojana* e *Quercus ilex* (habitat ai sensi della direttiva 92/43) in gran parte dovuti all'allargamento della sede stradale e alla realizzazione delle 2 intersezioni con la viabilità locale che saranno raccordate mediante due svincoli, di cui uno con cavalcavia di luce 30,00 mt. e l'altro con

sottopasso di luce di 10,00 mt. nel tratto "Orimini superiore" e in parte nella zona dell'asta di penetrazione a Sud di Martina Franca.

Gli impatti indiretti sono dovuti a:

- accentuazione della frammentazione di habitat e habitat di specie dovuti all'allargamento della strada in oggetto che già aveva caratteristiche tali da creare fenomeni di frammentazione della continuità spaziale degli habitat presenti; inoltre con il presumibile aumento del traffico veicolare si avrà un indubbio effetto negativo nei confronti della fauna, creando una barriera per gli spostamenti.
- In fase di cantiere, l'intervento di mezzi pesanti produce un forte disturbo sotto forma di rumore, aumento delle polveri, ecc. Mancando un cronoprogramma delle opere non è possibile valutare i tempi della cantierizzazione.
- Aumento dell'inquinamento dell'aria a livello locale dovuto alla ricaduta dei fumi di scarico dei mezzi che percorreranno la strada.
- In fase di esercizio l'allargamento e l'adeguamento del tracciato producono un aumento del rumore e della pressione antropica, grazie alla nuova e più facile percorribilità dell'area e alla maggiore attrattiva rispetto alla realizzazione di nuovi insediamenti. Si tratta di impatti indiretti particolarmente significativi in quanto esplicano la loro azione negativa a lungo termine e in forma difficilmente reversibile.

Si evidenziano gli impatti derivanti dall'intervento:

- Per la componente vegetazione:
 - modifica della struttura e della composizione floristica delle fitocenosi;
 - sottrazione di vegetazione (habitat di interesse comunitario)
- Per la componente faunistica:
 - sottrazione di habitat;
 - alterazione di habitat;
 - interferenza sugli spostamenti della fauna
- Per gli ecosistemi:
 - interruzione della continuità dell'unità ecosistemica;
 - riduzione della diversità biologica.

L'obiettivo principale degli interventi di mitigazione e compensazione degli impatti deve essere quello non soltanto di una riqualificazione di tipo percettivo ed estetico, ma deve necessariamente prevedere la ricostituzione della continuità ambientale attraverso il recupero della funzionalità delle comunità, sia in quelle aree che adesso manifestano un livello di naturalità come boschi e macchie e sia in quelle aree limitrofe e modificate dalla cantierizzazione che risulteranno occupate da strutture non più necessarie al funzionamento dell'opera stessa.

Inoltre anche se presente una descrizione degli impatti su flora, fauna e paesaggio con tavole progettuali che indicano le opere da realizzare per mitigare gli impatti, manca un progetto esecutivo riguardante le opere di mitigazione e compensazione degli impatti diretti e indiretti con la quantificazione dettagliata degli interventi.

Pertanto dopo l'analisi del progetto presentato e in particolare il cap. 1.4 dello Studio, vista la legge regionale n. 11/2001, considerati gli atti dell'Ufficio, si esprime parere favorevole, ai fini della sola valutazione d'incidenza, con le seguenti prescrizioni:

- Realizzazione di un progetto esecutivo riguardante le opere relative alla compensazione e mitigazione degli impatti diretti e indiretti su tutti i tronchi di intervento previsti dal progetto rimodulato (con l'esclusione della cosiddetta Variante di Martina Franca) con una quantificazione delle superfici da rinaturalizzare, con una adeguata descrizione degli interventi di ingegneria naturalistica da realizzare ivi compresa la progettazione a verde delle rotatorie, con la indicazione dei costi relativi. Tale progetto dovrà essere comunque sottoposto a preventivo nullaosta dello scrivente ufficio;

- Cronoprogramma della cantierizzazione dei tratti di strada da ammodernare con una attenzione particolare ai periodi di nidificazione della fauna;
- Realizzazione di tutti gli incroci a raso all'interno delle aste di penetrazione attraverso l'utilizzo di rotatorie;
- Nel tratto "Orimini superiore", sostituzione delle 2 intersezioni di viabilità locale raccordate mediante due svincoli, di cui uno con cavalcavia di luce 30,00 mt. e l'altro con sottopasso di luce di 10,00 mt.. con rotatorie opportunamente dimensionate..."

? il Comitato Regionale di V.I.A., nella seduta del 03.02.2009, esaminati gli atti amministrativi e la documentazione progettuale pervenuti, ha rilevato quanto segue:

La richiesta di V.I.A., a seguito di ridefinizione del progetto originale, riguarda solo gli stralci progettuali relativi esclusivamente all'allargamento della IV corsia di Origini per un'estensione di 3,5 km e delle aste di penetrazione all'abitato di Martina Franca. Si tratta dell'allargamento a 4 corsie Mantenendo la stessa sezione stradale.

L'allargamento è stato progettato in maniera da rispettare il più possibile il percorso attuale anche nei raggi di curvatura da adottare.

In considerazione della pendenza molto elevata (7%) che si raggiunge in un tratto si rende necessaria, per rispetto delle norme di sicurezza, la realizzazione di una V corsia. In corrispondenza delle intersezioni stradali esistenti (a raso) con la viabilità locale sono previste due opere d'arte: un cavalcavia (30m di luce) e un sottopasso (10m di luce). Il parere sulla Valutazione di Incidenza è positivo.

Per quanto innanzi, il Comitato di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale dell'intervento proposto a condizione che siano prese in considerazione le prescrizioni dell'Ufficio Parchi e RR. NN. presso l'Assessorato all'Ecologia - Regione Puglia - (espresse con la sopra esplicitata nota prot. n. 535 del 16.01.09) ove tecnicamente possibile.

- 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 e s.m.i.;
- Richiamati gli artt. 15, 18 e 21 della L.R. n. 11/2001 e s.m.i.;
- Rilevato che l'originario progetto di variante autorizzato con D.G.R. n. 61/07 non è più realizzabile e che oggetto della presente valutazione di impatto ambientale sono solo gli stralci progettuali relativi esclusivamente all'allargamento della IV corsia di Orimini superiore e delle aste di penetrazione all'abitato di Martina Franca;
- Preso atto delle risultanze dell'istruttoria resa dal funzionario preposto;

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

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

DETERMINA

- di esprimere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni 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 03.02.2009, parere favorevole alla compatibilità ambientale per il progetto relativo esclusivamente all'allargamento della IV corsia di Orimini superiore e delle aste di penetrazione all'abitato di Martina Franca, proposto l'ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per la Puglia - Sede Compartimentale - Viale Luigi Einaudi, 15 - Bari

Il presente parere è relativo alla sola valutazione dell'impatto ambientale delle opere in progetto, non sostituisce né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione previste per legge.

- 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, ai sensi dell'art. 13, comma 3, L.R. n. 11/2001;
- Di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.;
- Di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- Di trasmettere copia conforme del presente provvedimento alla Segreteria della G.R.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio affidatogli è stato espletato nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte del Dirigente del Settore Ecologia, è conforme alle risultanze istruttorie.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss. mm., può proporre ricorso giurisdizionale amministrativo al competente Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia entro il termine di 60 giorni dalla piena conoscenza dell'atto, o, in alternativa ricorso straordinario al presidente della Repubblica (ex D.P.R. 1199/1971) entro il termine di 120 giorni dalla sua conoscenza.

Il Funzionario Il Dirigente
Istruttore del Servizio Ecologia
Sig.ra C. Mafrica Ing. Antonello Antonicelli
