



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 132 del 11/09/2012

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7 agosto 2012, n. 1598

Comune di Canosa di Puglia (BT). SP 2(ex SP 231) “Andria-Canosa di Puglia” - Lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione di viabilità di servizio dal km 50+000 al km 70+000 - I lotto dal km 63+000 al km 70+751. Parere Paesaggistico(art. 5.03 NTA del PUTT/P) in deroga alle prescrizioni di base (art. 5.07 NTA del PUTT/P).

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

PREMESSO CHE:

- con Delibera di CC. n. 13 del 18/04/2012 il Comune di Canosa di Puglia (BT) ha approvato il progetto preliminare della “SP 2 (ex SP 231) “Andria - Canosa di Puglia” - Lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione di viabilità di servizio dal km 50+000 al km 70+000 - I lotto dal km 63+000 al km 70+751”, adottando la variante urbanistica;

- l'art. 5.03 delle NTA del PUTT/P prevede che i piani urbanistici territoriali tematici, i piani urbanistici intermedi, i piani settoriali di enti e soggetti pubblici e quelli proposti da privati, i piani regolatori generali, gli strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa sia pubblica sia privata, quando prevedano modifiche dello stato fisico o dell'aspetto esteriore dei territori e degli immobili dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi del titolo II del D.vo n. 490/1999, o compresi tra quelli sottoposti a tutela dal Piano (ancorché compresi nei piani di cui al punto 6 dell'art.2.05 e/o nelle aree di cui agli artt.2.06, 2.07, 2.08, 2.09) non possono essere approvati senza il preliminare rilascio del parere paesaggistico.

Il parere paesaggistico, che ha la durata temporale del piano cui è riferito, viene rilasciato, sia se favorevole, sia se favorevole con prescrizioni, sia se non favorevole, dalla Giunta Regionale previa istruttoria dell'Assessorato Regionale all'Urbanistica su:

- conformità agli indirizzi di tutela (art.2.02) previsti per gli/l'ambiti/o estesi/o interessati/o;
 - rispetto delle direttive di tutela (art. 3.05) e delle prescrizioni di base (prescritte dal Piano o, se presente, dal sottopiano) per gli elementi strutturanti i siti interessati (titolo III) oppure, sulle motivazioni delle integrazioni-modificazioni apportate (art. 5.07);
 - legittimità delle procedure;
 - idoneità paesaggistico-ambientale e culturale motivata (sia in senso positivo che negativo) delle previsioni;
- l'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P prevede al punto 3 che fermo restando quanto relativo alle competenze dell'Amministrazione Statale, è possibile realizzare opere regionali, 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 paesaggistico-ambientali 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 ed esplicitandolo, gli effetti di autorizzazione paesaggistica:

- 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 Comune interessato che deve esprimersi entro il termine perentorio di 60 giorni valendo il silenzio assenso) la concede o la nega entro il termine perentorio di 60 giorni (120 giorni nel caso di soggetto diverso dal Comune).

A tal fine il competente Ufficio del Servizio Assetto del Territorio 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.

CONSIDERATO CHE:

(Documentazione agli atti)

Al Servizio Assetto del Territorio, con nota prot. n. 1800 del 12/01/2012, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 967 del 25/01/2012,, è pervenuta, da parte della Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti, richiesta di parere paesaggistico ex art. 5.03 delle NTA del PUTT/P, unitamente alla seguente documentazione relativa al progetto preliminare in oggetto:

- Tav. A - Relazione generale
- Tav. B - Relazione geologica
- Tav. C - Relazione geotecnica e sismica
- Tav. D - Relazione Idraulica e idrologica
- Tav. E - Studio Ambientale Preliminare
- Tav. F. al - Piano particellare di esproprio
- Tav. F. a2 - Piano particellare di esproprio
- Tav. F. a3 - Piano particellare di esproprio
- Tav. Fb - Elenco ditte e calcolo indennità
- Tav. Fc - Relazione di stima indennità
- Tav. G - Calcolo Sommario di spesa e Q.T.E.
- Tav. H - Stima dei costi per la sicurezza
- Tav. n° 1 - Corografia ed Inquadramento generale
- Tav. n° 2.1 - Rilievo plano-altimetrico
- Tav. n° 2.2 - Rilievo plano-altimetrico
- Tav. n° 2.3 - Rilievo plano-altimetrico
- Tav. n° 3 - Planimetria generale
- Tav. n° 4 - Planimetria generale complanari
- Tav. n° 5 - Profilo longitudinale
- Tav. n° 6a - Sezioni Trasversali di progetto
- Tav. n° 6b - Sezioni Trasversali di progetto
- Tav. n° 7 - Sezioni Tipo
- Tav. n° 8 - Schemi grafici opere d'arte
- Tav. n° 9 - Planimetria delle interferenze sottoservizi
- Tav. n° 10 - Planimetria della sistemazione idraulica
- Tav. n° 11 - Profilo Longitudinale della sistemazione idraulica

con nota prot. 28665 del 15/05/2012, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con prot. n. 5389 del 06/06/2012, la Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti ha trasmesso la Delibera di C.C. del Comune di Canosa n. 13/2012, di approvazione del progetto preliminare, unitamente al parere obbligatorio in merito alla sussistenza dei presupposti per la deroga di cui all'ad 5.07 delle NTA del PUTT, rilasciato dallo stesso comune.

Con nota prot. 44037 del 25/07/2012, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con prot. n. 7066 del 26/07/2012, la Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti, ha trasmesso la relazione tecnica integrativa al progetto preliminare contenente le motivazioni che hanno indotto alle scelte progettuali.

(Descrizione intervento proposto)

Come documentato nella documentazione in atti, ed in particolare nella relazione generale, il progetto prevede il completamento dei lavori appaltati ed aggiudicati dall'A.N.A.S. nel 1990 e poi successivamente mai conclusi. Le attività svolte in parte ed ancora da completare 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 e di viabilità interferenti, 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.

Il progetto è stato sviluppato a partire da quanto già realizzato dall'ANAS negli anni 90, proponendo una piattaforma stradale adeguata alla sezione III C.N.R. di larghezza m 18,60.

Per quanto è stato possibile la soluzione proposta utilizza le opere già eseguite. La sezione stradale tipo utilizzata, con riferimento al B.U. del CNR n° 78 del 28.07.1980, "Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane", è conforme ad una strada a carreggiate separate di tipo III con velocità di progetto $80 \text{ km/h} < V_p < 100 \text{ km/h}$ e larghezza di m 18,60.

Quindi la carreggiata stradale risulta composta da due carreggiate separate ciascuna formata da due corsie di larghezza m 3,50, banchina di m 1,75 e spartitraffico centrale di m 1,10. La pendenza trasversale adottata nei tratti in rettilineo è del 2.5%, con una sezione a due falde e pendenza verso i bordi della strada stessa. Nei tratti in curva la pendenza trasversale è calcolata in funzione dei raggi dei raccordi circolari.

Il tracciato in progetto si snoda per circa 2,000 km dall'incrocio con la S.P. n° 3 (ex S.R. n° 6) sino allo svincolo per Canosa Sud, a partire da questo punto, per circa 2,700 km, il nuovo tracciato, quasi tutto in nuova sede, si snoda su un territorio caratterizzato da una rilevante acclività con quote che man mano scendono da circa m 200 slm sino alla quota di m 85.

Proseguendo sulla attuale sede della S.P. n° 2, per circa 1,900 km, si attraversa un territorio comunale caratterizzato dalla presenza di insediamenti industriali, artigianali e commerciali. Il tracciato ha pendenze longitudinali modeste e segue la morfologia del territorio prevalentemente pianeggiante con quote che passano da m 85 sul l.m.m a m 60. Alla progressiva km 68+140 circa è stata prevista la costruzione di un sottopasso per il collegamento di una importante strada urbana di penetrazione nell'abitato di Canosa con la viabilità di servizio e quella vicinale delle zone rurali.

Alla progressiva km 70+000 circa è stata prevista la possibilità di realizzare uno svincolo per il collegamento con la S.P.n°5 denominata delle "Salinelle" e con la zona urbana di Canosa Nord.

(Istruttoria rapporti con il PUTT/P)

Dalla documentazione scritto-grafica trasmessa, dalle tavole tematiche del PUTT/P, nonché dalle tavole dell'adeguamento del PRG comunale al PUTT/P approvato con Delibera di G.R. n. 934 del 04/06/2009,

si evince quanto qui di seguito si riporta.

Per quanto attiene agli Ambiti Territoriali Estesi l'intervento ricade in un Ambito Territoriale Esteso di tipo A, B, C, D (art. 2.01 delle NTA del PUTT/P).

Gli indirizzi di tutela (art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P) per gli ambiti di valore eccezionale "A" prevedono la "conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori".

Gli indirizzi di tutela (art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P) per gli ambiti di valore rilevante "B" prevedono la "conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio".

Gli indirizzi di tutela (art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P) 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".

Gli indirizzi di tutela (art. 2.02 punto 1.3 delle NTA del PUTT/P) per gli ambiti di valore distinguibile "D" prevedono la "valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche".

Per quanto attiene agli elementi strutturanti il territorio, Ambiti Territoriali Distinti si evince quanto segue:

- Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta l'area annessa di due componenti geomorfoidrologiche denominate versanti e crinali, e precisamente un ciglio di scarpata e una ripa fluviale, sottoposti alle prescrizioni di base di cui all'art. 69.3 delle NTA del PRG adeguato; inoltre l'intervento in oggetto intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di un corso d'acqua riportato nel PRG adeguato al PUTT/P e sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 69.2 delle NTA dello stesso;

- Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'intervento intercetta l'area di pertinenza e l'area annessa di una componente botanico-vegetazionale denominata "Beni naturalistici", e precisamente dall'Oasi di protezione Don Fernando", sottoposta alle prescrizioni di base di cui all'art. 69.10 delle NTA del PRG adeguato;

- Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'intervento intercetta l'area di pertinenza di una componente storico-culturale denominata "Zone archeologiche", e precisamente l'area di pertinenza e l'area annessa del tratturo Canosa-Montecarafa, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 4 del Piano Comunale di Tratturi di Canosa di Puglia (BT); inoltre l'intervento intercetta le aree annesse di componenti storico-culturali denominati "Zone archeologiche", e precisamente del Vincolo archeologico Località San Paolo e del Vincolo archeologico Località Moscatello.

La documentazione presentata evidenzia altresì che l'intervento progettuale interviene su aree il cui regime giuridico risulta interessato dal seguente ordinamento vincolistico:

- Area tutelata ex lege o art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera M (Tratturo. Braccio Canosa-Montecarafa).

(Valutazione della compatibilità paesaggistica)

Entrando nel merito dell'intervento proposto, sulla base della documentazione trasmessa, si rappresenta che l'ambito territoriale di riferimento risulta in parte antropizzato, in quanto interessato da viabilità locale ed extraurbana e da manufatti rurali, alcuni dei quali appartenenti alla categoria dei beni diffusi del paesaggio agrario. L'area d'intervento, inoltre, presenta alcune peculiarità paesaggistiche diffuse degne di specifica tutela, quali le emergenze idrogeomorfologiche e il tratturo.

Con riferimento specifico all'area oggetto d'intervento, si precisa che gli interventi di ammodernamento, manutenzione straordinaria del piano viabile e sistemazione delle relative pertinenze della strada in

oggetto interessano gli ATD del sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico e il tratturo, contrastano con le relative prescrizioni di base.

Trattandosi di opera pubblica il parere paesaggistico può essere rilasciato in deroga se sussistono le condizioni indicate all'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P, previo parere obbligatorio del comune.

In merito la Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti, con nota prot. 28665 del 15/05/2012, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio con prot. n. 5389 del 06/06/2012, ha trasmesso il parere obbligatorio del Comune di Canosa di Puglia (BT).

In merito alla sussistenza di detti presupposti ed in particolare all'inesistenza di alternative localizzative e progettuali, nella nota prot. 44037 del 25/07/2012 la Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti, testualmente afferma:

[...] la viabilità S.P. n° 2 (ex S.P. n° 231 ed ex S.S. n° 98), una volta intervenuto il suo ammodernamento, assumerebbe per caratteristiche di tracciato e per tipologie di flussi di traffico origine-destinazione, una funzione di arteria viaria principale per il territorio provinciale di Barletta-Andria-Trani, in analogia a quanto già attualmente svolto dalla S.S. n° 16bis.

Dunque, rappresenterebbe l'asse viario principale servente le numerosissime attività produttive dei centri interni delle Province di Bari e di Barletta-Andria-Trani lungo la direttrice Bari-Foggia, prevalentemente in parallelo all'esistente asse S.S. n° 16bis che delle medesime province ne congiunge i relativi centri litoranei.

Entrambi gli assi, nel contempo, non concorrenziali tra loro, consentirebbero l'opportunità di avere una valida ridistribuzione del traffico lungo le altre viabilità della rete provinciale alleggerendole dal relativo flusso e, soprattutto, un elevato abbattimento dell'attuale incidentalità accertata.

[...] Nonostante la S.P. n° 2, seppur a carreggiate separate, è comunque da ritenersi una strada extraurbana secondaria (da D.M. 05.11.2001) in considerazione del presupposto che è stata costruita in base alle precedenti norme (nello specifico strada tipo III della Norma CNR 78/80 - Bollettino Ufficiale C.N.R. n. 78 del 28 luglio 1980), la medesima viabilità per le ragioni anzidette, con riferimento al tipo di movimento servito, all'entità degli spostamenti, alla funzione assunta nel contesto territoriale ed alle componenti di traffico può comunque considerarsi, dal punto di vista funzionale, un arco di rete extraurbana principale (ai sensi del D.M. del 05.11.2001).

Dunque, in corrispondenza dell'intersezione tra la S.P. n° 2 (extraurbana principale) e la S.P. n° 21 (extraurbana secondaria) "Salinelle", dovrà necessariamente prevedersi un'intersezione a livelli sfalsati, ai sensi di quanto disposto dal D.M. 19.04.2006 " Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

A suffragare tale opportunità a tutela della pubblica incolumità degli utenti della strada, si aggiunge l'analisi del comportamento del conducente di un autoveicolo che, in circostanze nelle quali lo vedono percorrere una viabilità a carreggiate separate (che nel caso di specie si sviluppa senza soluzioni di continuità per circa km 80, a partire dallo snodo con la S.S. n° 96 in prossimità dell'abitato di Modugno) si vedrebbe improvvisamente costretto a moderare sensibilmente la sua velocità, eventualmente anche sino all'arresto, a prescindere dall'impianto di segnaletica stradale posizionato. Ciò, molto spesso potrebbe indurre il conducente, anche in spregio alla segnaletica stradale apposta, a voler comunque acquisire il diritto di precedenza, forzando l'intersezione a raso (anche se con rotatoria), e generando, dunque, anche in relazione alle velocità sostenibili sulla S.P. n° 2, evidenti pregiudizi alla pubblica incolumità degli altri utenti della strada. [...]

[...] Per dette ragioni si è ritenuto, pertanto, fondamentale apporre la realizzazione di un'intersezione a livelli sfalsati che, tra l'altro, risulterebbe realizzabile a "costo zero" se si considera che l'opera d'arte di sovrappasso risulta già essere stata realizzata a suo tempo dall'A.N.A.S. (che, dunque, aveva anch'essa valutato ottimale l'intersezione a livelli sfalsati).

Altresì, è opportuno segnalare come la S.P. n° 21 "Salinelle", con la realizzazione del sovrappasso sulla linea ferroviaria, abbia avuto già un forte incremento di traffico per tutte quelle componenti aventi motivazione di viaggio origine-destinazione i Comuni della Provincia interna di Foggia e la litoranea sino

a Barletta. Di conseguenza, si ritiene indispensabile anche raccordare con rotatorie (seppur di modesto diametro) la S.P. n° 21 con la rampa di uscita dalla S.P. n° 2 e la convergente S.P. n° 20 "San Paolo" proveniente dall'abitato di Canosa di Puglia.

Per tutto quanto innanzi rappresentato, si ritiene sufficientemente motivata la necessità di individuare la realizzazione dello snodo di viabilità di servizio descritto nell'allegata Tav. n° 4, precisando che la medesima è stata ridotta necessariamente al minimo indispensabile (nel rispetto della normativa vigente in materia) in considerazione della circostanza, da un lato di non impegnare le aree assoggettate a vincolo archeologico e, dall'altro, di utilizzare già aree espropriate dall'A.N.A.S. a suo tempo.

Dunque, la proposta progettuale prospettata può ritenersi quale migliore sintesi di una valutazione globale ed avvolgente in materia paesaggistica (di un area oramai antropizzata), archeologica (non impegnando aree vincolate), economica (mediante l'utilizzo di aree già espropriate e di OO.PP. già realizzate dall'A.N.A.S. sottraendole all'abbattimento ed alla conseguente produzione di rifiuti) ma soprattutto di sicurezza stradale avendo ritenuto prioritarie le scelte per il perseguimento delle condizioni minime di sicurezza stradale eliminando le attuali oggettive situazioni di pericolo presenti sull'arteria in corrispondenza dell'intersezione a raso, la cui elevata e tragica incidentalità è tristemente agli atti di molteplici Autorità."

(Conclusioni e prescrizioni)

In relazione al parere paesaggistico previsto dall'art. 5.03 delle NTA del PUTT/P, sulla scorta di quanto nel merito evidenziato, si ritiene di poter esprimere parere favorevole, con le sottoindicate prescrizioni, in quanto le opere in progetto risultano potenzialmente compatibili con gli indirizzi e le direttive di tutela individuate per gli ATD e gli ATE interessati.

Prescrizioni:

- sia realizzata la complanare su un solo lato della strada anche con funzione di pista ciclabile, non separata dalla sede stradale da guard-rail ma da banchine scoscese o altri sistemi di separazione che prevedano l'impiego di muratura a secco e alberature stradali; la pista ciclabile sia connessa ai circuiti ciclabili cittadini esistenti e previsti; sul lato opposto della strada, siano realizzati solo i tratti di complanare strettamente necessari per riallacciare gli accessi diretti sull'attuale sede della SP2 alla rete stradale vicinale;
- le nuove barriere di sicurezza, previste in materiale metallico, siano realizzate con muretti a secco;
- la pendenza di tutti i tracciati viari (viabilità di piano, percorsi pedonali) sia configurata seguendo il più possibile le pendenze naturali del terreno, al fine di evitare rilevanti movimenti di terra a danno dell'attuale assetto orografico;
- all'eventuale abbattimento di specie arboree, faccia seguito il relativo reimpianto o la messa a dimora di altri esemplari nella stessa area, in maniera tale da costituire filari con intervalli regolari di alberatura stradale a distanza di sicurezza dalla sede stradale;
- le isole di traffico, in particolare quelle degli svincoli di progetto e le aree comprese tra la complanare e la strada, siano sottoposte a progetti di rinaturalizzazione e inserimento paesaggistico, anche in accordo con gli strumenti di pianificazione comunali e provinciali presenti sulle aree tutelate intercettate, conservando il più possibile la permeabilità, mettendo a dimora soggetti arborei e/o arbustivi con sistemazione planimetrica a sesto irregolare non rado, ovvero con impianto a morfologia naturaliforme e mediante l'utilizzo di soggetti arborei e/o arbustivi di specie ed altezza differenziata, comunque rientranti nel novero della vegetazione naturale potenziale dell'ambito territoriale di riferimento;
- le scarpate dei rilevati siano interessate da interventi di inserimento paesaggistico attraverso l'insediamento di sistemi di macchia mediterranea con struttura quanto più possibile naturale, preferibilmente a mosaico, con specie autoctone quali *Arbutus unedo*, *Pistacia lentiscus*, *Phillyrea latifolia*, ecc.;
- sia prevista la realizzazione, nelle immediate vicinanze delle aree verdi (lungo le scarpate, nelle

rotatorie) di strutture in pietra tradizionali di modesta entità, quali specchie, tratti di muretti a secco ecc., che possano fungere anche da microhabitat di colonizzazione da parte di specie botaniche e faunistiche;

In fase di cantiere al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti:

- siano limitate l'area di cantiere e le relative opere complementari (piste di servizio, aree di stoccaggio, accessi, ecc), in quanto la stessa non dovrà interessare direttamente e/o indirettamente l'area di pertinenza di alcun Ambito Territoriale Distinto come identificato nelle relative tavole tematiche del PUTT/P o del PUG; tali aree saranno interessate esclusivamente dall'allargamento stradale e le opere non dovranno comportare l'abbattimento di alberi o arbusti, manufatti rurali e gli altri beni diffusi del paesaggio agrario, ripristinando totalmente, a cantiere ultimato, lo stato dei luoghi;
- 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, compatibilmente con le previsioni di progetto;
- gli eventuali materiali di risulta, (terre e rocce di scavo) 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 totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.

(Adempimenti finali)

Tutto ciò premesso, si propone alla Giunta il rilascio il rilascio del Parere Paesaggistico in deroga con prescrizioni, di cui all'art. 5.03 e 5.07 delle NTA del PUTT/P.

Il presente provvedimento attiene all'aspetto meramente paesaggistico degli interventi previsti ovvero esplica effetti esclusivamente in applicazione dell'art. 5.03 e 5.07 delle NTA del PUTT/P fermo restando, l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica e dell'attestazione di compatibilità paesaggistica ove necessario.

Resta inoltre nelle competenze dell'Amministrazione Comunale, l'accertamento della rispondenza dell'intervento in progetto alle norme urbanistico-edilizie vigenti e la verifica della conformità dell'intervento in progetto alla strumentazione urbanistica generale vigente.

Vengono fatti salvi dal presente parere paesaggistico l'acquisizione di tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale, ivi compresa la procedura VAS di cui D.Lgs n. 152 del 2006 e s.m.i.

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 di cui alla L.R. n° 28/01”

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 Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica e dal Dirigente del Servizio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore Qualità del Territorio, nelle premesse riportata;

DI RILASCIARE alla Provincia di Barletta-Andria-Trani, - Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti, per il progetto in Comune di Canosa di Puglia (BT) denominato SP 2 (ex SP 231) "Andria - Canosa di Puglia" - Lavori di ammodernamento, allargamento del piano viabile e realizzazione di viabilità di servizio dal km 50+000 al km 70+000 - I lotto dal km 63+000 al km 70+751, il Parere Paesaggistico ex art. 5.03 delle NTA del PUTT/P in deroga ex art. 5.07 delle NTA del PUTT/P, con le prescrizioni riportate in narrativa al punto "Conclusioni e Prescrizioni" del presente provvedimento parte integrante;

DI TRASMETTERE a cura del servizio Assetto del Territorio il presente provvedimento, completo degli elaborati progettuali:

- alla Provincia di Barletta-Andria-Trani, Settore Infrastrutture, viabilità e trasporti;

DI TRASMETTERE in copia a cura del servizio Assetto del Territorio il presente provvedimento:

- al Sig. Sindaco del Comune di Canosa di Puglia (BT).

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Avv. Davide F. Pellegrino Dott. Nichi Vendola
