



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO,
AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE**

SEZIONE RISORSE IDRICHE

Trasmissione a mezzo
posta elettronica ai sensi
dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

Regione Puglia
Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

e, p.c.

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V — Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

ANAS S.p.A
anas.puglia@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: ID VIA 102189 - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto definitivo S.S. N. 16 "Adriatica" - Tronco Bari- Mola di Bari. Variante alla Tangenziale di Bari.

Lavori di realizzazione di una variante alla S.S.n.16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001, integrata valutazione di incidenza e valutazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.

Proponente: Anas S.p.A.

TRASMISSIONE PARERE TECNICO DI COMPETENZA

Con la presente si riscontra la nota Prot. N. 18597 del 02.11.2023, acclarata al prot. della Sezione scrivente n. r_puglia/AOO_075/PROT/14/12/2023/0013846, con la quale è stata inoltrata la richiesta di parere di compatibilità dell'intervento al Piano di Tutela delle Acque.

Dall'esame della documentazione trasmessa, disponibile al link:

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10152/14936>

emerge che l'intervento di che trattasi riguarda il tratto della S.S. 16 Adriatica che si sviluppa tra i Comuni di Bari e Mola di Bari, precisamente la realizzazione di una variante alla SS 16 del tratto sotteso tra i suddetti comuni dal km 802 al km 821 circa, con adozione della sezione stradale B del D.M. 5.11.2001.



L'intervento si sviluppa nei comuni di Bari, Mola di Bari, Noicattaro e Triggiano, totalmente in provincia di Bari.

Il progetto di lunghezza complessiva pari a 19.600 m, è realizzato completamente in variante all'asse esistente.

Il tracciato, alla progressiva 803+800 devia verso sud con una curva di raggio 1000 m per poi con un'ampia controcurva di raggio 1600m allinearsi al corridoio definito a nord dall'area produttiva commerciale e a sud dalla linea ferroviaria FSE che prima affianca e poi interseca alla pk 2+500.

Altimetricamente, il tracciato, lasciata la sede esistente si abbassa in trincea in modo tale da garantire la continuità delle viabilità locali che sono a raso per poi passare velocemente in rilevato in corrispondenza dell'incisione della lama Valenzano, che sovrappassa in viadotto, ed infine con una galleria artificiale sottopassare la SS100.

Il tracciato risale poi con una pendenza del 2% per superare in viadotto prima la linea ferroviaria FSE precedentemente individuata e poi una successiva posta 150m più a est.



Fig. 1 – Inquadramento progettuale.

Le interferenze del progetto riguardo principalmente:

- Torrente Valenzano;
- Torrente Chiancarello (Lama San Giorgio);
- Torrente la Lama di Pelosa (Lama Giotta).
- Lama San Giorgio;
- Lama Giotta.

Complessivamente il progetto può essere sintetizzato secondo le indicazioni di tabella 1 e 2.



SEZIONE RISORSE IDRICHE

pendenza longitudinale massima	raggio altimetrico minimo		raggio planimetrico minimo	raggio planimetrico massimo	lunghezza massima rettifilo
	concavo	convesso			
%	m	m	m	m	m
2,45	5200	10000	1000	7500	1653,03

Tab. 1 – Dati generali.

GALLERIE ARTIFICIALI			
	pk inizio	pk fine	lunghezza (m)
Galleria artificiale GA00	1+176,25	1+266,25	90
Galleria artificiale GA01	6+555	6+900	345
totale			435

VIADOTTI			
	pk inizio	pk fine	lunghezza (m)
Viadotto	1+800	1+940	140
Viadotto	2+420	2+680	260
Viadotto	3+064	3+144	80
Viadotto	7+092	7+182	90
totale			570

Tab. 2 – Principali viadotti e gallerie da realizzare.

In riferimento ai sistemi di collettamento, raccolta, trattamento e recapito (rif. rel. P00.ID00.IDR.RE.03_C), delle acque di piattaforma il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere idrauliche, progettate per tempi di ritorno di 25 anni:

- opere per la raccolta delle acque di piattaforma: caditoie, cunette, ecc.;
- opere per l'allontanamento delle acque di piattaforma: embrici, pluviali;
- opere per il trasporto delle acque: condotte, pozzetti;
- opere per il trattamento delle acque di prima pioggia: impianti che trattano le acque di dilavamento e catturano gli sversamenti accidentali;
- opere per il recapito delle acque: fossi di guardia.

Lo schema di drenaggio di progetto costituisce un sistema "chiuso", in quanto permette di ottenere una separazione dalle acque ricadenti sulla piattaforma stradale da quelle delle scarpate ed esterne, prevedendo il convogliamento delle acque di prima pioggia ai presidi idraulico-ambientali per il trattamento delle stesse.

I sistemi di raccolta assolvono il duplice ruolo sia di intercettare gli eventuali sversamenti di sostanze non compatibili con la rete idrografica naturale in occasione di imprevisti inconvenienti di esercizio (ribaltamento mezzi, ecc.) che di raccogliere le inevitabili scorie prodotte da un intenso flusso veicolare (cfr. relazione idraulica cod. P00ID00IDRRE03).

In relazione alle caratteristiche della viabilità, gli schemi di raccolta delle acque meteoriche proposti sono riconducibili essenzialmente alle seguenti tipologie:

- viabilità in rilevato;
- viabilità in trincea;
- viabilità in viadotto.



Rilevato:

Per la viabilità in rilevato il progetto prevede per le sezioni in rettilineo le acque di piattaforma sono intercettate da caditoie quadrate di lato pari a 50 cm, dimensionati per convogliare la portata di prima pioggia con un grado di riempimento massimo pari all'85%. Anche parte della seconda pioggia è intercettata dalle caditoie e convogliata da collettori in PEAD. La portata in eccedenza tracima e sfiora in canalette ad embrice che la convogliano nei fossi di guardia al piede del rilevato. Per le sezioni in curva della viabilità in rilevato il progetto prevede la presenza di caditorie quadrate di lato 50 cm all'interno dello spartitraffico centrale. La portata di seconda pioggia verrà convogliata direttamente ai fossi di guardia.

Trincea:

Per la viabilità in trincea il progetto prevede che tutta precipitazione sia raccolta tramite caditoie a griglia che scaricano in tubazioni in PEAD SN 8, senza la separazione tra prima e seconda pioggia, che avviene ad intervalli variabili pozzetti scolmatori. Nelle sezioni in rettilineo l'acqua è raccolta ai margini della carreggiata tramite cunette alla francese, mentre per i tratti in curva l'acqua sulla carreggiata esterna è captata dalle caditoie poste all'interno dello spartitraffico centrale, e convogliata da tubazioni che corrono al centro della carreggiata. Per la carreggiata interna si utilizza lo stesso criterio del tratto in rettilineo. Le acque relative alla scarpata della trincea sono intercettate da canalette rettangolari prefabbricate in C.A.V.

Viadotto:

Lungo la viabilità in viadotto tutte le acque meteoriche sono captate da appositi bocchettoni dotati di griglia in ghisa carrabile di classe UNI EN 124 D400 che scaricano direttamente nelle tubazioni sottostanti, poste sul ciglio interno o esterno, rispettivamente in curva o in rettilineo, con interasse variabile. Le tubazioni correnti in PEAD verranno appese alla struttura dell'impalcato.

In riferimento al trattamento delle **acque di piattaforma** di prima pioggia, il progetto prevede che le stesse saranno separate dalle acque di seconda pioggia per mezzo di un pozzetto ripartitore posizionato in testa alle vasche di trattamento.

Dal pozzetto ripartitore le acque di prima pioggia sono avviate alla vasca di trattamento.

Questa è composta da un primo comparto dissabbiatore, dove avviene la sedimentazione per gravità delle frazioni solide aventi densità maggiore dell'acqua, che si depositano sul fondo della vasca.

Attraverso una luce in un setto separatore, le acque così pretrattate vengono avviate alla sezione di disoleazione, dove per gravità gli oli si separano dall'acqua.

Questo processo è sommato all'effetto dell'inserito a coalescenza che permette la separazione delle microparticelle oleose, in modo da favorirne la flottazione in superficie.

L'impianto è dotato di un galleggiante di sicurezza che si abbassa man mano che la quantità di olio separata in superficie aumenta e, raggiunto il volume massimo ammissibile, chiude lo scarico del separatore impedendo la fuoriuscita di olio, attraverso un otturatore dotato di guarnizione ermetica.

Nel caso in esame saranno previsti impianti di trattamento in continuo di tipo prefabbricato interrati in C.A.V.



Lo scarico delle acque di seconda pioggia insistenti sulla piattaforma stradale prevede, invece, il convogliamento, dove ciò sia possibile, verso fossi di guardia disperdenti posizionati ai lati della carreggiata, a ridosso dell'unghia del rilevato.

In ordine alla sovrapposizione con i vincoli del Piano di Tutela della Acque, approvato con D.C.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il cui aggiornamento è stato definitivamente approvato con **D.C.R. n. 154 del 23/05/2023**, il progetto di che trattasi è interessato dal vincolo di **“Vulnerabilità alla Contaminazione Salina”**, in riferimento alle opere prossime alla zona di costa.

In tali aree, il P.T.A. ha previsto misure volte a promuovere la pianificazione nell'utilizzo delle acque, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità delle stesse e a consentire un consumo idrico sostenibile, applicando le limitazioni di cui alle **Misure 2.10 dell'allegato 14 del PTA**, alle quali si fa espresso rinvio nel caso di uso di acque sotterranee.

Nelle aree più interne, l'intervento si sovrappone al vincolo della **“Tutela Quali-Quantitativa”**; in tali aree, il P.T.A. ha previsto misure volte a promuovere la pianificazione nell'utilizzo delle acque, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità delle stesse e a consentire un consumo idrico sostenibile, applicando le limitazioni di cui alle **Misure 2.12 dell'allegato 14 del PTA**.



Fig. 2 – Inquadramento su vincolistica Piano di Tutela delle Acque.

La tipologia di opere previste, nel loro insieme non confliggono con i vincoli imposti dal **Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.G.R. n. 230 del 20/10/2009, ed il suo aggiornamento è stato approvato con D.C.R. n. 154 del 23/05/2023**, pertanto questa Sezione,



ritiene, limitatamente agli aspetti di competenza, che non sussistano impatti significativi e negativi determinati dalle opere in progetto.

Con l'occasione si rammenta che per le acque di piattaforma raccolte e collettate verso recapiti puntuali, trova applicazione quanto previsto all'**art. 4 comma 10 del RR 26/2013**:

"Le acque meteoriche di dilavamento incidenti su strade extraurbane provviste di sistemi di collettamento anche a cielo aperto, sono soggette a quanto previsto nei commi 1, 5 e 6 del presente articolo", ovvero le acque di prima pioggia raccolte e collettate prima dello scarico nel recapito finale dovranno essere sottoposte ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura ed eventuale disoleazione, se richiesto dall'Autorità competente al rilascio dell'Autorizzazione allo scarico.

In ultimo appare opportuno richiamare le seguenti prescrizioni:

- le opere di collettamento e trattamento delle acque meteoriche incidenti le opere stradali siano estese anche alla viabilità secondaria in progetto qualora rientranti nelle previsioni normative di dettaglio di cui al RR 26/2013;
- sia acquisito il parere preventivo del competente Ufficio della Città Metropolitana di Bari;
- nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali;
- nelle aree di cantiere, il trattamento dei reflui civili, ove gli stessi non siano diversamente collettati/conferiti, dovrà essere conforme al Regolamento Regionale n.26/2011 come modificato ed integrato dal R.R. n.7/2016.

Cordiali saluti.

Il Funzionario istruttore

ing. Paola Massaro



**P.O. Compatibilità al Piano
di Tutela delle Acque**

ing. Pietro Calabrese



Il Dirigente della Sezione

ing. Andrea Zotti

