

CITTÀ DI ANDRIA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO	
22 MAR. 2019	
ARRIVO	
Prof. n.	del

Al Sig. Presidente del Consiglio Comunale

Città di Andria

SEDE

ORDINE DEL GIORNO URGENTE

Oggetto: Opposizione alla realizzazione della cosiddetta tangenziale ovest di Andria e messa in sicurezza dell'attuale sede stradale.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- Con Deliberazione n.62/2011, il CIPE ha stanziato una somma complessiva di 27.500.000 di euro per il "COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE OVEST DI ANDRIA DAL KM 43+265 AL KM 49+568", trasferiti nel 2013 nelle casse dell'amministrazione regionale;
- Con Delibera di Giunta della Provincia BAT n.43/2013, veniva approvato un primo progetto preliminare per l'esecuzione dei lavori relativi alla "S.P. 2 - COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE OVEST DI ANDRIA DAL KM 43+265 AL KM 52+295", a cui hanno fatto seguito altri elaborati progettuali preliminari e diverse denominazioni del progetto, per cui è stata necessaria un'ulteriore approvazione, avvenuta con Deliberazione di Giunta Provinciale n.83/2013;
- Sulla base di quest'ultima versione del progetto preliminare, con Determinazione Dirigenziale n.269, istruita in data 02/10/2013 e riportante data 26/11/2013, veniva indetta una procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, al cui termine è risultata aggiudicataria la ditta "Doranzo Infrastrutture s.r.l.";
- L'aggiudicatario ha presentato un progetto definitivo, oggetto di numerosi interrogativi da parte delle Amministrazioni coinvolte nel procedimento di VIA e tutti rappresentati nelle 2 conferenze di servizi, una nel 2014 e l'altra nel 2018;
- Tale soluzione progettuale, inoltre, sembrerebbe identica a quella avanzata oltre 30 anni fa all'ANAS è caduta nel vuoto in quanto non recepita dalla Regione né tantomeno nel Piano Regolatore Generale della Città di Andria;

Valutato che

- Nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, numerose sono state le obiezioni avanzate dagli altri Enti coinvolti, in particolar modo quelle dell'Autorità di Bacino e della Soprintendenza ai Beni Culturali;
- Secondo quanto si evince nella nota n.77 del 09/04/2018 dell'Autorità di Bacino, il tracciato della nuova bretella della tangenziale, così come proposto nelle ultime versioni, attraverserebbe una zona ad alta pericolosità idraulica a causa della presenza di diverse lame e canali antropici, che conducono le acque meteoriche dalla Murgia al mare, attraversando la città di Andria;
- La Soprintendenza ai Beni Culturali, invece, ha evidenziato numerose perplessità a causa dell'elevat incidenza del progetto in una zona ad alto valore storico-archeologico. La stessa Carta di rischio archeologico, relativa al Progetto e ad esso allegata, evidenzia un grado di rischio medio per l'intero progetto, con numerosi e specifici tratti a rischio alto e caratterizzata dalla presenza di testimonianze di insediamenti umani di varie epoche storiche. Una maggiore e più estesa criticità, classificata come alta nella citata Carta di rischio, deriva dall'interferenza per il tratto compreso tra i km 4 e 6 (dove è anche prevista la realizzazione del cavalcavia 2), ubicato in prossimità del sito archeologico di Monte Faraone, caratterizzato da una frequentazione di età neolitica e dell'età del Ferro, quest'ultima documentata da cerchie murarie concentriche e da tumuli funerari, e a ridosso del Tratturello - Via Traiana, corrispondente all'antica via imperiale romana, dove la ricognizione

archeologica ha riscontrato la presenza di “*un'ampia area di dispersione di materiale archeologico*”. Alla luce anche di queste osservazioni, è stata attivata la procedura conciliativa del dissenso tra amministrazioni prevista dalla legge 241/90 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Preso atto che

- in sede di Conferenza di Servizi presso il Consiglio dei Ministri in data 9 aprile 2018 è stata depositata Relazione Tecnica del Comune di Andria con la seguente nota del Sindaco : *«In considerazione di quanto sopra riportato (RELAZIONE TECNICA) si evidenzia in modo chiaro che la realizzazione dell'opera presenta evidenti criticità, non a caso la soluzione progettuale è stata concepita oltre vent'anni fa. Attualmente occorre tenere presente gli indirizzi di tutela del PPTR e delle componenti paesaggistiche, storiche, morfologiche ed ambientali già evidenziate dalla Soprintendenza. Alla luce di quanto sopra rappresentato, pertanto, si ritiene opportuno procedere con una più articolata valutazione di scenari alternativi che siano meno impattanti sul territorio comunale sia dal punto di vista ambientale, storico e archeologico sia dal punto di vista della tutela delle realtà produttive, andate consolidandosi nel tempo, che sarebbero stravolte dalla presenza del nuovo tracciato stradale. Si auspica una più approfondita valutazione di scenari alternativi in coerenza con la legislazione vigente. »*

Ritenuto che

- Lo scorso 16 ottobre 2018, La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha dato il proprio via libera alla Valutazione di Impatto Ambientale, eliminando l'ultimo ostacolo per la realizzazione della nuova bretella della tangenziale di Andria. Questa decisione, purtroppo, non ha tenuto conto dei vizi caratterizzanti la procedura;
- In primis, il progetto è stato commissionato ed istruito senza l'approvazione della variante al Piano Regolatore Generale della Città di Andria di competenza esclusiva del Consiglio Comunale, ai sensi dell'articolo 42 del Testo Unico degli Enti Locali. Suddetta variante, di fatto, è la condizione necessaria per l'effettiva realizzazione dell'opera in oggetto, il cui iter è stato finora avviato ed istruito senza tener considerare la volontà politica della massima Assise comunale;
- Nonostante il via libera della Presidenza del Consiglio, il progetto non ha scontato nemmeno la procedura di autorizzazione prevista dall'articolo 95 del PPTR, la cui competenza è attribuita alla Regione per quegli interventi, come quello in oggetto, da realizzare in deroga agli strumenti urbanistici vigenti;
- Nel corso dell'elaborazione del progetto non sono state valutate le opzioni progettuali alternative alla realizzazione della suddetta bretella, ivi compresa la cosiddetta opzione zero (cioè la non realizzazione dell'opera), previste dall'articolo 22 del Codice dell'Ambiente;
- Secondo quanto riportato negli allegati al progetto definitivo, le ditte destinatarie dell'esproprio per la realizzazione della “nuova tangenziale” sarebbero circa 460, molte di queste sarebbero già disposte a un'azione giudiziaria a tutela del proprio patrimonio. Infatti, se si considerano i tempi medi della giustizia ogni ricorso potrebbe bloccare la realizzazione dell'opera, dilatandone i tempi della sua eventuale ed infelice realizzazione e provocando un danno per gli Enti Coinvolti, per le popolazioni ed anche per l'aggiudicatario.

Considerato che

- Oltre alle numerose incongruenze e ai parecchi vizi procedurali, la realizzazione dell'opera comporta numerose conseguenze sul comparto agricolo locale, infatti saranno abbattuti circa 60 ettari di uliveto attualmente ubicati in zona agricola di particolare pregio e decine di fondi saranno divisi dall'opera, danneggiando **IRREVERSIBILMENTE** un intero ciclo produttivo per un calo annuo della produzione di circa 600 mila euro;
- Per la sua realizzazione, è previsto l'impiego di diverse migliaia di metri cubi di cemento con conseguenze irrimediabili per il microclima e per il consumo di suolo;
- L'importo totale dei danni potenziali per l'eventuale realizzazione dell'opera, parametrato in base agli indici eco-sistemici dell'ISPRA, ammonterebbe a diversi milioni di euro annui;
- La realizzazione di soli 9 km di strada implica un eccessivo consumo di suolo in una zona, particolarmente, delicata dal punto di vista paesaggistico e ambientale;

- In caso di esecuzione del progetto, il tratto stradale della SP2 ricadente nel territorio di Andria non sarebbe più funzionale al sistema infrastrutturale provinciale e ciò implicherebbe una declassazione a strada comunale, i cui costi manutentivi sarebbero sproporzionati per un Comune;
- Da diverso tempo, l'attuale e vera Tangenziale di Andria, nonché il tratto stradale della SP2 su cui essa si affaccia, versano in stato di abbandono e ciò rappresenta un pericolo per la sicurezza dei veicoli che vi transitano. In particolar modo tutti i ponti richiedono un'urgente manutenzione straordinaria per evitare, nella migliore delle ipotesi, la chiusura di arterie fondamentali per la vita e l'economia cittadina.

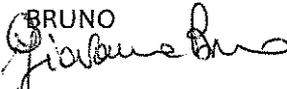
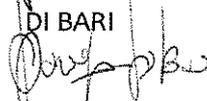
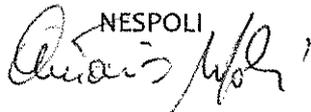
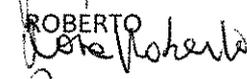
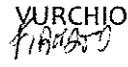
Tutto ciò premesso, valutato, preso atto, ritenuto e considerato

IMPEGNA

- Il Sindaco ad avviare ogni azione tesa alla non realizzazione di quest'opera, interloquendo con la Provincia, la Regione e il Governo Centrale, affinché tale stanziamento sia mantenuto e destinato all'adeguamento infrastrutturale del tratto della SP2 esistente e funzionante, con l'indispensabile messa in sicurezza dell'attuale sede stradale e dei ponti e cavalcavia;
- Il Sindaco e l'Amministrazione Comunale ad attivarsi presso la Regione e il Governo centrale per l'ottenimento di un finanziamento per la realizzazione del raccordo tra Autostrada ed SP 2, previsto dalla pianificazione comunale, anche attraverso l'immediato inserimento nel Piano Regionale dei Trasporti, risolvendo le gravi criticità determinate dal traffico e dall'inquinamento nei quartieri San Vito, Croci, Camaggio e Monticelli;
- L'Amministrazione Comunale a verificare puntualmente la legittimità degli atti gestionali posti in essere dalla Provincia BAT e quelli conseguenti della Regione, alla luce dei numerosi vizi procedurali emersi, al fine di tutelare i Consiglieri Comunali da qualsivoglia tipo di pressione nonché le prerogative istituzionali del Comune di Andria.

Andria, 22/03/2019

I CONSIGLIERI

<i>f.to</i> MARMO	<i>L.to</i> FORTUNATO	DI NOIA
 LORUSSO	BRUNO 	FRISARDI
D'AVANZO	DI BARI 	DI VINCENZO
NESPOLI 	ROBERTO 	SANSONNE
	MARCHIO 	
	VURCHIO 	
	VITANOSTRA 	