



## Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 131 del 06/09/2012

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE BT

Procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

PREMESSO CHE con istanza del 05/01/2012, acquisita agli atti della Provincia di Barletta Andria Trani al protocollo n. 909 del 09/01/2012, il dott. ing. Giuseppe Merra, in qualità di Dirigente del Settore “Infrastrutture, Viabilità, Trasporti” della Provincia di Barletta Andria Trani, con sede in Barletta alla Piazza Plebiscito n. 34, ha presentato richiesta di attivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. relativamente alla proposta progettuale avente ad oggetto i lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione della viabilità di servizio sulla S.P. 2. “Andria-Canosa di Puglia” dal Km 63+000 al Km 70+751 (I lotto);

VISTA

- la nota, acquisita agli atti della Provincia di Barletta Andria Trani al protocollo n. 928 del 09/01/2012, con la quale il Settore “Infrastrutture, Viabilità, Trasporti” ha comunicato che il soggetto interessato al rilascio del parere urbanistico-ambientale di competenza, nella fattispecie, è il Comune di Canosa di Puglia;
- la copia dell’estratto del B.U.R. Puglia n. 6 del 12/01/2012 relativo all’avviso di deposito per la Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. del progetto di cui trattasi;
- la nota in atti al prot. n. 28665 del 15/05/2012 con la quale il Settore “Infrastrutture, Viabilità, Trasporti” ha trasmesso, tra l’altro, copia della D.C.C. n. 13 del 18/04/2012 del Comune di Canosa di Puglia recante:
  - approvazione del progetto preliminare dei lavori di cui trattasi e conseguente adozione di variante dello strumento urbanistico generale comunale in deroga alle N.T.A. del P.U.T.T./P.;
  - apposizione del vincolo preordinato di esproprio per la dichiarazione di pubblica utilità;
  - avvenuta pubblicazione all’Albo Pretorio comunale del progetto di cui trattasi, ai sensi dell’art. 16 della L.R. n. 11/2001, in materia di procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., per 45 giorni consecutivi e attestazione dell’assenza di osservazioni in merito;
  - parere favorevole, in seno alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., espresso dal Comune di Canosa di Puglia;

PRESO ATTO

- del parere favorevole, in ordine agli aspetti paesaggistici, espresso dalla Commissione Locale per il Paesaggio in data 20/03/2012, allegato alla su-citata D.C.C. ed acquisito agli atti di questa Provincia al prot. n. 28665 del 15/05/2012;

VISTO il parere reso, con funzioni istruttorie, dal Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A., nella seduta del 30/07/2012, agli atti della segreteria del Comitato, che all'esito dell'esame di tutta la documentazione agli atti, così concludeva:

“... omissis...

#### PREMESSE

Il progetto in esame, così come si rileva dagli elaborati allegati all'istanza, prevede il completamento della S.P. n. 2 (ex S.P. n. 231 ed ex S.S. 98 “ Andriese-Coratina”): “Lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione della viabilità di servizio ex S.S. 98 dal Km 63+000 al km 70+751, ovvero il primo lotto dei lavori di tredici Km complessivi”.

Il progetto ha lo scopo di completare la S.P.n°2, attualmente in esercizio ma con sezione ridotta a partire dall'intersezione con la S.P. n. 3 (ex S.R. n.6), sino allo svincolo con la S.P. n.5 denominata delle “Salinelle”.

... omissis...

#### CONTENUTI DEL PROGETTO

Le attività descritte nel progetto riguardano:

- movimenti di materie ed eventuali demolizioni per la formazione del corpo stradale, delle relative pertinenze e delle altre opere previste in progetto, da eseguire secondo le sezioni tipo e l'andamento plano-altimetrico previsto nel progetto;
- opere d'arte di ogni genere: per l'attraversamento di corsi d'acqua di impluvi, di strade, ovvero per il sostegno e presidio del corpo stradale e delle pertinenze;
- sovrastrutture e pavimentazioni consistenti negli strati di fondazione, collegamento e di usura, per la carreggiata stradale, banchine, piazzole di sosta e pertinenze;
- lavori diversi consistenti in: sistemazioni idrauliche e opere di presidio minori.

L'infrastruttura stradale in progetto in corrispondenza dell'abitato di Canosa di Puglia, interessa rispettivamente la zona Sud-Ovest del territorio dello stesso Comune ed ha lo scopo di completare la S.P. n.2 (ex S.P. n.231), attualmente in esercizio ma con sezione ridotta a partire dal km 63, all'intersezione con la S.R. n. 6, sino allo svincolo con la Strada Provinciale n. 5 denominata delle “Salinelle”.

L'intervento si articola per una lunghezza di circa 7,5 km; un primo tronco che va dal km 63+000 al km 66+000, per una lunghezza di circa 3,00 km, attualmente ha la piattaforma stradale adeguata alla sezione Tipo III delle previgenti Norme C.N.R. ed è completa di sistemazione idraulica e viabilità di servizio. Un secondo tronco dal km 66+000 al km 67+725, tutto in rilevato, in variante rispetto all'attuale sede della strada provinciale, in cui furono eseguiti parte dei movimenti di materie, tutte le opere d'arte e parte della paratia di pali a protezione della trincea al km 67+600; un terzo tronco dal km 67+700 al km 70+751 in cui il tracciato si snoda lungo l'attuale sede della S.P. n. 2, con allargamento eseguito quasi totalmente in asse.

In sintesi, si tratta di una strada il cui tracciato è sostanzialmente realizzato, in cui gli allargamenti in rilevato ed in trincea sono già stati eseguiti, alcuni svincoli sono completi e funzionanti, altri sono già impostati, alcune opere d'arte sono complete e funzionanti ed altre sono realizzate in parte.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Piano Regolatore Generale e variante di adeguamento al PUTT/P

In riferimento al P.R.G., strumento urbanistico del Comune di Canosa di Puglia, si evince che la maggior parte del tracciato stradale in progetto si sviluppa su un territorio denominato zona “E2-Agricola” e solo in alcuni brevi tratti, quello in prossimità dello svincolo per Canosa Sud ricade in “Zona

Verde di Rimboschimento” e quello in corrispondenza della zona ove è prevista la realizzazione dello svincolo con la Strada Provinciale n. 5 delle “Salinelle”, che ricade in zona a Vincolo ex Legge 1089/39.

Variante di adeguamento al PUTT/P

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n.37/2009 è stata approvata la variante di adeguamento al PUTT/P del PRG di Canosa di Puglia.

In riferimento alla variante di adeguamento al PUTT/P, si evince che il tracciato stradale attraversa ambiti con diversi valori paesaggistici evidenziati.

Il tratto iniziale della strada a partire dall'intersezione con la S.R. n.6, lambisce un ATE “A” di valore eccezionale, per poi interessare ATE di tipo “C” e “D” nel tratto centrale e poi ancora ATE di tipo “B”, “D” ed “A” nel tratto finale.

Piano Urbanistico Generale adottato

Con la Deliberazione del Consiglio Comunale di Canosa di Puglia n.42/2011, è stato adottato il Piano Urbanistico Generale comunale (che conseguentemente esprime effetti giuridici per la vigenza delle cosiddette “misure di salvaguardia”).

In riferimento al PUG, il tracciato stradale esistente funge da limite tra il territorio aperto (o contesto rurale) ed i contesti urbani. A nord del tracciato sono presenti varie tipologie di contesti urbani, alcune dei quali sottoposti a tutela per la presenza di vincoli e/o segnalazioni archeologiche; a sud del tracciato sono presenti contesti per attività produttive esistenti e/o di previsione e contesti rurali con valore paesaggistico relativo (ATE “D”).

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ATMOSFERA

I potenziali impatti indotti dalla realizzazione del progetto in esame, risultano di livello basso se non addirittura migliorativi di quelli attuali. Comunque, la necessità di intervenire a livello paesistico per una adeguata integrazione dei cambiamenti della strada nel paesaggio e di contribuire all'abbattimento degli inquinanti emessi dagli stessi, nella scelta delle essenze, destinati agli interventi di inserimento a verde, saranno favorite quelle con maggiore capacità di assorbimento degli inquinanti.

SUOLO E SOTTOSUOLO

Per ciò che riguarda la perdita di terreno agricolo c'è da dire che, nel complesso, le lavorazioni, per come sono state concepite e progettate, non sottrarranno tanto terreno in quanto sfrutta un tracciato esistente. Comunque saranno previste misure di mitigazione e di compensazione tali da equilibrare il bilancio ecologico (opere a verde, reimpianto di alberature estirpate o di nuovo impianto).

Per quanto riguarda l'utilizzo di risorse non rinnovabili, il terreno che risulterà dallo scavo delle trincee e delle opere di fondazioni potrà, previo idoneità dello stesso, essere riutilizzato nell'ambito dell'intervento in progetto per la realizzazione dei rilevati stradali.

Lo strato superficiale di scotico (circa 20 cm di scavo), costituito da terreno vegetale, verrà invece utilizzato per la sistemazione superficiale delle scarpate dei rilevati e trincee, successivamente inerbite per garantire un rapido riequilibrio della flora estirpata durante le lavorazioni.

In conclusione il riutilizzo dei materiali scavati nell'ambito dello stesso cantiere permetterà di ridurre il prelievo di inerti nei poli estrattivi della zona con eventuale beneficio in termini ambientali.

Per ciò che attiene l'alterazione della qualità dei terreni interessati dall'intervento, tutte le lavorazioni previste dovranno essere fatte in modo tale da prevenire eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti (oli. Idrocarburi, ecc.) dei mezzi operativi prevedendo quindi l'impermeabilizzazione di tutte le superfici di lavoro e il collettamento delle acque di dilavamento delle superfici interessate in opportuni sistemi di raccolta (teli impermeabilizzanti, contenitori a tenuta, ecc.).

VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

L'ecosistema presente in area vasta è per la maggior parte un ecosistema di tipo artificiale, ossia

prodotto da attività dell'uomo. Attualmente, infatti, i coltivi occupano la maggioranza dell'area.

Dal punto di vista naturalistico la zona presenta un elevato degrado dovuto all'alto tasso di antropizzazione: vi è scarsa o nulla vegetazione.

La fauna vertebrata presente nell'area oggetto di studio è piuttosto esigua.

L'area interessata è caratterizzata da un intensivo utilizzo per scopi agricoli che attraverso pratiche monofunzionali ha lasciato pochissimo spazio alle aree naturali, rappresentate da boschi e da macchie.

L'ecosistema presente in area vasta è per la maggior parte un ecosistema di tipo artificiale, ossia prodotto da attività dell'uomo.

## PAESAGGIO

La porzione di territorio interessato dall'intervento specifico rientra in un ambito paesaggistico tipico pedemurgiano; esso si presenta con caratteri decisamente diversi rispetto a quelli di Valle, per le attività e per modalità di frequentazione antropiche molto più condizionate dalle componenti geomorfologiche, ma pur sempre con caratteri di "morbidezza".

Gli elementi lineari dei solchi erosivi penetrano nel paesaggio collinare ed in quello di pianura delineando forme e cromie diverse da quelli altomurgiani e di Valle. Il deflusso delle acque superficiali "scopre" terreni, consistenze e colori: gli affioranti di Calcarenite di Gravina lungo i versanti, con la limitata disponibilità di aree pianeggianti determina un paesaggio composto da elementi meno visibili, più mimetizzati nel paesaggio agrario, più frammentato.

L'intervento progettuale nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (DGR n. 1 del 11/01/2010)

L'ambito territoriale interessato dal progetto specifico è ricompreso all'interno dell'ambito paesaggistico individuato dal PPTR: Ambito 4 "Valle dell'Ofanto".

Nell'ambito delle "linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" del PPTR, l'intervento progettuale specifico si identifica come "strada del paesaggio agrario infrastrutturato", ovvero strade che attraversano contesti rurali fortemente antropizzati e caratterizzati da usi agricoli intensivi e da trasformazioni agrarie profonde dove si ha la compresenza e l'integrazione di un modello di uso prevalentemente agricolo, con grandi partizioni del suolo all'interno di un territorio segnato da strade, un modello insediativo con caratteri residenziali, commerciali e produttivi propri dell'espansione metropolitana e di un sistema ecologico fragile e fortemente impoverito.

Gli indirizzi e i criteri progettuali corrispondenti sono orientati alla ricostruzione di legami significativi tra la strada ed il territorio circostante al fine di migliorare la funzionalità della rete viaria e contrastare il degrado ambientale, attraverso la riduzione degli impatti sui sistemi insediativi e agricoli e sui sistemi idrologici e naturalistici, caratterizzati da una povertà ecologica e biologica.

## MISURE DI MITIGAZIONE

Il proponente propone le seguenti misure di mitigazione da applicarsi alla fase di progettazione definitiva:

- Aree intercluse e aree marginali all'interno degli svincoli, che sovente sono accomunate da riporti di suolo a bassa fertilità, potrebbero essere adibite in modo sistematico alla messa a dimora di macchie boscate. In tal modo aree destinate in gran parte all'incuria e al degrado diverrebbero punti caldi della biodiversità in ambiti particolarmente poveri di naturalità quelli urbani e periurbani. In occasione di nodi attrezzati per lo scambio tra reti evitare lo spreco di suolo concentrando l'accumulo dell'acqua (pratica utilizzata in maniera diffusa sul territorio), nello spazio di risulta degli svincoli.

- In prossimità dei tratti della viabilità oggetto degli interventi di progetto, interessati dalla presenza di pareti verticali di calcarenite sarà limitata la cartellonistica pubblicitaria, promuovendo altresì un sistema di cartellonistica per indicare la presenza di un ambito territoriale di pregio, peculiari della struttura paesaggistica e territoriale.

- Il recupero di tracciati della viabilità esistente da dismettere per la creazione di "viabilità lenta"

(ciclopeditone) in grado di poter accedere in sicurezza alla viabilità minore identificata come “via vecchia di Minervino”. In tal senso si realizzerebbe un itinerario specifico culturale e ricreativo, in grado di connettere in “sicurezza” il centro abitato di Canosa con il versante pedemurgiano, fino al Parco Nazionale dell’Alta Murgia.

- L’intervento progettuale si relaziona con un paesaggio specifico i cui caratteri identificativi, appaiono persistere nonostante alcuni interventi di modificazione pedomorfologiche (a causa dell’istallazione di nuovi impianti colturali. La prospettiva offerta dai lavori di completamento della Strada Provinciale nr 2, nel tratto specifico offrono spunti di riflessione per interventi di conservazione e valorizzazione del patrimonio di segni nell’affioramento calcarenitico, permettendo di suggerire interpretazioni di questo paesaggio in un chiave di insieme unitario e coerente in cui le aree di pregio, definite dai parchi territoriali del vigente PRG, si inseriscono all’interno di un sistema a rete esaltandone il valore di contesto e di appartenenza al paesaggio di “frontiera”.

## CONSIDERAZIONI

Si tratta di un intervento che può considerarsi modesto, interessando una lunghezza parziale di 7751 metri dell’intera strada provinciale che attraversa un contesto sostanzialmente antropizzato.

Rientra tra quelle strade abbisognevole di interventi mirati a migliorare le condizioni di percorribilità, a rafforzare le strutture che fanno parte integrante della stessa sede stradale e che incidono in modo determinante sulla sicurezza stradale.

Lo studio Preliminare Ambientale, ancorché non particolarmente approfondito, risponde ai requisiti minimi previsti dalla vigente normativa e, letto congiuntamente agli altri elaborati progettuali, consente di acquisire le necessarie informazioni per valutare compiutamente i più rilevanti impatti attesi in fase di costruzione ed esercizio dell’opera.

Considerato il modesto sviluppo della strada, l’assenza di modifiche al tracciato esistente, la limitatezza del numero delle nuove opere d’arte previste rispetto al totale delle esistenti, e rilevati gli effetti positivi della sua realizzazione in riferimento alla riduzione della incidentalità, al decongestionamento del traffico, si può ritenere che l’opera nel suo complesso non comporti significativi impatti negativi sull’ambiente.

## CONCLUSIONI

Si esprime parere di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, con le seguenti prescrizioni:

- Il materiale di scavo (terre e rocce da scavo) sia preferibilmente riutilizzato come sottoprodotto ai sensi dell’art. 186 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., del decreto ministeriale di futura emanazione ai sensi del D.L. 1 del 24 gennaio 2012 e s.m.i. nonché secondo il Regolamento Regionale 24/03/2011, n. 5, pubblicato sul BURP n. 44 del 28/03/2011 qualora applicabile. A tal fine il progettista dovrà redigere specifico allegato al progetto dell’opera volto a dimostrare i requisiti minimi di riutilizzo.
- I trasporti di terreno da e per il cantiere avvengano esclusivamente con mezzi telonati;
- Venga acquisita la autorizzazione paesaggistica ai sensi delle NTA del PUTT/P;
- Venga acquisito il parere della competente Soprintendenza per la presenza di vincoli D.Lgs. n.42/2004.
- Venga acquisito il parere dell’Autorità di Bacino per la Puglia ai sensi delle NTA del PAI in riferimento sia alla pericolosità idraulica che alla pericolosità geomorfologica;
- Le acque meteoriche di dilavamento dell’intero tratto stradale siano intercettate e trattate in accordo alla disciplina regionale specifica rappresentata dal Piano Direttore nonché dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia;
- La pubblica illuminazione (ove prevista), sia progettata in fase definitiva/esecutiva, in modo da garantire il massimo contenimento dell’inquinamento luminoso e risparmio energetico avendo a riferimento le disposizioni del Regolamento Regionale 22 agosto 2006, n. 13.
- Siano utilizzati sistemi di ingegneria naturalistica prevedendo rivestimenti in materiale naturale (muri in

pietra naturale e/o rivestimenti in pietra), dove risulteranno opere in c.a. a vista.

- Vengano poste in essere tutte le misure di mitigazione descritte nello Studio Preliminare Ambientale e riportate nel presente parere;

- In sede di redazione del progetto definitivo venga prodotto uno studio di impatto acustico e vengano conseguentemente individuate le eventuali opere di mitigazione acustica”

VISTO il D. Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. e ii.;

VISTA la L.R. n. 11/2001 e ss. mm. e ii.;

VISTO l'art. 107 del D.Lgs. n. 267/2000;

## DETERMINA

1) di escludere dalla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 20, comma 5, del D.Lgs.152/2006, per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate, sulla base della documentazione agli atti e in conformità alle conclusioni del Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A. - nella seduta del 30/07/2012, la proposta progettuale relativa ai lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione della viabilità di servizio sulla S.P. 2. “Andria-Canosa di Puglia” Km 63+000 al Km 70+751 (I lotto), interessante il Comune di Canosa di Puglia, presentata dal Settore “Infrastrutture, Viabilità, Trasporti” della Provincia di Barletta Andria Trani, nel rispetto delle prescrizioni di seguito riportate:

a. Il materiale di scavo (terre e rocce da scavo) sia preferibilmente riutilizzato come sottoprodotto ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06 e ss. mm e ii., del Decreto Ministeriale di futura emanazione ai sensi del D.L. 1 del 24 gennaio 2012 e ss. mm e ii. nonché secondo il Regolamento Regionale 24/03/2011, n. 5, pubblicato sul BURP n. 44 del 28/03/2011 qualora applicabile. A tal fine il progettista dovrà redigere specifico allegato al progetto dell'opera volto a dimostrare i requisiti minimi di riutilizzo;

b. I trasporti di terreno da e per il cantiere avvengano esclusivamente con mezzi telonati;

c. Venga acquisita l'autorizzazione paesaggistica ai sensi delle N.T.A. del P.U.T.T./P.;

d. Venga acquisito il parere della competente Soprintendenza per la presenza di vincoli D.Lgs. n. 42/2004;

e. Venga acquisito il parere dell'Autorità di Bacino per la Puglia ai sensi delle N.T.A. del PAI in riferimento sia alla pericolosità idraulica che alla pericolosità geomorfologica;

f. Le acque meteoriche di dilavamento dell'intero tratto stradale siano intercettate e trattate in accordo alla disciplina regionale specifica rappresentata dal Piano Direttore nonché dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia;

g. La pubblica illuminazione (ove prevista) sia progettata, in fase definitiva/esecutiva, in modo da garantire il massimo contenimento dell'inquinamento luminoso e risparmio energetico avendo a riferimento le disposizioni del Regolamento Regionale 22 agosto 2006, n. 13;

h. Siano utilizzati sistemi di ingegneria naturalistica prevedendo rivestimenti in materiale naturale (muri in pietra naturale e/o rivestimenti in pietra), dove risulteranno opere in c.a. a vista;

i. Vengano poste in essere tutte le misure di mitigazione descritte nello Studio Preliminare Ambientale e riportate nel parere espresso dal Comitato Tecnico per le Materie Ambientali;

j. In sede di redazione del progetto definitivo venga prodotto uno studio di impatto acustico e vengano, conseguentemente, individuate le eventuali opere di mitigazione acustica;

2) di precisare che l'intervento potrà realizzarsi in coerenza con la documentazione progettuale in atti;

3) di dare atto che il presente provvedimento non esclude e non sostituisce ogni altro parere e/o

autorizzazione previsto per legge, né esonera il soggetto proponente dall'acquisizione degli stessi;

4) di trasmettere il presente provvedimento:

- al Dirigente del Settore "Infrastrutture, Viabilità, Trasporti" della Provincia di Barletta Andria Trani, ing. Giuseppe Merra, in qualità di soggetto proponente;
- al Dirigente del Servizio Ecologia, Ufficio VIA/VAS, Politiche per l'Ambiente, le Reti e la Qualità Urbana, viale delle Magnolie n. 6/8 - Modugno (BA);
- al Sig. Sindaco del Comune di Canosa di Puglia (BT);

5) di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R. Puglia;

6) di pubblicare la presente Determinazione, nella versione integrale, sul sito web della Provincia di Barletta Andria Trani, ovvero sull'Albo Pretorio on line, per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 27, comma 2, del D. Lgs. n.152/06 e ss. mm. e ii.;

7) di comunicare che tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni di merito è depositata presso il Settore Ambiente, Energia, Aree Protette, della Provincia BAT;

8) di dare atto che la presente determinazione non dà luogo ad oneri ed impegno di spesa a carico del bilancio della Provincia di Barletta Andria Trani.

Avverso il su esteso provvedimento è ammesso ricorso dinanzi al Tribunale Amministrativo regionale competente per territorio entro 60 giorni dalla data di notificazione o dell'avvenuta piena conoscenza dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla data di notificazione o dell'avvenuta piena conoscenza dello stesso, ai sensi del DPR 24.11.1971 n.1199.

Il sottoscritto attesta 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 da parte del Dirigente del Settore Ambiente, Energia, Aree Protette, è conforme alle risultanze istruttorie.

Trani, lì 13/07/2012

Il Responsabile dell'Istruttoria  
Arch. Daniela Barbara Lenoci

Il Dirigente Responsabile del Settore  
Dott. Vito Bruno

---