

# CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

SERVIZIO  
EDILIZIA PUBBLICA, TERRITORIO E AMBIENTE  
*linea di Attività Ambiente*

*Regione Puglia  
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere  
Pubbliche e Paesaggio  
Servizio VIA e VinCA  
Sezione Ecologia*

**P.E.C.**

[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

*Comune di MONOPOLI  
Area Organizzativa IV  
Edilizia - Urbanistica - Ambiente*

**P.E.C.**

[comune@pec.comune.monopoli.ba.it](mailto:comune@pec.comune.monopoli.ba.it)

OGGETTO : risc. nota prot. n. AOO\_089/2177 del 22/02/2016 - Decr. Leg.vo n. 152/2006 e smi - L.R. n. 11/2001 e smi - L. R. n. 44/2012 e smi - Procedura di VAS coordinata con verifica di assoggettabilità a VIA, relativa alla "Variante urbanistica per la realizzazione del nuovo Ospedale del sud-est barese" - comune di Monopoli.  
**PARERE**

## Sezione Valutazione Ambientale Strategica

Il presente contributo reso *al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nei piani e programmi e di assicurare che gli stessi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile*, rileva che il Rapporto Ambientale, così come redatto, appare orientato prevalentemente a logiche attuative di norme urbanistico-edilizie-sanitarie piuttosto che esaminare, nella fase di studio, dello stato ex-ante operam, una condizione dell'habitat naturaliforme-agricolo, composto non solo da elementi fisici puntiformi territorio-suolo-stato-vegetazionale-fauna, bensì composto anche da connessioni intime con il sistema della ruralità del Parco Agricolo degli Ulivi Monumentali e con i corridoi ecologici rappresentati dal sistema delle adiacenti due lame l'Assunta e Lamalunga.

In tal senso sono attesi approfondimenti sulla ricaduta della filiera agricola cointeressata, non traducibile semplicisticamente nel calcolo economico della PLV, bensì quanto al sistema di connessioni fra l'areale rurale - che accoglie elementi produttivistici, commerciali, professionali - e le

componenti vegetazionali/faunistici/della biodiversità con studi sulle connessioni/ potenziali impatti diretti/indiretti/primari/secondari/significativi/cumulativi/sinergici/a breve/lungo termine, e quindi nella proposizione di misure atte a impedire/mitigare i potenziali impatti.

Nella logica di non assecondare, in modo passivo, il propagarsi di andamenti perturbativi a carico del contesto rurale riprendendo i principi della "Green-Architecture" è indubbio, che debbano essere ben considerati gli equilibri fra territorio costruito e territorio agricolo lì dove emergono in modo più accentuato i caratteri, armonici o invasivi, della transizione territoriale pianificata.

Il consumo di suolo, quantificato come dato aggregato, che accoglie sia la dimensione della maglia del lotto di intervento sia la dimensione degli interventi sulla viabilità connessa, pari allo 0,14% del valore della estensione comunale pur se non elevato in termini assoluti va letto contestualmente con i potenziali impatti paesaggistici indotti nella valle di mare-olivi che soggiace al cono visuale della Loggia di Pilato.

In termini di recupero di suolo alla naturalità non viene esaminato lo scenario di recupero/riuso dei suoli occupati dagli attuali due ospedali cittadini laddove potrebbero intravedersi attuazione di concrete misure compensative a fronte del nuovo intervento, con vincoli di destinazione ad aree naturaliformi a beneficio delle comunità e del sistema ambientale urbano.

Gli impatti sulla flora secolare composta degli uliveti della piana sono ritenuti, ad avviso dello scrivente, di grande impatto soprattutto laddove si rimanda ad un futuro Piano Operativo di Sicurezza da redigere in fase di progettazione esecutiva.

La più volte richiamata accortezza di reimpianto e ricollocazione delle predette alberature non appare avere riscontri agronomici di carattere automatico ove non adottate precauzioni e tecniche appropriate nonché collocazione fisica-idonea.

Ad ogni modo è da valutare con maggiori elementi di dettaglio la relativa perdita di habitat connessa.

Non appaiono approfondite in termini monografici le interazioni con gli elementi della pietra rinvenuti sia lungo le trame viarie delimitate da muretti a secco sia presso i casolari, ruderi, pagliai ... diffusi nell'area di intervento.

Dal punto di vista ambientale richiamata l'identificazione dei predetti elementi della pietra a valenza di habitat si ritiene necessario approfondire tali valutazioni con raffronto della situazione ex-ante ed ex-post.

Ciò premesso, al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, si ritiene che siano necessari gli approfondimenti ambientali evidenziati nonché si sottolinea l'esigenza del rispetto delle misure di contenimento dell'inquinamento luminoso, l'adozione di strutture/materiali che evitino fenomeni di abbagliamento a carico dell'avifauna nonché la tutela acustica dell'areale di contesto, con iscrizione alle classi più protette - I e II.

Sarà cura dell'Autorità Procedente, tenuto conto del presente contributo, addivenire ad eventuali proposte di revisione del Piano in esame.

Sarà cura dell'Autorità Competente, al fine assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, tenuto conto del presente contributo, assicurare la coerenza per lo sviluppo sostenibile del territorio con la formulazione del proprio parere motivato ovvero approvazione del proposto piano.

Dalle attività di monitoraggio, demandate per legge all'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente, si attendono gli elementi necessari a valutare gli impatti significativi sull'ambiente in particolare, derivanti dall'attuazione del piano e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, allo scopo di individuare tempestivamente gli impatti negativi e l'attuazione delle opportune misure correttive da adottare nella pianificazione proposta.

## Sezione verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale

Le considerazioni che seguono rinvergono dalle risultanze del Comitato Tecnico Provinciale di Valutazione di Impatto Ambientale del 07/03/2016.

Preliminarmente si riferisce del contesto in cui si inserisce il nuovo ospedale del Sud-Est barese (Monopoli-Fasano). Il paesaggio rurale in cui si colloca il progetto è caratterizzato dalla presenza della grande piantata olivetata attraversata da una fitta rete di muretti a secco che delimitano la proprietà dei campi e le strade poderali che portano alle masserie, con insediamenti lineari lungo le strade principali.

L'elemento vegetale caratterizzante dell'area di intervento è l'olivo e il carrubo.

L'area di intervento rientra nella zona di produzione delle olive destinate alla produzione dell'olio extravergine di oliva a denominazione di origine controllata DOP "Terra di Bari", accompagnata dalla menzione geografica aggiuntiva "Murgia dei Trulli e delle Grotte"; in particolare, le superfici olivetate della suddetta area sono in buona parte idonee alla produzione della DOP anzi menzionata in quanto le condizioni ambientali e colturali, le varietà (presenza di Cima di Mola) sono quelle tradizionali e caratteristiche della zona e, comunque, atte a conferire alle olive e all'olio derivato le specifiche caratteristiche qualitative. La caratterizzazione della matrice vegetazionale dell'area è stata condotta tramite una indagine agronomica che ha rilevato la presenza di 240 ulivi monumentali e 16 carrubi nell'area in cui sarà realizzato l'intervento e 118 ulivi monumentali e 6 carrubi nell'area in cui saranno ampliate le strade di accesso all'area ospedaliera.

Da progetto si prevede l'espianto e l'eventuale reimpianto di un certo numero di ulivi monumentali. Appare opportuno, a parere di questo Comitato, esplicitare in maniera più dettagliata le modalità di espletamento della suddetta pratica nonché intensificare le misure di mitigazione soprattutto in fase di cantierizzazione.

Altro elemento caratteristico della zona in cui si inserisce il progetto sono le masserie che rappresentano una delle più tipiche caratterizzazioni del paesaggio rurale dell'agro di Monopoli e Fasano, valida connotazione storico - artistica ed essenza testimoniale del rapporto intercorso, per secoli, tra uomini, lavoro agricolo e produzione.

Le masserie storiche presenti in prossimità dell'area di intervento sono: masseria Trappetello, masseria Lamalunga, masseria Torre Luce, masseria Vagone, masseria Galleppa, masseria Sant'Oronzo.

Nella ricerca sulle masserie storiche, sono stati individuati le proporzioni e le altezze caratteristiche, gli spazi aperti/pubblici tipici e gli elementi volumetrici caratterizzanti che vengono ri-proposti nel progetto del nuovo Ospedale re-interpretati come elementi costituenti la "trama" degli spazi interni ed esterni.

Lo studio sulle masserie mette in evidenza un ulteriore elemento peculiare, ovvero quello delle torri difensive inglobate nel complesso architettonico delle masserie, tema che introduce la dimensione verticale degli edifici tradizionali dell'agro avan-murgiano. Intorno all'area del nuovo Ospedale esistono varie Masserie storiche fortificate contraddistinte da una Torre-residenza, la più vicina è la prospiciente masseria Luce.

L'idea progettuale dell'impianto tipo-morfologico del nuovo Ospedale è quella di inserirsi nel territorio rurale "in modo analogico" alle caratteristiche distintive e fondative delle masserie circostanti. La ricerca di una dimensione dei volumi bassa e sottoposta all'altezza degli ulivi monumentali ne garantisce l'inserimento ambientale nel paesaggio esistente.

Da progetto si prevede una impostazione planimetrica e volumetrica dell'edificio alla ricerca di una maggiore "porosità" e verso il miglior inserimento ambientale anche attraverso impiego di materiali costruttivi locali tipici a km zero (pietra calcarea, legno, intonaco) senza tuttavia indicare le misure di mitigazione/compensazione attraverso cui perseguire la "continuità" paesaggistica ed ambientale.

Dalla ricognizione archeologica non sono emerse tracce significative in termini di identificazione tipologica e cronologica del sito. Lo studio delle ortofotocarte ha rivelato alcune anomalie di difficile interpretazione a ridosso dei Tratti 1 e 3. Il Tratto 1, parallelo alla lama, ricalca verosimilmente un tracciato più antico, risalente almeno all'Ottocento. Si propone pertanto un rischio archeologico medio per l'area in generale. Si configura tuttavia un rischio medio-alto nel Tratto 1 (per la presenza di una grande lastra calcarea infissa nel terreno e per la preesistenza dell'asse viario più antico) e

nel Tratto 3, (in corrispondenza delle particelle catastali 104, 105, 312, 383), dove sono presenti cisterne scavate nel banco roccioso.

Dalle analisi geologiche è emerso che su buona parte dell'area interessata dalla costruzione dell'edificio ospedaliero l'interro è piuttosto ridotto (da 0 a 45 cm circa), mentre decisamente più profondo nella cosiddetta "Area 2" situata in corrispondenza della particella 127, si propone pertanto un rischio archeologico medio-alto per tutta l'area in generale, con particolare riguardo al settore occidentale e centrale, dove si configura un rischio alto nelle particelle catastali 126 e soprattutto 127, nonché lungo tutto il percorso della strada NE-SW che conduce a masseria Bomma.

Da progetto si prevede la presenza della sorveglianza archeologica in fase di cantierizzazione, e più precisamente durante le operazioni di scavo per la costruzione delle opere che garantirà la salvaguardia di eventuali testimonianze archeologiche presenti.

Questo Comitato ritiene che debbano essere effettuati approfondimenti di carattere archeologico sulle aree caratterizzate da un alto e da un medio-alto rischio preliminarmente alla fase di cantierizzazione da concordarsi con la competente Soprintendenza Archeologica.

L'analisi paesaggistica dell'area vasta e delle aree limitrofe al sito di intervento ha condotto all'individuazione di due bacini di intervisibilità. Il primo, il più vasto, è costituito dalla porzione di territorio compresa tra l'abitato di Monopoli a Nord, l'abitato di Fasano a Sud, la Strada Statale 116 che funge da barriera visiva e ad Ovest dalla strada del costone panoramica (SP 146) che corre lungo il ciglio di versante della scarpata della Murgia Dei Trulli che proprio in corrispondenza dell'area compresa tra il territorio di Monopoli e Fasano raggiunge il massimo sviluppo in altezza offrendo un ampio panorama. Il bacino B è delimitato ad Est dalla SS16 ad Ovest dalla via Vagone e a Sud e Nord da strade poderali. All'interno del bacino sono presenti dei piccoli agglomerati insediativi composti da casette singole per lo più ad un piano solo in pochi casi presentano due piani.

Dall'analisi dei rendering e dei fotoinserti di rendering è possibile evincere a livello percettivo l'inserimento paesaggistico degli interventi in esame da una selezione di punti di vista sensibili.

Pur considerando le scelte architettoniche effettuate questo Comitato rileva che l'intervento in esame comporta delle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico e dei caratteri strutturanti il territorio agricolo.

Allo scopo di ridurre l'impatto acustico delle sorgenti di progetto e impiantistiche sono previste diverse misure di mitigazione tra cui, per quanto riguarda l'impatto acustico della viabilità di collegamento, l'installazione di una barriera antirumore di altezza 2,5 m e lunghezza 395 m in corrispondenza del tratto antistante l'edificio di progetto connesso alle attività di cantiere.

La localizzazione della suddetta barriera non si rileva negli elaborati progettuali/rendering visionati e il Comitato ritiene che sarebbe opportuno dettagliarne le caratteristiche, le modalità di realizzazione, i materiali impiegati e quanto utile e necessario.

Secondo il Piano Urbano della Mobilità nel Territorio interessato dal Piano Strategico "Valle d'Itria - la Murgia dei Trulli: dal mare alla Valle d'Itria", il territorio non è servito direttamente dalla viabilità autostradale, ma lungo la costa è attraversato dalla S.S. 16 "Adriatica" fondamentale asse stradale di scorrimento nord-sud e, di fatto, oggi corridoio prevalente di accesso alla Valle.

L'adeguamento della viabilità esistente e la realizzazione di nuovi tratti stradali che possano sopportare l'incremento di traffico che inevitabilmente in nuovo polo ospedaliero provocherà si vanno ad inserire in un contesto caratterizzato da una matrice agricola e olivetata.

A parere di questo Comitato andrebbero specificate in maniera più puntuale nonché implementate le misure di mitigazione previste in considerazione del notevole consumo di suolo che si verrà ad attuare.

Secondo lo studio specialistico di fattibilità tecnica della viabilità esterna, facendo riferimento ai dati elaborati dall'ANAS, si rappresenta che è stato individuato il giorno di punta del periodo coincidente con il 18/08/2012 per il quale sono stati calcolati: TGM di punta = 54'553 (veic/giorno), Flusso ora di punta =

4'715 (veic/ora). A ciò va sommato il traffico interessato al raggiungimento della struttura ospedaliera, che secondo le stime previste dallo studio suddetto, corrisponde a: 320 veic/h totali,

90 veic/h in uscita, 230 veic/h in entrata. Durante le analisi effettuate, particolare attenzione è stata rivolta alla ricerca ed allo studio di percorsi stradali alternativi alla SS16 funzionali al raggiungimento della nuova struttura ospedaliera, sia per chi proviene da Nord sia per chi proviene da Sud. I percorsi alternativi sono costituiti essenzialmente da:

- complanare est (tratti compresi fra svincolo Stomazzelli e Svincolo Fasano-Taranto)
- complanare ovest (tratti compresi fra svincolo Stomazzelli e Svincolo Fasano-Taranto)
- itinerario SP Macchia di Monte-SSI72 Laureto Locorotondo.

Detti percorsi vanno tenuti in debita considerazione, in caso di blocco dell'asse viario della SS16. L'ipotesi di blocco contemporaneo anche dell'itinerario SP Macchia di Monte-SSI72 Laureto Locorotondo è invece da prendere in considerazione in particolare in alcuni periodi dell'anno.

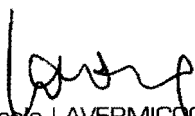
A parere di questo Comitato andrebbero ulteriormente analizzate le criticità esistenti della viabilità ricadente sulla SS16, in particolar modo a causa della congestione del traffico durante alcuni periodi dell'anno quale meta turistica (ad es. uscita Capitolo, ricadente prima dello svincolo Nord "L'Assunta - Paterno") ed altresì in situazioni di blocco stradale ambo le direzioni, in situazione di emergenza.

Per la ubicazione dell'intervento si è tenuto conto delle indicazioni riportate nelle DGR 2302/2014 e relativi, tra l'altro, alla localizzazione fuori dai centri abitati, alla lontananza da siti industriali o comunque da aree inquinate o a rischio inquinamento, alla localizzazione in aree sufficientemente estese tali da assicurare ad esempio gli spazi necessari per la realizzazione delle elisuperfici a supporto delle attività di elisoccorso.

A tal proposito negli elaborati visionati nulla si espone in merito alla realizzazione, ubicazione, predisposizione delle elisuperfici e delle relative misure di impatto sulle matrici ambientali nonché delle misure di mitigazione proposte.

Secondo lo studio di Valutazione di Impatto Ambientale (rif. par. 2.1.4.1.2 -Acque superficiali), si fa esplicito riferimento che l'area, di natura carsica non presenta una circolazione idrica di superficie stabile, ma un reticolo idrografico dai contorni talvolta incerti con deflusso idrico sul fondo occasionale. L'intero territorio di studio è pertanto privo di un reticolo fluviale attivo, caratterizzato dalla presenza di un bacino idrografico, cd. "lamalunga". Tale bacino risulta pressoché inattivo durante tutto il periodo dell'anno, anche se in occasione di piogge molto intense di breve durata raccoglie il deflusso superficiale che in alcuni rari casi può essere importante. Altresì un tratto del secondo stralcio della viabilità di progetto non risulta in sicurezza idraulica (art 36 NTA del PAI Puglia) in quanto interferente alle aree a media pericolosità idraulica di cui all'art 8 delle NTA del PAI della Puglia. Infine non potendo prevedere l'innalzamento della livelletta stradale per via di una serie di accessi a strade private e connessioni con strade comunali, ma soprattutto per evitare impatti paesaggistici significativi, si è ipotizzato di intercettare le acque di piena a monte con idonee opere di imbocco, coltarle al di sotto della viabilità con tombini di dimensioni idonee a veicolare il deflusso garantendo un metro di franco di sicurezza dall'intradosso del solaio del manufatto di attraversamento. Le acque saranno poi avviate verso un recapito finale individuati nelle due lame adiacenti il sito in grado di veicolare i deflussi verso il mare.

A parere di questo Comitato andrebbero ulteriormente analizzate le portate massime consentite in lama, e la sua accettabilità soprattutto in occasione di fenomeni meteorologici intensi, tenuto conto del deflusso naturale delle acque superficiali provenienti dai terreni circostanti e non valutate in situazioni di fenomeni meteorologici importanti.



Nicola LAVERMICOCCA

funzionario tecnico

[n.lavermicocca@cittametropolitana.ba.it](mailto:n.lavermicocca@cittametropolitana.ba.it)

IL DIRIGENTE *ad interim*  
av. Nunzia POSITANO

