



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 28 del 27/02/2014**

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE BT

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

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

PREMESSO CHE

con istanza, acquisita agli atti della Provincia di Barletta Andria Trani al protocollo n. 33825 del 10/06/2013, l'ing. Mario Maggio, in qualità di Dirigente pro tempore del Settore "Infrastrutture, Viabilità, Trasporti e Concessioni" della Provincia di Barletta Andria Trani, con sede in Barletta alla P.zza 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 completamento della tangenziale ovest di Andria, S.P. 2 (ex. S.P. 231) "Andria - Canosa di Puglia" dal Km 43+265 al Km 52+295;

con nota, acquisita agli atti al prot. n. 68745 del 27/11/2013, il Settore provinciale proponente ha trasmesso volontariamente documentazione integrativa necessaria al prosieguo dell'iter istruttorio di cui trattasi, in particolare, ha depositato copia della nota di trasmissione degli elaborati progettuali al Comune di Andria, interessato dall'intervento, comprovazione di avvenuta pubblicazione sull'Albo Pretorio on line del Comune di Andria e sul B.U.R. Puglia n. 92 del 04/07/2013 dell'avviso di avvenuto deposito del progetto di cui trattasi e dell'avvio della relativa procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A.;

VISTE le note, in atti al prot. n. 54332 del 25/09/2013 e prot. n. 821 del 08/01/2014, trasmesse allo scrivente Settore, per conoscenza, dall'Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, VIA/VAS della Regione Puglia, con le quali il predetto Ufficio regionale ha riscontrato il quesito posto dal Comune di Andria in merito all'applicabilità, al progetto di cui trattasi, della normativa in materia di VAS, invitando, tra l'altro, l'Autorità procedente a presentare istanza di Verifica di Assoggettabilità a VAS per la variante allo strumento urbanistico comunale, necessaria per i lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria;

PRESO ATTO

- delle pubblicazioni ex-lege previste, effettuate dal soggetto proponente;
- dell'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale relativa al procedimento di cui trattasi sul sito web della scrivente Autorità competente;
- dell'assenza di osservazioni da parte di cittadini, associazioni, soggetti terzi e/o controinteressati dall'intervento di cui trattasi;

VISTI

- la Delibera di Giunta Provinciale n. 23 del 18 novembre 2009 con la quale è stato istituito il Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali quale organo tecnico consultivo della Provincia BAT nelle materie di cui al D.Lgs. 152/06 e L.R. 17/07;
- la Delibera di Giunta Provinciale n. 4 del 25 gennaio 2010 recante modifiche e integrazioni alla predetta Deliberazione;
- il Regolamento per il funzionamento del Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 16 del 22 marzo 2012 che ha, tra l'altro, integrato e modificato le su-citate Delibere di Giunta Provinciale n. 23 del 18/11/2009 e n. 4 del 25/01/2010;

DISPOSTA l'assegnazione della proposta progettuale al Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A. per le valutazioni tecnico-istruttorie nel corso della seduta del 16/07/2013;

VISTO il parere reso, con funzione istruttorie, dal Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A., nella seduta del 16/01/2014, agli atti della segreteria del Comitato, che, all'esito dell'esame di tutta la documentazione agli atti, così concludeva:

"[...]

#### 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.

A pag. 4 della relazione generale il progettista chiarisce che:

SULLE EMISSIONI IN ATMOSFERA Il proponente conclude che:

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.

Se ne condivide l'impostazione, facendo il dovuto discrimen per la fase di cantierizzazione dell'opera.

#### 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.

Resta la prescrizione di massima del progettista:

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, FAUNA, FLORA, ECOSISTEMI

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

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.

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.

### PAESAGGIO

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.

### CONSIDERAZIONI

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.

Si tratta di un intervento che non può considerarsi modesto, interessando una lunghezza parziale di circa 9000 metri per una larghezza di 18 mt, pari ad una superficie complessiva (attualmente coltivata) da asfaltare di  $9000 \times 18 = 162.000$  mq.

La strada interesserà un paesaggio agricolo e la sua realizzazione comporterà la estirpazione di un quantitativo rilevante di piante (prevalentemente ulivi).

Considerata la rilevante superficie da asfaltare (per altro in un contesto agricolo), la forte incidenza della stessa sulla flora esistente, l'esistenza di una arteria che, pur non avendo i requisiti di continuità con l'arteria proveniente da Corato e da Canosa, assolve abbastanza bene la sua funzione; considerata inoltre, l'interazione dell'opera progettata con PUTT, PPTR, PAI, Piano dei Tratturi, Monte S. Barbara e Monte Faraone, si può ritenere che l'opera nel suo complesso comporti significativi impatti negativi sull'ambiente.

### CONCLUSIONI

Si esprime parere di inclusione nella procedura di valutazione di impatto ambientale.

Si propongono altresì i seguenti indirizzi:

- 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 smi, del decreto ministeriale di futura emanazione ai sensi del D.L. 1 del 24 gennaio 2012 e smi 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; e PPTR

- 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.

- In sede di redazione della VIA venga prodotto uno studio di impatto acustico e vengano conseguentemente individuate le eventuali opere di mitigazione acustica.

Restando impregiudicata ogni ulteriore valutazione dell'Autorità competente in sede di esame di V.I.A."

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 assoggettare alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, 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 16/01/2014, la proposta progettuale relativa ai lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria, S.P. 2 "Andria-Canosa di Puglia", dal Km 43+265 al Km 52+295, proposta dal Settore "Infrastrutture, Viabilità, Trasporti e Concessioni" della Provincia di Barletta Andria Trani, con sede in Barletta alla P.zza Plebiscito n. 34;

2) di precisare che, qualora il proponente presenti istanza di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto in oggetto dovrà, nella redazione dello S.I.A. e del progetto definitivo, tener conto, tra l'altro, degli indirizzi contenuti nel parere espresso dal Comitato Tecnico Provinciale per le Materie Ambientali - Sezione V.I.A. - nella seduta del 16/01/2014, sopra riportati;

3) di trasmettere il presente provvedimento:

- all'ing. Mario Maggio, in qualità di Dirigente pro tempore del Settore "Infrastrutture, Viabilità, Trasporti e Concessioni" della Provincia di Barletta Andria Trani, P.zza Plebiscito n. 34 - 76121 Barletta (BT);

- al Dirigente del Servizio Ecologia, Ufficio VIA/VAS, Politiche per l'Ambiente, le Reti e la Qualità

Urbana, viale delle Magnolie n. 6/8 - 70126 Modugno (BA);

- al Sig. Sindaco del Comune di Andria, P.zza Piazza Umberto I, 76123 Andria (BT);

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

5) 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.;

6) di dare atto che la presente determinazione sarà pubblicata nella sezione "Amministrazione Trasparente" ai sensi del D.Lgs. 33/2013;

7) di comunicare che tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni di merito è depositata presso il Settore Ambiente, Energia, Aree Protette, Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto" 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;

9) di dare atto, che secondo quanto previsto dal Piano Provvisorio Triennale 2013/2015 di prevenzione della corruzione e dell'illegalità della Provincia Barletta Andria Trani, approvato con D.C. P. n. 7 del 02/07/2013 è stata acquisita apposita dichiarazione sostitutiva resa, ai sensi dell'art. 46 - 47 del D.P.R. 445/2000 e ss.mm.ii (scheda A- B), dal Dirigente e dall'istruttore della presente.

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, li 28/01/2014

Il responsabile dell'istruttoria  
Arch. Daniela Barbara Lenoci

Il Dirigente Responsabile del Settore  
Dott. Vito Bruno

---