



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 95 del 28/05/2010

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 4 maggio 2010, n. 1126

Comune di FOGGIA. Art. 81 D.P.R. n. 616/77 e successive modifiche ed integrazioni - Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto, nuovo svincolo di Foggia Incoronata. Rilascio deroga ex art. 5.07 alle N.T.A. del P.U.T.T./P. Società proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

L'Assessore Regionale all'Assetto del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente sulla base dell'istruttoria espletata e confermata dal Dirigente Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e dal Dirigente del Servizio Urbanistico riferisce quanto segue.

“Si premette che con delibera regionale 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P.n°6 del 11/1/2001 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio.

L'art. 5.07 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. prevede al punto 3 che fermo restando quanto relativo alle competenze dell'Amministrazione Statale, è possibile realizzare opere stagionali, opere pubbliche, ed opere di interesse pubblico (così come definite dalla vigente legislazione) in deroga alle prescrizioni di base (titolo III) sempre che dette opere:

- siano compatibili con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggisticoambientali previste nei luoghi;
- siano di dimostrata assoluta necessità o di preminente interesse per la popolazione residente;
- non abbiano alternative localizzative.

La deroga, il cui provvedimento segue la procedura ed assume, se necessario esplicitandolo, gli effetti di autorizzazione ai sensi del D.L.vo n°42/04 e dell'art. 5.01 del Piano:

- per opera regionale, viene concessa contestualmente all'approvazione del progetto;
- per opera pubblica, viene concessa dalla Giunta Regionale;
- per opera di altro soggetto, va preliminarmente chiesta (con contestuale presentazione del progetto) alla Giunta Regionale che (acquisito il parere obbligatorio del/dei Comune/i interessato/i, che devono esprimersi entro il termine perentorio di 60 giorni, valendo il silenzioassenso) la concede o la nega entro il termine perentorio di 60 giorni (120 giorni, nel caso di soggetto diverso dal Comune).

Con nota n. 2093 del 23.02.2010 la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio del Ministero delle Infrastrutture, convocava la Conferenza di Servizi, art. 81 del D.P.R. 24.07.1977, n. 616 D.P.R. 18.04.94, n. 383 per il giorno 26.03.2010 per l'esame del progetto del nuovo svincolo Foggia Incoronata della Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto trasmesso al Servizio Urbanistica Regionale con nota n. 26651 del 5.10.2009 dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A..

In data 26.03.2010 con nota n. 6322 il Servizio Urbanistica Regionale, nel merito degli atti progettuali suindicati esprimeva le proprie valutazioni che testualmente di seguito si riportano: “La proposta progettuale presentata consiste nella realizzazione, sull'Autostrada A14 BoBaTa, di un nuovo svincolo e stazione di esazione di Foggia Incoronata. La nuova stazione è localizzata alla progressiva km

565+000, nel tratto compreso fra le stazioni di Foggia (progressiva km 554+0.10) e Cerignola Est (progressiva km 589+0.20) ed è delimitata a NordEst dalla S.S. 544 a Sud dal Torrente Cervaro e dalla S.P. 76 ed a Est dall'area Industriale ASI e da Via Trinitapoli; l'area ricade interamente all'interno del Comune di Foggia alla contrada Mendolecchia.

Per quanto riguarda l'aspetto urbanistico si rileva che le opere connesse al progetto in questione non interferiscono con la strumentazione urbanistica vigente e che comunque, ai sensi della vigente legislazione in materia (l.r. N.13/2001), risultano di esclusiva competenza comunale.

Per quanto attiene ai rapporti tra il progetto di cui trattasi e le previsioni e norme del PUTT/p, approvato dalla G.R. con delibera n. 1748 del 15/12/2000, dagli elaborati scrittografici trasmessi, si è rilevato che le aree di intervento sono ricomprese in Ambiti Territoriali Estesi di tipo "B" di valore rilevante e di tipo "C" di valore distinguibile caratterizzati dalla presenza di un canale affluente del torrente Cervaro e dal tratturo FoggiaTressantiBarletta.

Tali ambiti sono tutelati dalle NTA del suddetto piano le quali non prevedono, ai sensi dell'art. 3.05, la possibilità di realizzare opere che modifichino l'assetto geomorfologico d'insieme e l'assetto idrogeologico delle relative aree. Essendo in presenza di un canale affluente al torrente Cervaro, l'intervento è comunque sottoposto al regime di tutela delle NTA del PUTT/p ai sensi dell'art. 3.08.3 il quale esclude la possibilità di realizzare le opere in questione, salvo ricorrere, ove ne sussistano le condizioni, alla procedura di deroga allo stesso PUTT/p. Si precisa che tale deroga viene rilasciata esclusivamente dalla Giunta Regionale e non può essere resa in sede di C. di S. che nel caso di specie ha valenza istruttoria.

La realizzazione di tutti gli interventi previsti dovrà essere comunque sottoposta al parere vincolante dell'Autorità di Bacino.

Si rappresenta altresì che così come evidenziato al punto 2 della Relazione di inquadramento urbanisticoambientale l'intervento previsto rientra nell'applicazione della normativa relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D Lgs 4/08 all. II e che pertanto, dovrà essere attivata una procedura di Verifica di assoggettabilità.""

Premesso quanto sopra si rappresenta che all'Assessorato all'Assetto del Territorio è pervenuta, con nota n. 11286 del 19.04.2010 da parte della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., la sotto elencata domanda per il rilascio della Deroga alle N.T.A. del P.U.T.T./P, nell'ambito del procedimento di intesa StatoRegione, attivato ex art.81 del D.P.R. n. 616/77 e ss.mm. ed ii. dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

A tal fine il competente Ufficio dell'Assessorato all'Assetto del Territorio - Servizio Urbanistica ha proceduto all'istruttoria tecnica della domanda pervenuta e degli atti relativi che viene sottoposta alla Giunta Regionale per l'esame e le determinazioni di competenza, munita del parere di merito.

Il predetto parere di merito è espresso in funzione della verifica del ricorrere, per il caso in specie, dei presupposti di cui all'art. 5.07 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.

INTERVENTO: Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto, nuovo svincolo di Foggia Incoronata. Società proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Con nota prot. n° 11081 del 19.04.2010, acquisita al prot. N°7602 del 21.04.2010 del Servizio Urbanistico Regionale, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso la seguente documentazione scrittograficarelativa al progetto in oggetto, adeguata ed integrata a seguito delle prescrizioni e condizioni poste dagli Entie/o Uffici territorialmente competenti che hanno partecipato alla Conferenza di Servizi tenutasi presso ilMinistero delle Infrastrutture in data 26.03.2010, finalizzata all'ottenimento dell'Attestazione di Compatibilità Paesaggistica anche in deroga alle N.T.A. del PUTT/P.:

- Relazione Generale;
- Studio Preliminare Ambientale;
- Corografia Generale;
- Planimetria di progetto con sovrapposizione del Piano Urbanistico Territoriale;

- Sezione Tipo;
- Planimetria di tracciato - tav. 1;
- Planimetria di tracciato - tav. 2;
- Planimetria di tracciato - tav. 3;
- Planimetria di progetto;
- Profili longitudinali rampa A e B;
- Profili longitudinali rampa C e D;
- Profili longitudinali rampa E, rampa di collegamento e viabilità di servizio

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

- Relazione Generale;
- Planimetria ubicazione siti;

IDROLOGIA ED IDRAULICA

- relazione ideologicoidraulica;
- Planimetria di progetto con sovrapposizione del P.A.I.;
- Planimetria idraulica;

PIAZZALE DI ESAZIONE

- Relazione descrittiva;
- Planimetria generale;
- Isole e corsie - Pianta e sezioni;
- Pensilina di stazione;
- Fabbricato impianti;

OPERE D'ARTE

- Cavalcavia di svincolo - Planimetria profilo e sezione;
- Planimetria di progetto con sovrapposizione del Piano Particellare;
- Elenco ditte;
- Planimetria censimento interferenze;
- Schede interferenze tecnologiche.

Con nota successiva nota n. 11286 del 19.04.2010, acquisita al prot. N°7604 del 21.04.2010 del Servizio Urbanistico Regionale, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha richiesto la deroga al PUTT/P. ex art. 5.07 delle N.T.A. dello stesso PUTT, allegando i seguenti elaborati:

- Planimetria di Progetto con sovrapposizione del Piano Urbanistico Territoriale - elab. STP 004;
- relazione di inquadramento Urbanistico - Ambientale - elab. AUA 0011.

Infine, con nota n. 238/EU del 28.04.2010 con allegata relazione, acquisita al prot. N°8086 del 28.04.2010 del Servizio Urbanistico Regionale la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. riscontrava la nota regionale n. 6322/2010 fornendo le valutazioni e le motivazioni poste a base della soluzione progettuale presentata ovvero alla richiesta di deroga alle N.T.A. del PUTT/p. vigente, evidenziando quanto testualmente di seguito si riporta:

“Facendo seguito alla precedente comunicazione del 27/04/2010 relativa alle opere del nuovo svincolo di Foggia Incoronata (autostrada A14), oggetto di Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si rappresentano gli ulteriori elementi integrativi di valutazione riguardanti gli aspetti paesaggisti così come richiesti con la precedente nota prot. n.6322 del 26/03/2010 di codesto Servizio Urbanistica acquisito agli atti della Conferenza dei Servizi del 26/03/2010. Occorre ricordare che il ricorso alla procedura di deroga, ex art. 5.07 delle NTA del PUTT è consentito previa verifica della

sussistenza delle seguenti condizioni:

- a) Le opere siano compatibili con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistiche ed ambientali previste nei luoghi.
- b) Siano di dimostrata assoluta necessità o di preminente interesse per la popolazione residente.
- c) Non abbiano alternative localizzative.

In relazione ai suddetti punti e ad integrazione di quanto già rappresentato nella precedente comunicazione del 19/04/2010 si specifica ulteriormente quanto segue.

Non vi è dubbio che lo svincolo sia di preminente interesse per gli operatori della zona industriale di Foggia "Borgo Incoronata" consentendo le stesse opere il facile collegamento con la viabilità nazionale.

Per quanto riguarda le alternative localizzative vi è in primis la necessità di collegare direttamente l'esistente nucleo industriale di Foggia "Borgo Incoronata" con l'autostrada minimizzando l'occupazione di suolo ed utilizzando altresì la viabilità esistente.

La stessa localizzazione dello svincolo che interferisce con gli ATD del PUTT ovvero con il tratturo FoggiaTresantiBarletta e con il canale affluente del torrente Cervaro si inserisce in un contesto già antropizzato e interferente con i predetti ATD per l'esistenza dell'autostrada A14 e della strada SS544 oltre che di viabilità locale.

La localizzazione dello svincolo è stata effettuata evitando di interessare, ove fosse stata traslata in alternativa localizzativa lungo l'autostrada, le contigue aree ad alta pericolosità di inondazione individuate dal PAI Puglia.

Per quanto riguarda infine la verifica di compatibilità dell'intervento con le risorse paesaggistiche ambientali l'intervento prevede opere di mitigazione quali l'inerbimento delle scarpate, la sistemazione a verde delle aree intercluse dallo svincolo, la realizzazione di opere di sistemazione idraulica, comunque intervenendo in un contesto già fortemente antropizzato.

In conclusione, l'intervento così come prospettato prevede deroga sia all'ATD "Tratturo" che all'ATD "corso d'acqua", come peraltro evidenziato in sede di conferenza dei servizi del 26/03/2010 e portato a conoscenza dell'Amministrazione Comunale di Foggia.""

Tanto premesso, nel merito degli atti progettuali sopra elencati si rilevano le principali caratteristiche dell'intervento:

- **SVINCOLO AUTOSTRADALE** - lo schema funzionale è del tipo a "trombetta" con quattro rampe di tipo monodirezionale, connessione diretta alla caraggiata nord, ed una rampa bidirezionale, sovrappassante la A14, che realizza il collegamento con le rampe di ingresso/uscita in direzione nord. Tutte le rampe si sviluppano in rilevato.
- **AREA PEDAGGIO** - l'area di pedaggio prevista ha una superficie di circa 11.500 mq ed è anch'essa realizzata in rilevato. Nel piazzale è prevista la realizzazione dell'edificio di stazione (completo di impianti) collegato alle isole contenenti le cabine di esazione tramite un sottopasso pedonale. Nella fattispecie sono previste quattro isole di stazione e cinque corsie, rispettivamente due di entrata e tre in uscita per il pedaggio, ed una pensilina di copertura;
- **INTERVENTI PER IL COLLEGAMENTO ALLA VIABILITA' ORDINARIA** - Gli interventi stradali per il collegamento alla viabilità ordinaria locale sono ridotti al minimo in quanto esiste già una rotatoria di forma allungata su viabilità ASI che permette l'innesto direttamente su una delle strade di maggiore importanza della zona d'intervento, la S.P. 76. La viabilità provinciale permette il collegamento con la S.S. 544 foggiaTrinitapoli che raggiunge la città di Barletta e con la S.S. 16 Adriatica che raggiunge la città di Orta Nova. I lavori di adeguamento della viabilità in esame consistono nella realizzazione di un tratto di circa 350 m di strada extraurbana principale a carreggiate separate e nella realizzazione di una

rotatoria circolare in sostituzione dell'attuale ovale in funzione della nuova configurazione progettuale.

In merito alle opere in argomento risultano acquisiti i pareri di seguito elencati:

- Parere favorevole del Comune di Foggia espresso con delibera di C.C. n. 25 del 19.03.2010 confermata in sede di Conferenza di Servizi tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture in data 26.03.2010;
- Parere favorevole del Consorzio ASI di Foggia espresso dal Consiglio di Amministrazione con verbale n. 7 del 17.03.2010;
- Parere dell'Autorità di Bacino della Puglia, espresso in sede di Conferenza di Servizi tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture in data 26.03.2010;
- Parere favorevole con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare reso in ordine alla V.I.A. con nota n. 3597 del 11.02.2010;
- Parere favorevole a condizione della Soprintendenza per i beni Archeologici della Puglia di Taranto, espresso con nota prot. n° 1360 del 28.01.2010;
- Parere favorevole dell'Agenzia del Demanio, filiale della Puglia e Basilicata, nota prot. n° 8663 del 24.03.2010; -Parere favorevole della Regione Puglia - Assessorato alle Opere Pubbliche - Settore L.L.P.P.;
- Parere favorevole della Regione Puglia - Assessorato Assetto del Territorio - Settore Urbanistica, nota prot. n° 6322 del 26/3/2010 (relativamente agli aspetti urbanistici);
- Parere dell'ASL Foggia, nota prot. n° 783 del 23.03.2010;
- Parere favorevole con prescrizioni del Consorzio di Bonifica della Capitanata, nota prot. n° 6468 del 28.01.2010;
- Parere dell'ANAS reso in sede di Conferenza di Servizi tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture in data 26.03.2010;
- Parere della Provincia di Foggia, reso con delibera di G.P. n. 38 del 29.01.2010.

Esaminati gli atti, per quanto attiene ai rapporti dell'intervento in progetto con il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio si evidenzia quanto segue:

Il P.U.T.T./P. classifica le opere in progetto come "Opere di Rilevante Trasformazione" di cui all'art. 4.01 delle N.T.A. del P.U.T.T./P., trattandosi di infrastrutture a rete "comportanti modificazioni permanenti degli elementi strutturanti il territorio".

Per quanto riguarda i rapporti delle aree interessate dall'intervento con il P.U.T.T./P., come evidenziato nello Studio di Impatto Paesaggistico presentato, si rappresenta che le aree interessate dall'intervento ricadono in Ambiti Territoriali Estesi in parte di tipo "B" di valore rilevante, in parte di tipo "C" di valore distinguibile, in parte di tipo "D" di valore relativo, in parte di tipo "E" di valore normale.

La classificazione "E" individua secondo il P.U.T.T./P. un "valore normale laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico", e i terreni e gli immobili compresi negli Ambiti Territoriali Estesi di valore "E" non sono soggetti a tutela diretta dal piano.

La classificazione "B" individua secondo il P.U.T.T./P. un "valore rilevante laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti"

- Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di valore distinguibile "B" prevedono la "conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio" (art. 2.02 punto 1.3 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.).

- Per quanto attiene alle direttive di tutela (art. 3.05 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.) degli A.T.E. di tipo "B", quale quello in specie e con riferimento ai tre sistemi identificati dalle N.T.A. del P.U.T.T./P. si rappresenta quanto segue:

- Con riferimento al sistema "assetto geologicogeomorfologico ed idrogeologico" le direttive di tutela

prescrivono che “va perseguita la tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche (definenti gli A.T.D. di cui all’art. 3.02) di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesisticoambientali del territorio regionale”; si prescrive altresì che “va mantenuto l’assetto geomorfologico d’insieme e vanno individuati i modi: per la conservazione e difesa del suolo ed il ripristino di condizioni di equilibrio ambientale; per la riduzione delle condizioni di rischio; per la difesa dall’inquinamento delle sorgenti e delle acque superficiali e sotterranee...”.

- Con riferimento al sistema “copertura botanico vegetazionale e colturale” le direttive di tutela prescrivono “la tutela delle componenti del paesaggio botanicovegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o di riconosciuta importanza sia storica sia estetica, la protezione e la conservazione di ogni ambiente di particolare interesse biologicovegetazionale e delle specie floristiche rare o in via di estinzione nonché lo sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale autoctono”, si prescrive altresì che “per tutti gli ambiti territoriali distinti di cui al punto 3 dell’art.3.03, va evitato: l’apertura di nuove cave; la costruzione di nuove strade e l’ampliamento di quelle esistenti; l’allocazione di discariche o depositi di rifiuti, la modificazione dell’assetto idrogeologico. La possibilità di allocare insediamenti abitativi e produttivi, tralicci e/o antenne, linee aeree, condotte sotterranee o pensili, ecc., va verificata mediante apposito di impatto paesaggistico sul sistema botanicovegetazionale con definizione delle eventuali opere di mitigazione”

- Per quanto attiene al sistema “stratificazione storica dell’organizzazione insediativa” va perseguita “la tutela dei beni storico culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale individuando per tutti gli ambiti territoriali (art.2.01) i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione /utilizzo, sia la salvaguardia /ripristino del contesto in cui sono inseriti”; si prescrive altresì che “per tutti gli ambiti territoriali distinti di cui all’art.3.04, va evitata ogni alterazione della integrità visuale e va perseguita la riqualificazione del contesto”.

La classificazione “C” individua secondo il P.U.T.T./P. un “valore distinguibile laddove, sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti”

- Gli indirizzi di tutela per gli ambiti di valore distinguibile “C” prevedono la “salvaguardia e valorizzazione dell’assetto attuale se qualificato; trasformazione dell’assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l’ulteriore qualificazione; trasformazione dell’assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica” (art. 2.02 punto 1.3 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.)

- Per quanto attiene alle direttive di tutela (art. 3.05 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.) degli A.T.E. di tipo “C”, quale quello in specie e con riferimento ai tre sistemi identificati dalle N.T.A. del P.U.T.T./P. si rappresenta quanto segue:

- Con riferimento al sistema “assetto geologicogeomorfologico ed idrogeologico” le direttive di tutela prescrivono che “va perseguita la tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche, ed idrogeologiche (definenti gli A.T.D. di cui all’art. 3.02) di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesisticoambientali del territorio regionale”; si prescrive altresì che “le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l’assetto geomorfologico d’insieme e conservare l’assetto idrogeologico delle relative aree....”.

- Con riferimento al sistema “copertura botanico vegetazionale e colturale” le direttive di tutela prescrivono “la tutela delle componenti del paesaggio botanicovegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o di riconosciuta importanza sia storica sia estetica, la protezione e la conservazione di ogni ambiente di particolare interesse biologicovegetazionale e delle specie floristiche rare o in via di estinzione nonché lo sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale autoctono”, si prescrive altresì che “tutti gli interventi di trasformazione fisica del territorio e/o insediativi vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanicovegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo.”

- Per quanto attiene al sistema “stratificazione storica dell’organizzazione insediativa” va perseguita “la tutela dei beni storico culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale individuando per tutti gli ambiti territoriali (art. 2.01) i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione /utilizzo, sia la salvaguardia /ripristino del contesto in cui sono inseriti”; si prescrive altresì che “per tutti gli ambiti territoriali distinti di cui all’art. 3.04, va evitata ogni destinazione d’uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto utilizzo e valorizzazione”.

Dalla documentazione in atti prodotta ed in particolare dalle tavole tematiche del P.U.T.T./P., si evince quanto qui di seguito si riporta. Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio (Ambiti Territoriali Distinti):

- Sistema geologico, geomorfologico, ed idrogeologico: Le aree oggetto di intervento risultano interessare alcune componenti di rilevante ruolo dell’assetto paesistico ambientale complessivo dell’ambito territoriale di riferimento. In particolare, le aree d’intervento interessano marginalmente un canale affluente del Torrente Cervaro, evidenziato sulla tavola tematica del P.U.T.T./P. relativa all’idrologia superficiale, alla quale si applicano i regimi di tutela e le prescrizioni di base di cui all’art. 3.08 delle N.T.A. del P.U.T.T./P..

- Sistema copertura botanico vegetazionale e colturale e della potenzialità faunistica: Le aree interessate dall’intervento in progetto, stante alla cartografia tematica del P.U.T.T./P., non risulta interessata da particolari componenti di riconosciuto valore scientifico e/o d’importanza ecologica, di difesa del suolo, né si rileva la presenza di specie floristiche rare o in via di estinzione né di interesse botanicovegetazionale.

- Sistema della stratificazione storica dell’organizzazione insediativa:

Le aree oggetto di intervento risultano direttamente interessate da particolari beni storicoculturali di riconosciuto valore o ruolo nell’assetto paesistico.

In particolare, le aree d’intervento sono marginalmente interessate dal Trattarello Foggia - Tressanti Barletta, al quale si applicano i regimi di tutela e le prescrizioni di base di cui all’art. 3.15 delle N.T.A. del P.U.T.T./P.

Dalla predetta documentazione, inoltre, possono evincersi le caratteristiche tecniche delle opere in progetto, anche i prevedibili impatti indotti dalla realizzazione delle stesse sulle singole componenti ambientali ed in particolare sulla componente paesaggio nonché alcune misure di mitigazione e/o di ripristino dello stato dei luoghi (ad opere ultimate) ed i risultati attesi per effetto delle opere di mitigazioni previste in progetto.

Lo studio presentato motiva l’ammissibilità dell’intervento, ovvero la sua compatibilità paesisticoambientale, soprattutto in ragione delle caratteristiche tipologiche dell’intervento, nonché in considerazione del fatto che l’intervento ricade in un ambito già parzialmente compromesso; a tal proposito si evidenzia che il Trattarello Foggia - Tressanti - Barletta si presenta attualmente interessato da un tracciato viario esistente, nonché attraversato dalla stessa Autostrada “A14”.

Entrando nel merito della valutazione dell’intervento proposto, sulla base della documentazione scrittografica trasmessa, si rappresenta che le opere in progetto risultano interessare direttamente alcune aree caratterizzate dalla presenza di ambiti territoriali distinti (A.T.D.) dei sistemi e/o elementi strutturanti il territorio dal punto di vista paesaggistico come identificati nelle relative tavole tematiche del PUTT/P e definiti dal titolo III delle NTA del PUTT/P.

Più precisamente, con riferimento al Sistema geologico, geomorfologico, ed idrogeologico, il tracciato intercetta l’area di pertinenza e l’area annessa del canale affluente del Torrente Cervaro. Ciò stante

l'intervento in progetto comporta, esclusivamente nei tratti sopra menzionati, la modificazione di alcuni elementi strutturanti l'attuale assetto paesaggistico ed in particolare di alcune emergenze geomorfologiche che risulteranno pertanto direttamente e/o indirettamente interessate dalle opere in progetto.

L'intervento in progetto per le sue caratteristiche tipologiche e dimensionali e soprattutto per il suo posizionamento comporta una modificazione permanente di elementi paesaggistici strutturanti e costituisce deroga al regime di tutela ed alle prescrizioni di base dell'A.T.D. sopra citato.

Con riferimento al Sistema copertura botanico vegetazionale e colturale e della potenzialità faunistica, il tracciato in progetto non interferisce con alcuna emergenza paesaggistica. Per quel che riguarda il Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa, le opere oggetto di intervento interessano l'area di pertinenza e l'area annessa al tratturello Foggia - Tressanti - Barletta“.

L'intervento in progetto per le sue caratteristiche tipologiche e dimensionali e soprattutto per il suo posizionamento comporta, altresì, una modificazione permanente di elementi paesaggistici strutturanti, e costituisce deroga al regime di tutela ed alle prescrizioni di base dell'A.T.D. sopra citato.

Nella relazione in atti si evidenzia l'assoluta necessità ed il preminente interesse pubblico delle opere in progetto, che vanno a migliorare l'attuale assetto viario mediante la previsione di un nuovo svincolo a servizio della zona industriale (ASI) esistente.

Le opere in progetto, per quanto riguarda la loro allocazione sono destinate a produrre un ridotto impatto sull'ambiente e sul paesaggio, in quanto vanno a collocarsi in un contesto già fortemente antropizzato e pertanto non comportano una modificazione significativa dell'attuale assetto paesaggistico dei luoghi interessati.

Non si rilevano, in ordine allo svincolo configurato dalla soluzione progettuale proposta, alternative localizzative stante il condizionamento esercitato dalla stessa ubicazione della zona industriale, condividendosi in questa sede le prospettazioni evidenziate anche in merito dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A..

Premesso quanto sopra si ritiene pertanto che l'intervento in parola, pur interessando, alcuni elementi paesaggistici strutturanti, risulta ancora compatibile con gli obiettivi generali di tutela insiti negli indirizzi e nelle direttive di tutela proprie degli ambiti territoriali estesi interessati in quanto non comportano complessivamente una trasformazione significativa dell'attuale assetto paesaggistico che si presenta antropizzato e pertanto dette opere non costituiscono serio pregiudizio alla conservazione dei residui valori paesaggistici ancora presenti nelle aree interessate dall'intervento.

Quanto sopra anche in considerazione dei materiali e delle tecnologie utilizzate nella fase di realizzazione delle opere e soprattutto delle misure di mitigazione e/o compensazione previste.

In considerazione delle misure di mitigazione e compensazione prospettate, la qualità paesaggistica complessiva dell'ambito territoriale interessato dalle opere in progetto risulterà, ad opere ultimate, sostanzialmente invariata anche in virtù delle misure di mitigazione adottate dalla soluzione progettuale che prevede, ad opere ultimate, anche la piantumazione di specie autoctone sulle scarpate.

In relazione a quanto innanzi si ritiene pertanto di poter esprimere parere favorevole al rilascio della deroga al PUTT ex art. 5.07 delle N.T.A. anche in considerazione del rilevante interesse pubblico che le opere in progetto rivestono e della mancanza di alternative localizzative.

Al fine comunque di perseguire un miglioramento dell'inserimento paesisticoambientale delle opere in progetto nel contesto di riferimento si ritiene necessario prescrivere l'esecuzione delle seguenti ulteriori misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti in aggiunta a quelle già individuate in progetto nonché nei pareri espressi dagli Enti e/o Uffici intervenuti nel procedimento.

Con riferimento all'assetto geomorfoidrogeologico:

Nelle aree interessate dal canale affluente del Torrente Cervaro, siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) al fine di non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico

complessivo delle aree oggetto d'intervento.

- I materiali di risulta, rivenienti dalle operazioni di scavo, qualora non riutilizzati in loco, siano allontanati e depositati a pubblica discarica.
- Al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) siano eliminate con ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
- Siano opportunamente realizzate, adottando tecniche di ingegneria naturalistica, idonee opere di stabilizzazione e consolidamento delle scarpate nonché adeguate opere di difesa idraulica al fine di non favorire fenomeni di dissesto e nel contempo accelerare l'inserimento dell'opera nel contesto paesistico ambientale di riferimento.

Con riferimento all'assetto botanico vegetazionale:

- Siano opportunamente attuate, tutte le misure di ripristino vegetazionale individuate nel parere reso sulla verifica di assoggettabilità a VIA dal Ministero dell'Ambiente giusta nota n.3597 del 11.02.2010. Quanto sopra anche al fine di consentire la conservazione e lo sviluppo del patrimonio botanicovegetazionale autoctono.
- In sede di esecuzione dei lavori siano salvaguardati il più possibile, qualora presenti, i "beni diffusi nel paesaggio agrario" aventi notevole significato paesaggistico come definiti dall'art. 3.14 delle N.T.A. del P.U.T.T./P..

Con riferimento alle componenti storicoculturali:

- Per le aree sottoposte a vincolo archeologico (tratturello Foggia - Tressanti - Barletta) durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere interessata la competente Soprintendenza Archeologica.

Il presente provvedimento esplica effetti esclusivamente in applicazione dell'art. 5.04 e dell'art. 5.07 delle N.T.A. del PUTT/P fermo restando l'acquisizione di tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia di tutela ambientale.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4 - lettera d) della L.R. 7/97.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.”

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente dell'Ufficio Paesaggio e dal Dirigente del Servizio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DE LIBE RA

- DI APPROVARE la relazione dell'Assessore all'Assetto del Territorio, nelle premesse riportate;

- DI RILASCIARE alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. per la "realizzazione del nuovo svincolo dell'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto, di Foggia Incoronata", l'attestazione di compatibilità paesaggistica con prescrizioni, di cui all'art. 5.04 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. anche in deroga ex art. 5.07 alle prescrizioni di base previste per gli Ambiti Territoriali Distinti interessati;

- DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul B.U.R.P.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta

Dott.Romano Donno Dott.Nichi Vendola