



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 28/04/2011

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DELL'UFFICIO PROGRAMMAZIONE VIA E POLITICHE ENERGETICHE/VAS 28 marzo 2011, n. 69

L.R. N. 11/2001 e ss.mm.ii., D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale - S.S. 7 TER - ITINERARIO BRADANICO-SALENTINO - Tratto compreso tra la S.S. Taranto Grottaglie e Manduria - Lavori di completamento funzionale del III° Lotto, 2° e 3° Stralcio - Proponente: ANAS S.p.A.

L'anno 2011 addì 28 del mese di MARZO in Modugno (Ba), presso il Servizio Ecologia,

**IL DIRIGENTE DEL
SERVIZIO ECOLOGIA**

Ing. Gennaro Russo, sulla scorta dell'istruttoria amministrativo-istituzionale espletata dall'Ufficio Programmazione V.I.A. e Politiche Energetiche e dell'istruttoria tecnica svolta dal Comitato Reg.le di V.I.A. (R.R. approvato con D.G.R. N. 1859/09 art.1, art. 4 c. 6, art. 11 c. 4), ha adottato il seguente provvedimento:

VISTO CHE:

- con nota acquisita al prot. n. 4228 del 31.03.2009 il Compartimento ANAS della Viabilità per la Puglia - Viale Luigi Einaudi, 15 - Bari - presentava, ai sensi della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii. e del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., nell'ambito del Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 relativo all'ammodernamento delle principali direttrici della viabilità statale in Puglia, la richiesta di verifica di assoggettabilità a V.I.A. per i lavori di completamento funzionale del lotto III - Stralci 2° e 3° - Tratto compreso tra la S.S. Taranto-Grottaglie e Manduria, S.S. 7 TER - Itinerario Bradanico-Salentino.

Alla predetta nota la società proponente allegava la documentazione prevista dalla normativa vigente ed informava che: "...l'opera in oggetto costituisce un completamento di opere già realizzate e mai aperte al traffico (trattasi di opera avviata negli anni '90 e quindi soggetta a fasi amministrative di rescissione contrattuale e/o fallimento delle imprese appaltatrici); il progetto in esame si riferisce pertanto alla esecuzione dei collegamenti terminali per l'apertura al traffico della strada, l'inserimento di controstrade per l'accessibilità ai fronti interclusi, oltre alla realizzazione di opere complementari quali vasche di raccolta acque meteoriche, segnaletica stradale e barriere di sicurezza...".

Al fine di consentire l'espressione del parere di competenza, la società proponente comunicava inoltre di aver provveduto al deposito degli elaborati progettuali presso le amministrazioni interessate dall'intervento proposto e cioè la Provincia di Taranto ed i comuni di Manduria, Sava e San Marzano di San Giuseppe;

- con nota prot. n. 4388 del 03.04.2009 il Servizio Ecologia invitava il proponente a depositare gli elaborati progettuali dell'opera proposta anche presso l'Autorità di Bacino della Puglia, stante

l'interferenza dello stesso intervento con aree perimetrale a media pericolosità idraulica, al fine di acquisire il parere di cui all' art. 6, comma 4, L.R. n. 11/01 e ss.mm.ii

- con nota acquisita al prot. n. 7625 del 24.06.2009 il Comune di Manduria - Area Tecnica - comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 10.04. al 10.05.2009) e modi previsti dalle norme in vigore, con la specificazione che non erano pervenute osservazioni in merito.

Con la stessa nota veniva espresso il parere favorevole di competenza ambientale...;

- con nota acquisita al prot. n. 9670 del 14.07.2009 l'Autorità di Bacino della Puglia richiedeva alla società proponente uno studio di compatibilità idrologia ed idraulica che valuti ai sensi dell'art. 7 delle NTA del PAI gli effetti dell'intervento proposto sul regime idraulico a monte ed a valle delle aree interessate;

- con nota acquisita al prot. n. 9026 del 28.07.2009, il proponente comunicava il deposito presso l'Autorità di Bacino della Puglia dei seguenti elaborati:

- Relazione idrologia ed idraulica;

- Corografia bacini;

- Planimetria idraulica: indicazione dei sistemi scolanti delle acque meteoriche;

- Con nota acquisita al prot. n. 10758 del 15.08.2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche - Puglia-Basilicata - trasmetteva la convocazione per la Conferenza di Servizi del 16.09.2009, avente ad oggetto l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 e art. 3 del D.P.R. 383/94;

- con note acquisite al prot. n. 10761-10762-10763-10764-10765 del 15.09.2009 privati cittadini rappresentati dall'avv. Walter G. Fischietti trasmettevano all'Anas S.p.A. e per conoscenza al Servizio Ecologia, atto di contestazione avverso il vincolo preordinato all'espropriazione mediante "conferenza di servizi" del 16.09.2009 per l'approvazione definitiva del progetto in argomento;

- con successiva nota acquisita al prot. n. 10767 del 15.09.2009 pervenivano, sempre per conoscenza al Servizio Ecologia, analoghe osservazioni da parte di privata cittadina rappresentata dall'avv. Clara Miniero;

- con nota acquisita al prot. n. 1608 del 13.10.2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche - Puglia-Basilicata - trasmetteva il verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 16.09.2009 dal quale si evincevano, relativamente all'accertamento della conformità urbanistica, i seguenti pareri:

- Comune di Manduria: parere favorevole con la condizione che per lo svincolo a piani sfalsati i corrispondenza al superamento della S.P. 98 Francavilla-Manduria sarà necessario un adeguamento del tratto terminale della rampa di collegamento della costruenda superstrada alla S.P. il cui progetto di ammodernamento prevede una rotatoria per evidenti motivi di sicurezza ed in considerazione dei notevoli flussi veicolari provenienti dalla superstrada Bradanico-salentina e diretti a Manduria-centro;

- Snam Rete Gas S.p.A.: attestazione che i lavori in progetto non interferiscono in alcun modo con gli impianti della stessa società;

- Terna: nulla-osta all'esecuzione dei lavori in oggetto;

- FSE S.r.l.: parere favorevole con condizioni;

- Comune di Sava: parere favorevole;

- Comune di San Marzano di S.G.: parere favorevole con condizioni;

- L'Autorità di Bacino della Puglia confermava la richiesta di uno studio idrologico ed idraulico al fine di determinare l'interferenza della suddetta struttura, e delle relative opere di presidio idraulico, con le aree AP ad oggi vigenti e con le ulteriori aree di recapito finale dei bacini endoreici desunti dalla su citata Carta Idrogeomorfologica

- Con nota acquisita al prot. n. 13290 del 20.10.2010 il Comune di San Marzano di S. G.- Ufficio Tecnico - comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 03.04. al 04.05.2009) e modi previsti dalle norme in vigore, con la specificazione che non erano pervenute

osservazioni in merito.

Con la stessa nota veniva comunicato il parere favorevole all'intervento in argomento;

• Con nota acquisita al prot. n. 14620 del 17.11.2010 il Capo Compartimento della Viabilità per la Puglia, relativamente alla richiesta dell'Autorità di Bacino della Puglia concernente la redazione di uno studio di compatibilità Idrologica ed Idraulica ...atto a determinare la pericolosità idraulica connessa all'opera in progetto e facendo seguito agli esiti della Conferenza di Servizi del 16.09.2009, riferiva quanto segue:

"...L'oggetto dell'intervento è un tronco stradale di competenza ANAS Puglia realizzato a cavallo degli anni '90 e mai aperto al traffico pur necessitando esclusivamente di opere di completamento funzionale (a causa di procedure fallimentari delle ditte appaltatrici dell'opera);

Il Progetto Definitivo non prevede in alcun modo la realizzazione di nuove opere nei tratti stradali intersecanti aree perimetrate nel P.A.I., comprese quelle depressioni morfologiche che determinano deflusso superficiale di tipo endoreico (quali ad esempio complanari, svincoli, presidi idraulici).

Il completamento funzionale del lotto III - stralci 2° e 3° consiste nella:

- Realizzazione della segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- Installazione di barriere di sicurezza;
- Intervento di bitumatura della piattaforma per la realizzazione del solo tappeto di usura;
- Realizzazione dei presidi idraulici finalizzati alla captazione, collettamento, trattamento della prima pioggia e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma stradale - il suddetto intervento è tra quelli consentiti in aree A.P. dalle NTA del Piano di Bacino Stralcio Assetto Idrogeologico, Art. 7 comma I, previo redazione di studio di compatibilità idrologico idraulico; a tal proposito si porta in evidenza che il posizionamento dei recapiti finali per le acque di piattaforma è previsto in aree esterne alla perimetrazione P.A.I. (distanza dell'opera più vicina superiore a 150 m). Inoltre l'intero sistema di drenaggio della piattaforma risulta separato dal deflusso delle acque di bacino;
- Realizzazione dei presidi idraulici atti alla intercettazione del deflusso superficiale delle acque di bacino che interseca il tronco di S.S. 7 TER in oggetto. Tali acque attualmente proseguono nel loro percorso secondo la naturale altimetria del terreno, in parte impattano lungo il rilevato della S.S.7 TER creando un compluvio prevalentemente parallelo al piede della scarpa, e infine bypassano il tracciato della Statale nei punti di intersezione con strade provinciali e comunali che la sottopassano. In tali punti si creano spesso fenomeni di ruscellamento che comportano problemi al traffico veicolare delle suddette strade provinciali. Due dei bypass in questione sono collocati nei tratti del tracciato della S.S. 7 TER interni alle aree perimetrate dal P.A.I.

- In generale le due aree perimetrate nei comuni di Sava e Manduria appaiono come il naturale recapito finale del deflusso superficiale esteso del territorio circostante. In seguito allo studio effettuato non risultano altre aree distinte da quelle indicate nel P.A.I. soggette a pericolo di allagamento. Negli elaborati grafico descrittivi allegati alla presente si descrive lo studio idrologico idraulico atto al dimensionamento dei presidi ed una valutazione di compatibilità del sistema rispetto ai fenomeni di allagamento che potenzialmente potrebbero interessare aree limitrofe al tracciato.

Le opere di completamento della struttura viaria comportano la realizzazione di sottoservizi a rete interessanti una infrastruttura pubblica esistente, riferiti a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, comprendenti la realizzazione di impianti di depurazione delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma stradale (attualmente tali acque invadono in larghissima parte la rete viaria provinciale ed i terreni limitrofi); l'azione di tali opere si esplica nella captazione della quotaparte delle acque meteoriche interessate la piattaforma stradale con successivo smaltimento separato, previo trattamento delle acque stesse, con conseguente e finale effetto benefico sulle aree maggiormente soggette a deflusso idrico superficiale;

Il progetto definitivo prevede la posa di tombini di attraversamento del rilevato stradale sia a scopo faunistico che per le acque raccolte dai fossi di guardia.

Questi ultimi sono elemento indispensabile per la buona progettazione e per l'esercizio della infrastruttura e sono prevalentemente posti a difesa della scarpa del rilevato sponda nord (ma sono

assenti nelle aree A.P.).

Il posizionamento dei tombini è stato effettuato in relazione alle essenziali condizioni di sicurezza idraulica del contesto territoriale.

Come accertato nei numerosi sopralluoghi effettuati dai Tecnici di questo Ufficio, tratti di tracciato intersecanti le aree A.P. (e in generale la grande parte dell'intero tronco viario) sono caratterizzati da altezze di rilevato imponenti, pertanto i fenomeni di allagamento, pur non interessando direttamente le aree di svincolo e la sede viaria della S.S.7 TER, interessano al limite le strade provinciali che la intersecano avendo le stesse tracciati a quota coincidente con il piano campagna.

Tutto ciò premesso, si trasmette...lo Studio di Compatibilità Idrologica ed Idraulica, corredato dai seguenti elaborati:

1. Relazione Idraulica e Compatibilità Idraulica delle opere;
2. Allegato I - Individuazione delle opere di presidio idraulico (scala 1:25.000);
3. Allegato II - Individuazione dei bacini scolanti (scala 1:25.000);
4. Allegato III - Aree soggette ad allagamento Ante/Post operam..."

• con nota acquisita al prot. n. 15907 del 29.11.2010 la Provincia di Taranto - Servizio Valutazione di Impatto Ambientale - relativamente all'opera proposta:

"...ritiene assentibile l'intervento proposto..., subordinatamente all'ottenimento del parere favorevole da parte dell'Autorità di Bacino della Puglia (attesa la soggiacenza dell'intervento in parola alle NTA del PAI), nel rispetto della normativa di settore rispetto all'interferenza delle opere a farsi con ATE C del PUTT/p, nell'osservanza di tutte le opere di mitigazione previste dal proponente - elencate nella succitata documentazione, unitamente alle seguenti misure compensative aggiuntive:

1. la gestione dei rifiuti generati - ivi comprese le c.d. terre e rocce da scavo - sia gestito ai sensi della normativa vigente in materia. Si precisa che il loro smaltimento deve garantire l'osservanza del principio di prossimità;
2. 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), le emissioni acustiche (uso di silenziatori, barriere antirumore), ed odorose, al fine di limitare disturbi di qualsiasi natura. La Ditta deve mettere in atto ogni minimo accorgimento affinché i mezzi di trasporto dei materiali - che devono essere muniti di idonee coperture allo scopo di evitare dispersione delle polveri - non imbrattino le strade e proprietà limitrofe. I lavori devono, inoltre, essere organizzati mediante un opportuno cronoprogramma, in maniera tale da non incidere significativamente sul traffico preesistente. Inoltre, l'approvvigionamento dei materiali deve avvenire da siti idonei e prossimi alla zona in oggetto;
3. il proponente dovrà fornire relazione previsionale di impatto acustico firmata e timbrata da tecnico abilitato e competente in acustica redatto ai sensi della L 447/1995, della L.R. 3/2002 e di ogni altra normativa applicabile in materia che, partendo dai c.d. "valori di fondo", individui anche i possibili ricettori ambientali e che dimostri il rispetto dei valori limite di rumorosità previsti dalla normativa vigente in materia (DPCM 01/03/1991); la stessa deve essere aggiornata in occasione di ampliamenti o modifiche che determinano una variazione significativa del livello di rumore;
4. le opere di reimpianto e rinaturalizzazione siano effettuate con essenze autoctone;
5. la gestione delle acque sia effettuata in conformità alla Parte III del D.Lgs. 152/2006 e al vigente Piano di Tutela delle Acque..."

• con nota acquisita al prot. n. 15791 del 15.12.2010 il Comune di Sava - Ufficio Tecnico - comunicava l'avvenuta pubblicazione presso l'albo pretorio dell'avviso pubblico nei tempi (dal 15.09. al 30.10.2010) e modi previsti dalle norme in vigore, con la precisazione che non erano pervenute osservazioni in merito.

Con la predetta nota esprimeva il proprio parere favorevole di competenza ambientale a condizione che siano previste nella progettazione esecutiva, soluzioni di mitigazione degli impatti percettivi e ambientali inevitabili e misure integrative di compensazione per l'opera di che trattasi;

• con nota acquisita al prot. n. 15805 del 28.12.2010 l'Autorità di Bacino, a seguito della trasmissione del richiesto studio di compatibilità idrologica ed idraulica da parte di Anas S.p.A. comunicava che:

“...PREMESSO che da quanto dichiarato nella nota di accompagnamento...a firma del Capo Compartimento Viabilità per la Puglia...(v. pag.3, punto 1 del presente provvedimento) gli interventi di cui in oggetto sono finalizzati al completamento ed alla manutenzione straordinaria della SS 7 Ter Bradanico-Salentina, consistono in:

- a) realizzazione di segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- b) installazione di barriere di sicurezza;
- e) intervento di bitumatura della piattaforma per la realizzazione del solo tappeto d'usura;
- d) realizzazione di presidi idraulici finalizzati alla captazione, collettamento, trattamento delle acque di prima pioggia e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma stradale;
- e) realizzazione dei presidi idraulici atti alla intercettazione del deflusso superficiale delle acque di bacino che interseca il tronco di SS 7 Ter in oggetto;

e “...le opere di completamento della struttura viaria comportano la realizzazione disottoservizi a rete interessanti una infrastruttura pubblica esistente, riferiti a servizi essenziali e non altrimenti localizzabili, in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili...”;

VISTO il Piano di Assetto Idrogeologico approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 39 del 30/11/2005 e relative NTA, come modificato ed attualmente vigente nei comuni in indirizzo, dal quale si evince che il tracciato stradale oggetto degli interventi di completamento interseca in più punti aree classificate ad alta pericolosità idraulica (AP), pertanto soggette ai vincoli ed alle prescrizioni di cui agli artt. 4 -5 e 7 delle su citate NTA;

VISTA la cartografia ufficiale IGM scala 1:25.000, nonché la Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia, da cui si evince la presenza di aree depresse poste a monte e a valle del rilevato stradale in oggetto, oltre quelle già classificate come AP ai sensi del PAI vigente;

CONSIDERATO che:

- in sede di conferenza di servizi del 16/09/2009 questa AdB Puglia ha chiesto di condurre uno studio idrologico ed idraulico al fine di determinare l'interferenza della suddetta struttura, e delle relative opere di presidio idraulico, con le aree AP ad oggi vigenti e con le ulteriori aree di recapito finale dei bacini endoreici desunti dalla su citata Carta Idrogeomorfologica (nota AdB Prot. 11593 del 15/09/2009);
- la realizzazione delle opere di presidio idraulico di cui al precedente punto “e” in premessa, per quanto ubicate oltre i perimetri classificati come “AP” nel PAI vigente, causa lo spostamento dei volumi d'acqua in porzioni di territorio che attualmente non sono interessate da fenomeni di accumulo delle acque meteoriche, producendo, di fatto, l'aumento della pericolosità idraulica delle stesse;
- le indagini idrologiche ed idrauliche condotte non appaiono esaustive del quadro conoscitivo degli effettivi livelli di pericolosità idraulica che si determinano nelle porzioni di territorio contermini al rilevato stradale;
- le opere di presidio sono dimensionate con franchi idraulici ridotti, infatti la distanza tra il livello idrico raggiunto in occasione della piena bicentennaria e l'intradosso del manufatto di attraversamento appare sempre inferiore ad 1 metro;

TENUTO CONTO che gli interventi in progetto rientrano tra quelli consentiti ai sensi degli artt. 4, 5 e 7 delle NTA del PAI vigente;

TENUTO CONTO che i lavori di completamento di cui all'oggetto sono finalizzati alla messa in sicurezza dell'intero tronco viabile, ed attengono alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA;

Per quanto su detto, e per quanto di competenza, si esprime parere preliminare di compatibilità al PAI degli interventi su esposti.

Appare doveroso precisare che il suddetto parere è espresso esclusivamente ai fini della procedura di VIA su menzionata, pertanto, ai fini dell'acquisizione del successivo parere di competenza sul progetto definitivo, visti i “considerato” di cui sopra, andranno approfondite le seguenti tematiche:

- vengano rivalutati i bacini idrografici a monte del rilevato stradale in quanto sottodimensionati;
- lo studio idrologico ed idraulico venga condotto secondo criteri che massimizzano i volumi di acqua relativi agli eventi meteorici riconducibili a tempi di ritorno di 30, 200 e 500 anni;

- vengano indagate le aree endoreiche contermini al tracciato stradale e prossime alle sezioni in cui si intende realizzare le opere di presidio idraulico
- al fine di evitare lo spostamento di volumi idrici in aree ad oggi non interessate da fenomeni di allagamento, le opere di presidio idraulico andranno progettate in modo tale che le stesse collechino le acque di ruscellamento diffuso direttamente nella aree come sopra determinate. In caso contrario occorrerà procedere all'identificazione di idonee porzioni di territorio, da adibire a recapito finale, imponendone una destinazione urbanistica vincolata.

Si chiede che il progetto esecutivo, completo di tutti gli elaborati previsti dalla normativa vigente, venga trasmesso in duplice copia a questa Autorità per il parere conclusivo...”;

„ Nella seduta dell'08.03.2011, il Comitato Reg.le di V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del c. 6 art. 4 e del c. 4 art. 11 del R.R. approvato con D.G.R. n. 18589/09, esaminata la documentazione progettuale, preso atto dei pareri pervenuti, rilevava quanto di seguito riportato:

Descrizione dell'opera

L'opera in oggetto costituisce un completamento di opere già realizzate e mai aperte al traffico (trattasi di opera avviata negli anni '90 soggetta a fasi amministrative di rescissione e/o fallimento delle imprese appaltatrici); pertanto il progetto in esame si riferisce:

1. Progettazione di uno svincolo a rotatoria in corrispondenza dell'intersezione del tronco in esame con la S.P. S. Marzano - Sava (di seguito detta "Rotatoria San Marzano di S.G.);
2. Progettazione per il Completamento dell'asse principale e per la Sistemazione dello svincolo finale (in seguito detto "Svincolo Manduria"), in corrispondenza dell'immissione del tronco in esame con il vecchio tracciato della S.S. 7 ter, ed in particolare: realizzazione del sovrappasso ferroviario della linea ferrata Francavilla Fontana - Lecce; realizzazione del tronco stradale in rilevato tra le sezioni n. 396 e la spalla ponte e tra l'opera d'arte e la sezione n. 423 (fine stralcio); realizzazione delle rampe di collegamento e delle strade di servizio (chiamate tutte complanari negli elaborati grafici); realizzazione di uno svincolo in rotatoria collegante la vecchia S.S. 7 ter, la rampa in uscita dal tronco in variante e due strade di servizio previste nel progetto;
3. Progettazione relativa alla idraulica delle acque di piattaforma ed al relativo loro trattamento (trattamento delle acque di prima pioggia attraverso un processo di grigliatura, disabbatura e disoleazione);
4. Progettazione per il Completamento della sistemazione idraulica delle acque di bacino;
5. Progettazione per la Realizzazione e completamento funzionale delle strade di servizio;
6. Progettazione per la posa in opera delle barriere di sicurezza e del tappeto di usura.

La lunghezza complessiva dello stralcio in esame raggiungerà circa 15.000 m. contro gli attuali 13.800 mt, con la realizzazione dello svincolo finale di raccordo con l'esistente S.S. ter.

Finalità dell'opera sono:

- „ aumentare la sicurezza della circolazione;
- „ evitare perdita di tempo nell'attraversamento dei centri abitati;
- „ aumentare il comfort di marcia.

Dalla documentazione si rileva che:

- „ le previsioni di progetto prevedono il trasporto a rifiuto di materiale in misura non rilevante, in quanto l'andamento altimetrico del tracciato risulta essere quasi sempre in rilevato;
- „ in fase di costruzione si dovrà procedere all'effettuazione di lavorazioni che comprendono:
 - scotico del terreno vegetale e apertura cassonetto stradale;
 - scavo di fondazione dei manufatti stradali;

- demolizione di eventuali ruderi e muri a secco;
- demolizione della pavimentazione dell'attuale sede stradale nelle zone di attacco;
- scavi per la costruzione di opere idrauliche e attraversamenti;
- i volumi di materiali provenienti dagli scavi risultano: 201.000 mc. da destinare come sistemazione a verde e altre attività di recupero, surplus in discarica.

Problematiche di natura paesaggistica ed ambientale

Il progetto stradale in studio non interessa aree vincolate ai sensi del R.D.L. n. 3267/23, che sottopone a vincolo i terreni di qualsiasi natura che per effetto di forme di utilizzazione contrastanti possono subire, con danno pubblico, denudazioni o turbare il regime delle acque.

L'asse del tracciato in progetto non interessa aree vincolate ai sensi del Codice dei Beni Culturali.

Il tracciato di progetto non impegna beni e/o aree di natura archeologica, artistica, storica e architettonica tutelati dal D.Lgs. 42/04.

Il tracciato non interessa aree naturali protette o siti naturali di importanza comunitaria (SIC o ZPS).

In riferimento al PUTT/P si rileva che il tracciato in progetto interessa in parte aree classificate come Ambito territoriale esteso "E", per le quali il territorio in esse compreso non è sottoposto a tutela diretta del PUTT, ed in parte aree classificate come Ambito territoriale esteso "C", per le quali invece occorre rispettare specifiche azioni di tutela.

Il tracciato in esame attraversa un territorio sub-pianeggiante, sul quale non si rilevano particolari geomorfologici di specificità critica.

La tratta stradale non impegna zone faunistiche definite dalla L.R. 10/84.

Visto il Piano di Assetto Idrogeologico approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 39 del 30/11/2005 e relative NTA, come modificato ed attualmente vigente nei comuni di indirizzo, si evince che il tracciato stradale, oggetto degli interventi di completamento interseca in più punti aree classificate ad alta pericolosità idraulica (AP), pertanto soggette ai vincoli ed alle prescrizioni di cui agli artt. 4, 5 e 7 delle su citate NTA.

Dopo ripetuta interlocuzione con l'AdB è stato prodotto uno studio idrologico ed idraulico (acquisito da AdB Puglia al prot. N. 11593 del 09/11/2010) atto a determinare l'interferenza della struttura, e delle relative opere di presidio idraulico, con le aree AP ad oggi vigenti e con le ulteriori aree di recapito finale dei bacini endoreici desunti dalla Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia (cartografia ufficiale IGM scala 1:25000).

Nello stesso si evidenzia che la realizzazione delle opere di presidio idraulico, per quanto ubicate oltre i perimetri classificati come "AP" nel PAI vigente, causa lo spostamento dei volumi d'acqua in porzioni di territorio che attualmente non sono interessate da fenomeni di accumulo delle acque meteoriche, producendo, di fatto, l'aumento della pericolosità idraulica delle stesse. Inoltre le opere di presidio sono dimensionate con franchi idraulici ridotti; infatti la distanza tra il livello idrico raggiunto in occasione della piena centenaria e l'intradosso del manufatto di attraversamento appare sempre inferiore ad 1 metro.

In base a quanto detto, AdB Puglia ha espresso parere preliminare di compatibilità al PAI degli interventi considerati esclusivamente ai fini della procedura di VIA.

L'incidenza dell'intervento riguarda, con diversi livelli di possibile impatto, le seguenti problematiche:

- „ la gestione dei materiali di scavo, di reimpiego e di risulta;
- „ la gestione delle acque meteoriche di dilavamento;
- „ la conservazione dei deflussi naturali delle acque;
- „ il rischio di incidenti;
- „ la sistemazione dei luoghi a fine lavori;
- „ la viabilità ed i flussi di traffico;
- „ i livelli di emissioni acustiche;
- „ l'inquinamento atmosferico.

CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra esplicitato, il Comitato Reg.le di V.I.A. ritiene di poter esprimere parere favorevole alla non assoggettabilità a VIA dell'opera alle seguenti condizioni già in parte ricomprese nei pareri, anzi richiamati, resi dalla provincia e dai comuni.

In riferimento all'Autorità di Bacino e di concerto con il relativo parere si prescrive che in fase di acquisizione del prescritto parere sul progetto definitivo:

- „ vengano rivalutati i bacini idrografici a monte del rilevato stradale in quanto sottodimensionati;
- „ lo studio idrologico ed idraulico venga condotto secondo criteri che massimizzano i volumi d'acqua relativi agli eventi meteorici riconducibili a tempi di ritorno di 30, 200 e 500 anni;
- „ vengano indagate le aree endoreiche contermini al tracciato stradale e prossime alle sezioni in cui si intende realizzare le opere di presidio idraulico;
- „ al fine di evitare lo spostamento di volumi idrici in aree ad oggi non interessate da fenomeni di allagamento, le opere di presidio idraulico andranno progettate in modo tale che le stesse collefino le acque di ruscellamento diffuso direttamente nelle aree sopra citate. In caso contrario occorrerà procedere all'identificazione di idonee porzioni di territorio, da adibire a recapito finale, imponendone una destinazione urbanistica vincolata;

ed inoltre:

- „ in fase di cantiere siano prese tutte le misure idonee a ridurre la produzione di polvere (imbibizione delle aree di cantiere, predisposizione di sistemi idonei per attenuare la produzione e dispersione di polveri sulle aree circostanti, ecc.), le emissioni acustiche ed odorose, al fine di limitare disturbi di qualsiasi natura;
- „ la fase di trasporto vera e propria dovrà eseguirsi mediante l'uso di teli di protezione al di sopra dei veicoli pesanti con esplicito riguardo al pietrame e materiale arido (tout-venant) in quanto più soggetti alla dispersione delle polveri;
- „ la gestione dei rifiuti generati sia gestito ai sensi della normativa vigente in materia, ed il loro smaltimento garantisca l'osservanza del principio di prossimità;
- „ l'opera stradale comprende anche la regimentazione e il trattamento delle acque di dilavamento di origine meteorica; a tal proposito il trattamento delle stesse dovrà essere conforme alle disposizioni contenute nel Piano Direttore della Regione Puglia, e per lo scarico finale dovrà essere acquisita preventivamente la prescritta autorizzazione della provincia interessata;
- „ deve essere conservato l'attuale regime di deflusso delle acque meteoriche e non arrecare alcun pregiudizio al reticolo idrografico interferente con l'opera (come può rilevarsi dal SIT della Regione Puglia);
- „ dovrà essere garantito il ripristino delle condizioni preesistenti alla realizzazione dell'opera per quelle aree limitrofe interessate provvisoriamente nella fase di cantiere;
- „ si dovrà procedere alla ripiantumazione di piante della stessa specie degli alberi e arbusti eventualmente rimossi, o di nuovo impianto con varietà autoctone.

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 ss.mm.ii.;

Richiamati gli articoli 15, 18 e 21 della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1859 del 13.10.2009 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale del Comitato Reg.le di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 28, L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.;

Visto in particolare il c. 2 art. 2 del predetto Regolamento che testualmente recita:

“Le competenze del Comitato comprendono:

- a) L'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo (SIA);
- b) L'individuazione e la quantificazione degli impatti diretti ed indiretti dei progetti sulle diverse componenti ambientali (suolo, sottosuolo, acque, aria, paesaggio) e sugli elementi che ne fanno parte (l'uomo, la fauna e la flora, il clima, il paesaggio, i beni materiali, il patrimonio culturale) e le interazioni tra questi; la valutazione delle misure proposte per eliminare o mitigare gli impatti negativi previsti; la valutazione degli eventuali sistemi di monitoraggio della compatibilità ambientale dei progetti proposti dal proponente;
- c) L'analisi dei contenuti di tutte le osservazioni, delle controdeduzioni, dei pareri e quant'altro afferente il progetto in esame e di tutta la documentazione agli atti;
- d) L'esposizione e la discussione, in sede plenaria, dei contenuti salienti di tale documentazione;
- e) La formulazione di un parere sull'impatto ambientale del progetto, opera o intervento proposto.

Sulla base del parere espresso dal Comitato, il Dirigente della struttura competente adotta il provvedimento finale, denominato “Giudizio di compatibilità ambientale”.

ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.

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

Tutto quanto sopra premesso, sulla base del parere espresso dal Comitato Reg.le di V.I.A., così come previsto dall'art. 2, comma 2 (ultimo capoverso) del precitato Regolamento Regionale

DETERMINA

- di ritenere, per tutte le motivazioni e con tutte le prescrizioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate ed in conformità a quanto disposto dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta dell' 08.03.2011, il progetto concernente i lavori di completamento funzionale del lotto III - Stralci 2° e 3° - Tratto compreso tra la S.S. Taranto-Grottaglie e Manduria, S.S. 7 TER - Itinerario Bradanico-Salentino, proposto dal Compartimento ANAS della Viabilità per la Puglia - Viale Luigi Einaudi, 15 - Bari -, non assoggettato alle procedure di V.I.A.
- Di notificare, a cura del Servizio Ecologia, il presente provvedimento al proponente ed agli enti interessati;
- Di far pubblicare, a cura del Servizio Ecologia, il presente provvedimento sul B.U.R.P. e sul sito web dell'Assessorato all'Ecologia;
- 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 P.O. VIA dell'Ufficio VIA/VAS
Sig.ra C. Mafrica Ing. G. Russo
