



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 151 del 19/11/2013

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 ottobre 2013, n. 1981

Altamura (BA). SS 96 "Barese" - Ammodernamento e adeguamento del tratto compreso tra la fine della Variante di Altamura e l'inizio della Variante di Toritto - Il stralcio dal km 84,154 al km 94,040. Attestazione di Compatibilità Paesaggistica in deroga alle prescrizioni di base (artt. 5.04 e 5.07 NTA PUTT/P) con efficacia di Autorizzazione Paesaggistica (art. 146 DLgs 42/2004).

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.

VISTI:

- la delibera regionale 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P. n. 6 del 11.01.2001 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio;
- la DGR n. 1435 del 2 agosto 2013 (pubblicata sul BURP n. 108 del 06/08/2013) è stato adottato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR);
- l'art. 5.04 delle NTA del PUTT/P, il quale prevede che le opere di rilevante trasformazione ex art. 4.01 delle NTA del PUTT/P siano sottoposte a "verifica di compatibilità paesaggistica", per l'ottenimento dell'"Attestazione di Compatibilità Paesaggistica";
- l'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P il quale prevede che nel caso che l'intervento proposto contrasti con le prescrizioni di base del PUTT/P, è possibile realizzare opere pubbliche e opere di interesse pubblico (così come definite dalla vigente legislazione) in deroga alle prescrizioni di base a condizione 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.

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:

(Iter e documentazione agli atti)

Per quanto riguarda l'iter istruttorio, si rappresenta che:

- con nota prot. ANAS n. CBA-0026709-9 del 01/08/2011, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio al n. 6522 del 08/08/2011, veniva trasmesso il progetto definitivo e richiesto il rilascio di autorizzazione Paesaggistica ai sensi ex art. 146 D.Lvo 42/04 e in Deroga ex art. 5.07 delle NTA del

PUTT/P della Regione Puglia; il progetto trasmesso risulta composto dai seguenti elaborati:

Tav. 01: relazione paesaggistica

Tav. 02: Documentazione fotografica stato dei luoghi

Tav. 03: Carta dei vincoli e delle tutele.

Tav. 08/01: Planimetrie. Planimetria di insieme

Tav. 09/01: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 0+000 a km. 1+000

Tav. 09/02: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 1+000 a km. 2+800

Tav. 09/03: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 2+800 a km. 4+500

Tav. 09/04: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 4+500 a km. 6+600

Tav. 09/05: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 6+600 a km. 8+400

Tav. 09/06: Profili asta principale. Profilo longitudinale: da progr. Km 8+400 a km. 9+900

Tav. 10/01: Sezioni tipo. Sezioni tipo in rilevato e trincea viabilità principale

Tav. 10/02: Sezioni tipo. Sezioni tipo in viabilità di svincolo e rampe

Tav. 10/03: Sezioni tipo. Sezioni tipo complanari

Tav. 10/04: Sezioni tipo. Sezioni tipo su opera d'arte viabilità principale e complanare

Tav. 20/02.01: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Opere di mitigazione ambientale - planimetria (tav. 1 di 3)

Tav. 20/02.02: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Opere di mitigazione ambientale - planimetria (tav. 2 di 3)

Tav. 20/02.03: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Opere di mitigazione ambientale - planimetria (tav. 3 di 3)

Tav. 20/02.04: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Opere di mitigazione ambientale - sistemi di controllo remoto

Tav. 20/03: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Sottopasso faunistico

Tav. 20/04: Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Abaco delle essenze.

- con nota prot. n. 8870 del 02/11/2011 il Servizio Assetto del Territorio richiedeva al Comune di Altamura il parere obbligatorio per il rilascio della Deroga ai sensi dell'art. 5.07 delle NTA del PUTT/P;

- il Comune di Altamura con PEC del 2 gennaio 2012, nota prot. n. 925 del 24/01/2011 del Servizio Assetto del Territorio, trasmetteva la Deliberazione di Giunta Comunale n. 176 del 21/12/2011 con la quale si esprimeva il parere previsto per la concessione della deroga ai sensi dell'art. 5.07 delle NTA del PUTT;

- con nota prot n. CBA-0015344-P del 20/04/2012, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio al n. 4604 del 20/04/2012 l'ANAS sollecitava il rilascio dell'autorizzazione richiesta con nota n. CBA-0026709-9 del 01/08/2011;

- con nota del Servizio Assetto del Territorio prot. n. 12541 del 19/12/2012 si analizzano gli impatti paesaggistici rivenienti dalla realizzazione dell'ampliamento richiedendo di rivedere alcune soluzioni progettuali di rilevante impatto paesaggistico;

- con nota prot. ANAS n. CBA-0011784-P del 09/04/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio al n. 5794 del 17/06/2013, venivano trasmessi" gli elaborati progettuali [...] estratti dal Progetto Esecutivo dei lavori in oggetto" richiedendo il parere di competenza relativo alla procedura di ottemperanza Decreto VIA DEC/VIA/2003/339;

- con nota prot. ANAS n. CBA-0012748-P del 15/04/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio al n. 5792 del 17/06/2013 si riscontrava la nota Servizio Assetto del Territorio prot. n. 12541 del 19/12/2012, trasmettendo il progetto esecutivo e accogliendo solo in parte le richieste di questo servizio trasmesse con la citata nota prot. n. 12541 del 19/12/2012;

- con nota del Servizio Assetto del Territorio prot. n. 6271 del 28/06/2013 si trasmettevano gli esiti di un sopralluogo effettuato lungo il tracciato stradale congiuntamente con i rappresentanti della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Bari Bat e Foggia e dell'Ente Parco Nazionale "Alta Murgia";

- con nota prot. n. CBA-0025547-P del 17/07/2013, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio al n. 5792 del 31/07/2013, ANAS trasmetteva anche alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia il progetto esecutivo con verifica di ottemperanza ivi compreso un addendum alla Relazione Paesaggistica e una nuova proposta di svincolo per l'incrocio in corrispondenza della stazione di Pescariello;
- con nota prot. n. 8471 del 26/09/2013, questo Ufficio inviava alla Soprintendenza la Relazione Illustrativa ex art. 146 comma 7 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii.;
- con nota prot. n. 14566 del 16/10/2013, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 9210 del 18/10/2013, la Soprintendenza ha trasmesso il proprio parere ai fini dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. 42/2004.

(Descrizione intervento proposto)

Come si evince dalla documentazione in atti, ed in particolare dalla relazione tecnica illustrativa, L'intervento prevede l'adeguamento alla sezione tipo "B" del C.d.S. del tratto compreso tra la fine della Variante di Altamura e l'inizio della Variante di Toritto - Il stralcio dal km 84+154 (fine Variante di Altamura) al km 94+040 (innesto con il I stralcio).

In particolare si prevede il passaggio dalla carreggiata unica a due corsie, alla doppia corsia per ogni senso di marcia, modificando leggermente l'andamento altimetrico in particolare in corrispondenza dei raccordi verticali. È prevista la realizzazione di n. 2 svincoli, di cui uno al km 84 circa (per la zona nord di Altamura e l'innesto con la SP 18) e uno al km 89,6 circa (per l'intersezione con la SP 175 e la SP 173 e l'eliminazione del passaggio a livello esistente). Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di viabilità di servizio, consistente in strade laterali (complanari) lungo tutto il tracciato, e opere d'arte quali l'adeguamento del sovrapposto al km 83,4 circa, il prolungamento del ponte a tre luci al km 89,5, la realizzazione di un viadotto al km 89,7 circa, che sovrappassa la strada principale, due complanari e la linea ferroviaria.

(Vincoli ministeriali)

Per quanto attiene alle tutele poste in essere dal D. Lgs. 42/2004, dall'analisi della documentazione in atti è emerso che l'intervento intercetta:

- Area tutelata ex lege o art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera F "Parco Nazionale dell'Alta Murgia".
- Area tutelata ex lege o art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera G "boschi e foreste".
- Area tutelata ex lege o art. 142 D.Lgs. n. 42/2004. Lettera H "usi civici".

(Istruttoria rapporti con il PUTT/P)

Per quanto attiene alle tutele poste in essere dal PUTT/P, dall'analisi della documentazione in atti è emerso che l'intervento intercetta:

Ambiti Territoriali Estesi

Ambiti Territoriali Estesi di tipo C, D, E (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 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 1.4 delle NTA del PUTT/P) per gli ambiti di valore relativo "D" prevedono la "valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche".

Gli indirizzi di tutela (art. 2.02 punto 1.5 delle NTA del PUTT/P) per gli ambiti di valore distinguibile "E" prevedono la "valorizzazione delle peculiarità del sito".

Ambiti Territoriali Distinti

- Sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico: l'intervento intercetta le aree di pertinenza e le aree annesse di componenti geomorfoidrologiche denominate "Emergenze", ed in particolare il tracciato stradale interessa l'area di pertinenza e annessa di una Grotta denominata Torre dell'Esca, inserita negli elenchi del PUTT/P al n. 33 e sottoposta alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.06 delle NTA del PUTT/P; l'intervento intercetta, inoltre, l'area di pertinenza di una dolina e le aree annesse di n. 6 doline, sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.06 delle NTA del PUTT/P, e le aree di pertinenza e le aree annesse di "versanti e crinali", precisamente di n. 7 cigli di scarpata e di una ripa fluviale, sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.09 delle NTA del PUTT/P.

- Sistema della copertura botanico-vegetazionale e colturale: l'area d'intervento risulta interessata dalle aree di pertinenza e annesse di componenti botanico-vegetazionali denominati "Boschi e macchie", sottoposte alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.10 delle NTA del PUTT/P e alle tutele di cui alla lettera G dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004, ed in particolare dalle aree di pertinenza e aree annesse di due macchie e dall'area annessa di un'altra macchia, cartografate negli Atlanti della documentazione cartografica del PUTT/P; da accertamenti di ufficio si rileva altresì che l'area d'intervento risulta direttamente interessata dall'area di pertinenza e dall'area annessa di ulteriori componenti botanico-vegetazionali denominate "aree boscate" le quali, pur non cartografate dal PUTT/P, sono sottoposte a tutela dal D. Lgs 42/2004 e smi e, ai sensi dell'art.3.01.2.01 delle NTA del PUTT/P, sono soggette alle prescrizioni di base di cui al punto 3.10 delle NTA stesse del PUTT/P; esse sono cartografate nelle tavole del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale adottato con DGR n. 1435 del 2 agosto 2013. L'intervento intercetta, inoltre, l'area di pertinenza e l'area annessa di componenti botanico-vegetazionali denominate "Beni naturalistici", in particolare il Biotopo Quasani, sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.11 delle NTA del PUTT/P, e il Parco Nazionale dell'Alta Murgia (DPR n. 18 del 10.03.2004), sottoposto alle prescrizioni di base di cui all'art. 3.11 delle NTA del PUTT e alle tutele di cui alla lettera F dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004.

- Sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa: l'area d'intervento risulta interessare fogli di mappa catastale nei quali alcune particelle sono gravate da "usi civici" sottoposti alle tutele di cui all'art. 3.17 delle NTA del PUTT e alle tutele di cui alla lettera H dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004.

L'intervento, inoltre, interessa un'area sottoposta a vincolo idrogeologico.

(Istruttoria rapporti con il PPTR)

Considerato che con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1435 del 2 agosto 2013 (pubblicata sul BURP n. 108 del 06/08/2013) è stato adottato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), si rappresenta che, ai sensi dell'art. 105 delle NTA del PPTR trovano applicazione alcune Misure di salvaguardia. Dall'analisi delle tavole tematiche dell'adottato PPTR, si evince che:

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento non interessa beni paesaggistici della struttura idro-geo- morfologica;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento proposto intercetta numerose componenti della struttura idro-geo-morfologica e, in particolare:
 - parte dell'intervento interessa la componete "Lame e gravine" disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui agli artt. 54 delle NTA del PPTR;
 - parte dell'intervento interessa la componente "Doline" non sottoposta a misure di salvaguardia e utilizzazione delle NTA del PPTR;
 - parte dell'intervento interessa la componete "Grotte", in particolare la Grotta dell'Esca, disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui agli artt. 55 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: parte dell'intervento proposto, interessa un bene paesaggistico, in particolare il

bene tutelato ai sensi dell'art. 142, lett. F, del D.Lgs. n. 42/2004 "Parchi e riserve" (Parco Nazionale "Alta Murgia", disciplinato dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR;

- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento proposto intercetta numerose componenti della struttura ecosistemica ed ambientale e, in particolare:

- gran parte delle aree occupate dall'ampliamento della sede stradale e dalle complanari interessano prati e pascoli naturali, disciplinati dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR;

- alcuni tratti delle aree occupate dall'ampliamento della sede stradale e dalle complanari interessano l'area di rispetto dei "Boschi", disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR.

- alcuni tratti delle aree occupate dall'ampliamento della sede stradale e dalle complanari interessano l'area di rispetto di "Parchi e riserve" disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR.

- gran parte dell'intervento interessa "Siti di Rilevanza naturalistica" SIC-ZPS "Alta Murgia" disciplinati dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR.

Struttura antropica e storico-culturale

- Beni paesaggistici: l'intervento non interessa beni paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale;

- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'intervento intercetta componenti della struttura antropica e storico-culturale e, in particolare:

- Testimonianza della stratificazione insediativa della Masseria Pescariello, disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 81 delle NTA del PPTR;

- Area di rispetto delle componenti Culturali e insediative della Masseria Pescariello e Casino Impastorata disciplinata dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR.

- Valori percettivi in particolare strade panoramiche disciplinate dalle misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

(Valutazione della compatibilità paesaggistica)

Entrando nel merito dell'intervento proposto, sulla base della documentazione trasmessa, si rappresenta che trattasi di opera di rilevante trasformazione, che interessa ambiti territoriali distinti, beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici, contrastando con le relative prescrizioni di base delle NTA del PUTT/P e con le misure di salvaguardia di cui all'art 105 delle NTA dell'adottato PPTR. Visto l'art 5.07 delle NTA del PUTT, e considerato quanto previsto dall'art. 95 delle NTA del PPTR, trattandosi di opera pubblica, la Giunta regionale può rilasciare l'attestazione di compatibilità paesaggistica (art. 5.04) anche in deroga (art. 5.07) alle NTA del PUTT/P. Ciò sempre che dette opere: (i) siano compatibili con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali previste nei luoghi; (ii) siano di dimostrata assoluta necessità o di preminente interesse per la popolazione residente; (iii) non abbiano alternative localizzative.

Tale attestazione di compatibilità paesaggistica, può esplicitare, esplicitandolo, efficacia di autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. 42/2004.

Con riferimento alla sussistenza dei presupposti per il rilascio della deroga, si rappresenta quanto segue.

Il preminente interesse per la popolazione residente della realizzazione dell'opera resta dimostrata in quanto il tracciato di cui si prevede l'allargamento e l'adeguamento risulta parte del collegamento interregionale Bari-Altamura-Matera, parte della rete SNIT di 1° livello individuata dal PGTL, come risulta dalla Deliberazione di Giunta Comunale del Comune di Altamura n. 176 del 21/12/2011, trasmessa con nota del 02/01/2012, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 925 del 24/01/2012 nella

quale si legge che “il progetto di adeguamento/ammodernamento rientra tra le opere di importanza strategica c.d. Legge Obiettivo (Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001). In particolare il tratto in esame è stato incluso nell’Appaltabilità 2007-2011, come previsto dal contratto di Programma tra Ministero delle Infrastrutture ed ANAS. I fondi per l’attuazione dell’intervento sono stati stanziati con l’Accordo di Programma Quadro Trasporti “Aeroporti e Viabilità” - Il Atto Integrativo (29/19/2007). Intervento STR 01. Nella gerarchizzazione della rete stradale regionale, operata dal Piano Attuativo 2009-2’13 del PRT della Puglia, tale collegamento regionale/nazionale”; l’intervento di adeguamento/ammodernamento è stato inserito nello “Scenario di progetto di riferimento” (interventi con copertura finanziaria al 100% già avviati o di prossima realizzazione).

La mancanza di alternative è insita nell’intervento, trattandosi di adeguamento di strada già esistente come attestato dal Comune di Altamura (BA) nella citata DGC. n.176/2011.

Si ritiene, inoltre, che le opere in progetto comportano una modificazione significativa dell’attuale assetto paesaggistico dei luoghi interessati. In particolare, alcune previsioni progettuali quali la realizzazione degli svincoli, la realizzazione di viabilità di servizio (complanari) lungo tutto il tracciato, che non limitano il “consumo” di superfici naturali, nonché di alcune opere d’arte particolarmente rilevanti, comportano, per la loro estensione ed invasività, gravi alterazioni dei beni paesaggistici interessati in relazione agli effetti migliorativi presupposti e la creazione di forti cesure nelle aree tutelate anche dalle norme del Parco Nazionale dell’Alta Murgia, oltre che delle altre componenti di paesaggio ricomprese al suo interno.

Pur tuttavia, considerando che l’allargamento e l’adeguamento del tracciato risultano opere di assoluta necessità per la messa in sicurezza dell’itinerario, si ritiene che con gli opportuni accorgimenti e misure di mitigazione, gli interventi di allargamento e adeguamento del tracciato stradale possono risultare compatibili con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali previste nei contesti di riferimento.

In ragione della presenza delle descritte criticità è stata richiesta una rivisitazione progettuale con nota prot. n. 12541 del 19/12/2012 a cui è seguito un sopralluogo congiuntamente con i rappresentanti della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici della Regione Puglia e dell’Ente Parco Nazionale “Alta Murgia” con relativo verbale nota prot. n. 6271 del 28/06/2013. In detto verbale si proponevano alcune variazioni progettuali, in particolare rispetto alla possibilità:

1. di rivedere lo svincolo di “Pescariello”; valutando la realizzazione di un sottopasso e non di un sovrappasso. Rispetto alla proposta di sovrappasso si proponeva ad ANAS di valutare l’eliminazione del sottopasso ciclopedonale e lo spostamento del sedime dei binari sul lato opposto della stazione e lungo il tracciato della SS 96, per garantire al pubblico l’accesso diretto;
2. di eliminare in parte le complanari, in particolare nei tratti non necessari e in quelli a maggiore valore ambientale;
3. di assicurare la conservazione delle singolarità geologiche della Grotta dell’Esca.

L’ANAS rispondeva con nota prot. n. CBA-0025547-P del 17/07/2013, nella quale riteneva non accoglibili le richieste formulate adducendo una serie di considerazioni.

In merito alla sistemazione dello svincolo di “Pescariello”, il Servizio Assetto del Territorio con nota prot. n. 12541 del 19/12/2012 proponeva la realizzazione di un sottopasso e non di un sovrappasso e lo spostamento del sedime dei binari sul lato opposto della stazione e lungo il tracciato della SS 96. Con nota prot. n. CBA-0025547-P del 17/07/2013, l’ANAS evidenziava, anche con specifici elaborati, il rischio idraulico associato alla realizzazione di un sottopasso, rischio che rende difficoltosa la realizzazione del sottopasso in sostituzione del sovrappasso previsto, e l’impossibilità dello spostamento dei binari in quanto non autorizzato da FAL e in quanto tale spostamento avrebbe comportato una rivisitazione significativa del progetto in esame.

Sempre con riferimento allo svincolo di Pescariello, appare di rilevante impatto paesaggistico per la sua

altezza anche il palo Bridge (per il telecontrollo) previsto in corrispondenza dello svincolo stesso. In merito all'impatto delle complanari, in particolare nei tratti a maggiore valore ambientale, si ritiene che la necessità di dotare l'intera infrastruttura di viabilità di servizio a doppio senso di circolazione, per ogni lato, appare poco coerente con le caratteristiche del territorio attraversato dall'infrastruttura; infatti, per la gran parte esso non è interessato da abitazioni o altre infrastrutture antropiche, bensì da boschi e/o superfici dell'habitat prioritario d'interesse comunitario delle "formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)" e/o dei "Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea". La realizzazione delle complanari determinerebbe una notevole alterazione paesaggistica oltre che un rilevante consumo di suolo, sia agricolo che naturale in particolare di boschi.

Ad un'attenta analisi della situazione degli accessi, si rileva che alcuni tratti di complanare possono essere eliminati senza impedire l'accessibilità ai lotti oggi serviti, in particolare nella parte iniziale, in direzione Bari, si ritiene che il tratto SX.3, in adiacenza alle progressive stradali da 14 a 46, che corre parallelo alla ferrovia, possa essere eliminato risultando le aree servite dalle complanari in realizzazione già raggiungibili dalla viabilità rurale esistente.

Nel tratto finale verso Bari si riconosce la necessità di realizzare in sinistra stradale (direzione Bari) le complanari di progetto, mentre si ritiene che in destra sia possibile eliminarla nel tratto DX 9, in adiacenza alle progressive stradali da 149 a 197. Tale tratto è di grande valore paesaggistico in quanto interessato esclusivamente da bosco e da habitat prioritario ai sensi della Direttiva 92/43. Nel tratto in cui si propone l'eliminazione della complanare sono presenti solo due accessi. Il primo serve un'unica proprietà già tutta recintata, la cui accessibilità resta garantita dalla realizzazione di primo tratto di complanare in prosecuzione delle complanari già realizzate nel tratto di Toritto. Le aree servite dal secondo accesso sono raggiungibili dalla strada provinciale "Cassanese" SP 173.

In merito alla necessità di assicurare la conservazione delle singolarità geologiche della grotta dell'Esca e quindi della grotta nella sua interezza come fenomeno carsico, si rappresenta che interesse di questa amministrazione è la conservazione del bene vincolato Grotta dell'Esca; si conferma che da quanto riportato nell'ultima documentazione inviata non appare chiara la soluzione progettuale stradale nel tratto che passa sopra la grotta. Nella relazione di ottemperanza, trasmessa con nota CBA -0012748-P del 15.04.2013, infatti, per la progettazione esecutiva della prescrizione relativa alla Grotta dell'Esca, si rimanda ad una successiva fase di approfondimento, si riporta testualmente "è in corso una campagna di indagini geognostiche integrative ed un rilievo 3D del complesso ipogeo propedeutico alla progettazione di dettaglio delle opere di sistemazione e messa in sicurezza della Grotta dell'Esca. Contestualmente alla fase di definizione ed approfondimento progettuale saranno affrontati e risolti i temi richiamati nella prescrizione". In merito all'elaborato progettuale a cui la nota dell'ANAS fa riferimento ritenendo che abbia acquisito i pareri favorevoli "dell'APAT - Dipartimento Servizi tecnici Nazionali nella Conferenza di Servizi tenutasi in data 13.03.2007.." e del ministero Ambiente che "...con nota DSA-2007.0019381 del 10/0772007 rilasciava parere positivo sulla soluzione progettuale del nuovo corridoio d'accesso summenzionato." Esso riguarda esclusivamente le modalità di accesso alla grotta e non "le misure atte a garantire la conservazione delle singolarità geologiche ivi esistenti..." come previsto dal Decreto VIA. Anche con l'ultima trasmissione nota CBA-0025547-P del 17.07.2013, la conservazione delle singolarità geologiche non è stata affrontata. Sono presenti nell'elaborato T00-EG00-AMB-RE01 la fig. 27 e nell'elaborato T00-IA00-AMB-di15_B esclusivamente opere relative alla nuova sistemazione per l'accesso alla grotta, mentre nulla è detto rispetto alla sua conservazione. Tale nuova sistemazione appare ancora più impattante sotto l'aspetto paesaggistico e di consumo di suolo su superfici coperte da habitat prioritario, in quanto sono previste numerose opere con realizzazione di strade, parcheggi, piste, pensiline, pavimentazioni, passerelle. Non risultando la Grotta dell'Esca utilizzata per una fruizione pubblica, molto difficoltosa per le sue caratteristiche di accessibilità, non si comprende tale scelta progettuale impattante sia sul paesaggio sia sulle biocenosi. E', inoltre, da evidenziare come la realizzazione dell'accesso alla grotta è ritenuta solo eventuale nel decreto VIA n.

339 del 30/05/2003, quindi non vincolante. Su tale sistemazione si esprime parere contrario, consentendo esclusivamente opere minime relative ad un pozzo di accesso con imboccatura a livello del suolo e cunicolo di collegamento al vecchio accesso, da utilizzare, eventualmente solo a fini di accesso per attività speleologiche e scientifiche.

E' da richiamare, inoltre, l'importanza che le aree carsiche della Puglia hanno per la presenza di numerose specie troglobie endemiche e rare. Nella Grotta dell'Esca è stata segnalata almeno una specie trogloba endemica della Puglia si tratta dello pseudoscorpione *Hadoblothrus gigas*, specie di grande interesse biogeografico (G. Caoduro. Note su recenti ricerche biospeleologiche nell'Italia Meridionale. Le Grotte d'Italia - Serie 4 -Vol Xv-1987-1989).

Per approfondire il tema della conservazione delle singolarità geologiche ivi esistenti e, quindi, della grotta nella sua interezza come fenomeno carsico, si è verificato come il tracciato stradale viene adeguato in corrispondenza della grotta. Rifacendosi all'elaborato di Progetto Definitivo 8142 27.10.2010 trasmesso da ANAS con nota 15344 del 20.04.2012 ed in particolare alla Tavola 09 01 Profili Asta Principale Profilo Longitudinale: da prog. Km 0+00 a km 1+00, si rileva che nel tratto corrispondente alla grotta dell'Esca progressive 22-23-24 il progetto prevede, oltre all'ampliamento, una variazione di quota della sede stradale che viene abbassata, rispetto all'attuale piano stradale o rispetto al piano campagna sino a -1.10 m. Lo spessore tra piano viabile e copertura della grotta, pertanto, in fase di esercizio della strada dovrebbe essere ridotto rispetto all'attuale, subendo, inoltre, in fase di cantiere numerose e significative sollecitazioni dovute agli scavi e ai macchinari in opera. Su questo aspetto che si ritiene possa determinare problemi alla stabilità stessa della grotta nel progetto e nella relazione di ottemperanza non si fa nessun cenno.

Nell'ultima documentazione inviata sono presenti alcune indagini geognostiche integrative e i rilievi topografici di dettaglio sia esterni che interni della grotta. E' presente anche una nota tecnica in risposta alle osservazioni presentate dallo scrivente ufficio a firma del progettista Dott. Ing. Stefano Luca Possati della 3TI che analizza le condizioni della grotta, evidenzia la presenza delle nuove cavità rilevate dalle indagini supplementari, ma nulla dice sulla compatibilità dell'opera con la conservazione della grotta. Dalla lettura della relazione si rilevano dati molto preoccupanti in merito allo spessore della volta della grotta rispetto al piano stradale. In relazione si legge che "Le risultanze delle indagini hanno sostanzialmente confermato l'andamento plano-altimetrico della cavità al di sotto della sede dell'attuale SS96 Barese. In corrispondenza dell'attuale sede stradale lo spessore del banco calcareo che separa la volta della cavità dall'esterno è mediamente variabile da un massimo di 5-7 metri fino ad un minimo di 2-2.5 m. Nel settore del pozzo di accesso si riscontrano le minime coperture, dell'ordine di 1.6-1.8 m." Sembra quindi che in corrispondenza dell'attuale pozzo di accesso alla grotta, dove la copertura è minima dell'ordine di 1.6-1.8 m, si potrebbe avere una riduzione della volta della grotta a poche decine di centimetri.

I rischi nel tratto della grotta sono accentuati dai nuovi rilievi che hanno rilevato la presenza lungo la sede stradale di altre cavità oltre la Grotta dell'esca. In relazione viene riportata "l'esistenza di possibili vuoti anche nelle aree adiacenti alla Grotta dell'Esca ricadenti sotto la sede stradale e riscontrate per un tratto di circa 50 metri. I possibili vuoti sono distribuiti a diverse profondità rispetto al livello della pavimentazione, variabili tra -1.5-2 m e -10/-12 m." In merito alle indagini svolte si evidenzia come non si è riscontrata la presenza di un elaborato relativo alla analisi geomeccanica di stabilità delle rocce utile a verificare le condizioni attuali di stabilità e valutare anche la sicurezza dell'opera a realizzarsi sia per la conservazione della grotta sia per la sicurezza degli operatori in fase di cantiere che dei fruitori della strada in fase di esercizio.

Nell'elaborato T01-CA00-CAN-PE01_A si riscontra come sono state prese delle precauzioni nella fase di scavo della sede stradale in corrispondenza della grotta, utilizzando tecnologia "SUPERWEDGE" nei pressi della Grotta dell'Esca ed un bobcat per la scarificazione della vecchia sede stradale. Tali precauzioni confermano l'esistenza di rischio per la conservazione della Grotta dell'Esca, rischio accentuato dalla soluzione di approfondire di 1,10 m l'attuale sede stradale in corrispondenza della

grotta e delle nuove cavità rilevate.

Si ritiene che tale previsione progettuale possa mettere seriamente a rischio la conservazione della cavità nonostante le precauzioni descritte.

(Conclusioni e prescrizioni)

La presente Attestazione di compatibilità paesaggistica (art. 5.04) in deroga (art. 5.07) alle NTA del PUTT/P, con efficacia di Autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. 42/2004 è rilasciata alle seguenti condizioni:

- lo svincolo di Pescariello sia realizzato come rappresentato nella Tav. T00-EG-4 "Documento di risposta. Nota A00_145 del 19/12/12 Regione Puglia -Svincolo di Pescariello" di cui al 1° Addendum Tecnico della relazione Paesaggistica trasmesso al Servizio Assetto al Territorio e contestualmente alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia nota prot. ANAS n. CBA-0025547-P del 17/07/2013 (allegato in stralcio come "Allegato2");
- non siano realizzate le complanari nel tratto corrispondente a quello SX3, in adiacenza delle progressive stradali da 14 a 46, e DX9, in adiacenza delle progressive stradali da 149 a 197, come da Allegato 1;
- l'attuale quota del tracciato stradale in corrispondenza della grotta dell'Esca sia mantenuta al livello attuale, evitando ogni eventuale approfondimento della livelletta. In nessun caso dalla realizzazione dell'opera devono derivare alterazioni delle singolarità geologiche della grotta;
- siano stralciate le numerose opere previste per l'accesso alla grotta dell'Esca (strade, parcheggi, piste, pensiline, pavimentazioni, passerelle, ecc.) prevedendo che siano realizzate esclusivamente le opere minime per consentire l'accesso solo a fini scientifici, attraverso la realizzazione del pozzo di accesso a pioli, con ingresso a livello del piano campagna, e del cunicolo di collegamento dal pozzo al vecchio accesso;
- la torre Bridge sia ridotta nella sua altezza a pochi metri per ridurre l'impatto sulle visuali;
- sia del tutto esclusa, in sede di progettazione esecutiva del piano di cantierizzazione dell'opera di cui trattasi, la possibilità di interessare direttamente e/o indirettamente con opere provvisorie (quali piste di servizio, depositi di materiale, aree di stoccaggio, accessi e/o altre opere complementari) le compagini a bosco-macchia esistenti nelle vicinanze.
- nella realizzazione delle opere a verde e nei rimboschimenti previsti siano utilizzate esclusivamente specie arbustive e arboree autoctone, anche secondo quanto previsto dal Decreto 386/03 come recepito nella normativa regionale, Delibera di Giunta regionale n. 2461/2008, Determinazione del Dirigente del Servizio Foreste n. 757/2009, Determinazione del Dirigente del Servizio Foreste n. 65/2010;

Con nota prot. n. 14556 del 16/10/2013, acquisita al prot. del Servizio Assetto del Territorio con n. 9210 del 18/10/2013, la Soprintendenza, nell'esprimere il proprio parere ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e nel condividere le "prescrizioni indicate nell'istruttoria regionale", ha aggiunto le "seguenti ulteriori condizioni":

- "i tratti stradali dell'asta principale, in rilevato, dovranno essere mitigati con l'inserimento, lungo i fianchi di parete, di vegetazione arbustiva ed erbacea tappezzante della Macchia Mediterranea, secondo le indicazioni che saranno fornite dall'ente Parco dell'Alta Murgia ed in conformità con le previsioni del Piano del Parco";
- "relativamente alla viabilità di servizio dovrà essere evitata ogni modifica dell'attuale andamento orografico delle aree interessate dall'infrastruttura evitando, nelle aree rientranti nella perimetrazione del Parco, la realizzazione della viabilità su impalcato,. Nel caso di complanari da realizzarsi utilizzando percorsi della viabilità vicinale esistente, dovrà essere garantita la conservazione degli elementi antropici del paesaggio rurale, come i muretti a secco, le pietraie, ecc., nonché essere limitato il consumo di suolo, prevedendo per le banchine laterali alla carreggiata una finitura del tipo drenante, per un migliore inserimento nel contesto";

- “le barriere H4 ed H3 previste per l’asse stradale in ampliamento dovranno avere caratteristiche tali da consentire la permeabilità visiva verso le aree rurali a pascolo e boschive attraversate, adeguando opportunamente altezza e interasse tra gli elementi orizzontali di protezione; le barriere di protezione da inserire sulle complanari dovranno essere di limitata altezza ed essere rivestite con elementi in legno al fine di mitigare l’intervento infrastrutturale rispetto al contesto rurale d’intervento”;
- “eventuali aree di sosta e a parcheggio da realizzarsi lungo il tracciato dovranno conservare la permeabilità dei suoli ed essere oggetto di specifica istanza di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D. Lgs. 42/2004”;

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

- 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.

Tutto ciò premesso, si propone alla Giunta il rilascio con prescrizioni del provvedimento di Attestazione di Compatibilità Paesaggistica in deroga, ex artt. 5.05 e 5.07 delle NTA del PUTT/P, considerato anche quanto previsto dall’art. 95 delle NTA del PPTR, con efficacia di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

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 per il progetto SS 96 “Barese” - Ammodernamento e adeguamento del tratto compreso tra la fine della Variante di Altamura e l’inizio della Variante di Toritto - Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040, l’Attestazione di Compatibilità Paesaggistica in deroga alle prescrizioni di base (artt. 5.04 e 5.07

NTA PUTT/P) con efficacia di Autorizzazione Paesaggistica (art. 146 D. Lgs. 42/2004).

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

- all'ANAS SpA;
- al Sig. Sindaco del Comune di Altamura (BA);

DI TRASMETTERE TELEMATICAMENTE, come previsto dalla DGR 2905/2012, attraverso le apposite funzionalità del Sistema Informativo Territoriale il presente provvedimento:

- alla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

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