

Publicato il 01/06/2022

**N. 00814/2022 REG.PROV.COLL.**  
**N. 00767/2021 REG.RIC.**



**R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia**

**(Sezione Seconda)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 767 del 2021, proposto da Provincia di Barletta Andria Trani, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Saverio Nitti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

***contro***

Comune di Andria, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Giuseppe De Candia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

***nei confronti***

Nicola Cirulli, in qualità di legale rappresentante della Azienda Agricola S.S. Salvatore di

Cirulli Nicola e Raffaele soc. agr., rappresentato e difeso dall'avvocato Michele Di Lorenzo, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Regione Puglia, Asset - Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio, Doronzo Infrastrutture S.r.l., Italia Nostra -

Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione O.N.L.U.S., non costituite in giudizio;

*per l'annullamento*

- della deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 27.4.2021, pubblicata sull'Albo Pretorio a decorrere dal 4.5.2021, con cui il Comune di Andria ha espresso “diniego all'approvazione ai fini urbanistici del progetto definitivo ai sensi dell'art. 12, comma 3, della L.R. n. 3/2005 e ss.mm.ii. e della conseguente variante allo strumento urbanistico generale, per la realizzazione dell'opera «Lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria SP2 dal Km. 43 + 265 al Km. 52+295», così come approvato dalla Giunta Provinciale della Provincia Barletta-Andria-Trani con proprio atto n° 80 del 05/08/2014”;

- di tutti gli atti alla stessa connessi, ancorché non conosciuti e menzionati nella suindicata delibera, tra cui e in particolare:

(i) la deliberazione del Consiglio Comunale di Andria n.21 del 15.4.2019 avente ad oggetto “Ordine del giorno urgente: opposizione alla realizzazione della cosiddetta tangenziale ovest di Andria e messa in sicurezza dell'attuale sede stradale”;

(ii) la nota del Sindaco del Comune di Andria indirizzata alla Regione Puglia prot. n. 34167 dell'11.4.2019;

(iii) la nota del Settore Pianificazione Urbanistica, Edilizia privata controllo del territorio del Comune di Andria prot.n. 63259 del 5.8.2020;

(iv) la relazione di analisi di fattibilità acquisita dal Comune di Andria dalla Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (prot. ingresso n. 67705 del 20.8.2020);

- di ogni ulteriore atto comunque connesso, presupposto e/o consequenziale, ancorché non conosciuto, anche ove richiamato nei provvedimenti impugnati.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune di Andria e di Nicola Cirulli;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 28 aprile 2022 il dott. Alfredo Giuseppe Allegretta e uditi per le parti i difensori avv. Saverio Nitti, per l'Amministrazione ricorrente, l'avv. Giuseppe De Candia, per il Comune di Andria, e l'avv. Michele Di Lorenzo, per il controinteressato Nicola Cirillo;  
Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

### FATTO e DIRITTO

Con ricorso notificato il 5.7.2021 e depositato il 20.7.2021, la Provincia di Barletta-Andria-Trani adiva il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia, Sede di Bari, al fine di ottenere l'annullamento degli atti e provvedimenti meglio indicati in oggetto.

Esponeva in fatto che, in data 6.6.2013, con deliberazione della Giunta Provinciale n. 43 l'Ente ricorrente aveva approvato il progetto preliminare per la realizzazione dell'intervento denominato "*S.P. n.2 (ex S.P. n. 231) - Completamento della tangenziale ovest di Andria dal Km 43+663 al Km 49+568*".

Detto intervento era ricompreso tra le opere ritenute di rilevanza strategica regionale e interregionale, da realizzarsi con le risorse economiche assegnate con delibera C.I.P.E. del 3.8.2011, a seguito di intesa istituzionale tra la Regione Puglia e il Ministero per i Rapporti con le Regioni.

Con la summenzionata delibera parte ricorrente stabiliva, altresì, di trasmettere il progetto preliminare dell'intervento di che trattasi:

- al Comune di Andria, per l'adozione della conseguente variante urbanistica allo strumento urbanistico generale;
- all'Ufficio Paesaggio della Regione Puglia, per l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica;

- agli Uffici provinciali competenti rispettivamente per la procedura di verifica di assoggettabilità del progetto e Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e per l'avvio delle consequenziali procedure espropriative.

In data 24.9.2013 il progetto veniva validato, per poi essere riapprovato con successiva delibera di Giunta Provinciale n. 83 del 24.09.2013 a seguito dell'acquisizione di ulteriori elaborati progettuali.

Con bando del 7.10.2013 veniva indetta dalla Provincia di Barletta-Andria-Trani una procedura aperta ai sensi dell'art. 53, comma 2, lett. c), del D.lgs. n. 163/2006 per l'affidamento dei lavori da eseguirsi previa acquisizione del progetto definitivo in sede di gara.

In data 4.12.2014, con determinazione dirigenziale n. 3234 l'appalto veniva definitivamente aggiudicato in favore della ditta Doronzo Infrastrutture s.r.l.

Nel mentre, con determinazione dirigenziale n. 10 del 28.01.2014 il Settore Ambientale della Provincia di Barletta-Andria-Trani si esprimeva a favore dell'assoggettamento della proposta progettuale - presentata dalla società aggiudicataria in sede di gara - alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Con nota del 25.3.2014 parte ricorrente comunicava l'avvio del procedimento di V.I.A. all'impresa proponente e agli Enti interessati - tra gli altri, il Comune di Andria, la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, l'Arpa e l'Autorità di Bacino - convocando la prima riunione della Conferenza di Servizi in data 24.4.2014.

Successivamente, con deliberazione del Consiglio Provinciale BAT n. 11 del 15.06.2015 veniva approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), elaborato all'esito di un articolato confronto con tutti i Comuni del territorio, nel quale risultava inserito anche l'intervento oggetto del presente contenzioso.

Ancora, in data 26.4.2016, con deliberazione della Giunta Regionale n. 598 veniva approvato il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019, anch'esso ricomprensivo i lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria.

Nell'ambito dei processi di formazione dei piani territoriali provinciali e regionali (PTCP e PRT), nonché nella parte pubblicistica attivata all'interno delle relative procedure di VAS, non si palesava espresso dissenso alla realizzazione dell'opera da parte dell'Amministrazione Comunale di Andria.

In data 27.2.2018, al termine della seconda riunione della Conferenza di Servizi convocata per la V.I.A. del progetto definitivo, parte ricorrente concludeva il procedimento previa acquisizione dei pareri degli Enti coinvolti, tra cui quello reso dal Comune di Andria.

Esprimeva, invece, dissenso la Soprintendenza che, con parere prot. n.1428 del 21.02.2018, rilevava la sussistenza di interferenze con componenti di paesaggio.

Sussistendo i presupposti di cui all'art. 14-*quater*, comma 3, della legge n. 241/1990, con nota prot. n. 9906 del 12.3.2018, la Provincia, Settore Ambiente, disponeva di procedere alla rimessione della questione alla determinazione conclusiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

All'esito di analitica istruttoria, in data 15.10.2018, il Consiglio dei Ministri deliberava di consentire la prosecuzione del procedimento di valutazione di impatto ambientale, ritenendo - pur nell'esame delle contrapposte posizioni e nell'ambito di una valutazione ed armonizzazione dei diversi interessi pubblici coinvolti - di condividere l'avviso espresso dalla Provincia BAT, esprimendo intendimento favorevole, dunque, alla realizzazione del nuovo tracciato.

Con determinazione dirigenziale n. 1108 del 22.11.2018, il Settore Ambiente della Provincia ricorrente adottava conclusivamente la V.I.A.,

esprimendo giudizio favorevole di compatibilità ambientale in merito alla proposta progettuale della società Doronzo Infrastrutture s.r.l.

Tale provvedimento veniva impugnato da alcuni cittadini del Comune di Andria, che ne deducevano l'asserita illegittimità in ragione di presunte carenze del progetto e della valutazione di impatto ambientale.

Con sentenza n. 1644 del 18.12.2020, il Tribunale Amministrativo Regionale in epigrafe respingeva le censure proposte, sancendo la piena legittimità della valutazione ambientale del progetto definitivo.

Con nota del 29.07.2019, la Doronzo Infrastrutture s.r.l. invitava la ricorrente ad assumere le determinazioni finalizzate all'approvazione del progetto definitivo ed alla conseguente stipula del contratto di appalto.

Con nota prot. n. 25130 del 30.07.2019 il RUP nominato diffidava il Comune di Andria ad adottare la variante allo strumento urbanistico comunale, con contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sui fondi interessati dall'intervento.

Nel frattempo, con nota prot. n. 0022737 del 19.03.2020, l'ANAC avviava un procedimento istruttorio con particolare riferimento a presunte criticità in merito alla V.I.A. ed alla mancata approvazione da parte del Comune di Andria di apposita variante al P.R.G.

Con delibera n. 780 del 7.10.2020 l'ANAC, nel ritenere le denunciate carenze del progetto preliminare colmabili in sede di redazione del progetto esecutivo, si soffermava sul dissenso della sola Soprintendenza - e non anche del Comune di Andria - e sull'impossibilità per la Stazione Appaltante della stipula definitiva del contratto a causa dell'inadempimento dell'Amministrazione comunale di Andria; la delibera si chiudeva con l'invito di addivenire nel più breve tempo possibile ad una soluzione massimamente condivisa.

Senonché, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 27.04.2021, il Comune di Andria esprimeva il proprio diniego all'approvazione ai fini urbanistici del progetto definitivo ai sensi dell'art. 12, comma 3, della L.R.

n. 3/2005 e ss.mm.ii., denegando la variante allo strumento urbanistico generale funzionale alla realizzazione dell'opera.

A sostegno del diniego il Comune evidenziava che:

- con riferimento al Piano Regolatore Generale di Andria, il tracciato stradale di progetto risultava in contrasto con la strumentazione vigente, rendendosi necessaria un'apposita variante allo strumento urbanistico generale del Comune;
- la realizzazione della nuova strada avrebbe comportato oneri per il suo mantenimento, senza esimere l'Amministrazione Comunale dal provvedere alla necessaria manutenzione ordinaria e straordinaria del tracciato esistente;
- il Comune di Andria non avrebbe mai espresso durante l'articolato *iter* procedimentale una valutazione positiva sulla variante urbanistica.

Insorgeva avverso tale diniego l'odierna ricorrente, chiedendo l'annullamento degli atti e provvedimenti meglio indicati in oggetto.

In particolare, la ricorrente articolava le seguenti censure:

*“-Violazione di legge. Violazione ed erronea applicazione dell'art.12 della Legge regionale pugliese n.3/2005. Violazione dell'art. 20 del d.lgs. 267/2000. Violazione degli articoli 4 e 5 della L.R. 25/2000. Violazione degli articoli 2,4,6 e 7 della Legge Regionale n.20/2001. Violazione dell'articolo 7 L.R. 16/2018. Eccesso di potere. Violazione del principio di leale collaborazione. Violazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n.11 del 15.06.2015 (adeguato con successiva deliberazione n.37/2017). Violazione del Piano Regionale dei Trasporti e del relativo Piano attuativo approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.598 del 26.04.2016. Eccesso di potere. Difetto di motivazione. Contraddittorietà manifesta;*

*-Violazione di legge. Violazione dell'art.97 della Costituzione. Violazione ed erronea applicazione dell'art. 12, comma 3m della L.R. n.3/2005.*

*Eccesso di potere. Erroneo presupposto di fatto. Contraddittorietà con la deliberazione n. 780/2020 ANAC. Difetto di istruttoria;*

*-Violazione di legge. Violazione ed erronea applicazione dell'art.12, comma 3, L.R. n.3/2005. Violazione dell'art. 14 quater della Legge n.241/1990. Eccesso potere. Erroneo presupposto di fatto. Contraddittorietà manifesta. Illogicità. Irragionevolezza. Difetto di istruttoria;*

*-Violazione di legge. Violazione ed erronea applicazione dell'art. 12, comma 3, della L.R. n.3/2005. Eccesso di potere. Erroneo presupposto di fatto. Difetto di istruttoria. Difetto di motivazione.”*

In data 3.9.2021 si costituiva in giudizio il Comune di Andria, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, instando per la reiezione del gravame in quanto infondato in fatto ed in diritto.

In data 4.9.2021, inoltre, si costituiva in giudizio Cirulli Nicola rappresentante legale *pro tempore* dell'Azienda Agricola S.S. Salvatore di Raffaele e Nicola Cirulli, il quale - rivestendo la posizione di potenziale espropriando in conseguenza della realizzazione dell'intervento infrastrutturale in oggetto - si costituiva adesivamente rispetto alla posizione del Comune di Andria.

A seguito di scambio di memorie conclusive e di replica, all'udienza pubblica del 28.4.2022, sentiti i difensori delle parti, la causa era definitivamente trattenuta in decisione.

Tutto ciò premesso, il ricorso è fondato e, pertanto, deve essere accolto.

Sul piano metodologico ed espositivo delle ragioni della decisione, i motivi di gravame verranno trattati congiuntamente stante la loro marcata interrelazione oggettiva, rispetto peraltro ad una fattispecie materiale di significativa complessità in fatto ed in diritto, che esige conseguentemente una trattazione che sia al contempo unitaria e sintetica.

Preliminarmente è opportuno precisare come sia oggettivamente sussistente l'interesse a ricorrere della Provincia Barletta-Andria-Trani, in quanto

l'opera pubblica in questione rientra nel quadro della viabilità provinciale, risultando pertanto di competenza dell'Ente ricorrente, oltre che già finanziata e con lavori realizzativi già aggiudicati.

Deve altresì preliminarmente chiarirsi come non corrisponda a realtà l'assunto secondo cui la Provincia Barletta-Andria-Trani avrebbe dovuto, prima ancora di indire la procedura di gara, assicurarsi la variante urbanistica da parte del Comune di Andria.

Come è noto, l'approvazione del progetto preliminare non presuppone di certo l'attualità della conformità urbanistica che deve, al contrario, sussistere al momento dell'approvazione del progetto definitivo; pertanto, in ragione del fatto che la procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera è stata legittimamente indetta ai sensi dell'allora vigente art. 53, comma 2, lett. c) del d.lgs. n. 163/2006, ovvero con la "formula" dell'appalto integrato sulla base di un progetto preliminare e con acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, manifesta risulta l'infondatezza di quanto rilevato sul punto da parte del Comune di Andria.

Con più stretto riguardo al merito della vicenda in esame, emerge in punto di fatto che i lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria SP2 dal Km 43+265 al Km 52+295 - per l'esecuzione dei quali risulta necessaria l'approvazione di idonea variante urbanistica da parte del Comune di Andria - sono stati ricompresi, da anni, nella pianificazione regionale e provinciale svolta su tali tematiche.

L'intervento è stato ricompreso nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - di cui all'art. 20 del d.lgs. 267/2000 e agli articoli 5 della legge regionale n. 25/2000 e 6 della legge regionale n. 20/2001 - approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 11/2015 (adeguato con la successiva deliberazione di C.P. n. 37/2017).

In proposito è opportuno ricordare che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è un documento il cui *iter* di approvazione è improntato alla massima copianificazione tra tutti gli enti territoriali

coinvolti, come previsto dal “*Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) - indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale*”, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1759/2009 nel rispetto delle previsioni di cui agli articoli 4 e 5 della legge regionale n. 20/2001.

L'intervento in esame è stato altresì ricompreso nella programmazione regionale, ovvero nel Piano Regionale dei Trasporti di cui all'art. 7 della legge regionale n. 18/2002.

In modo particolare con deliberazione della Giunta Regionale n. 598 del 26 aprile 2016 veniva approvato, tra l'altro, il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019. Anche in tale piano regionale risultano ricompresi i lavori di completamento della tangenziale ovest di Andria, fatti oggetto dell'impugnato diniego.

I provvedimenti suindicati rappresentano *in subiecta materia* la dimensione pianificatoria specifica di livello provinciale.

In particolare, la pianificazione territoriale di coordinamento forma oggetto dell'art. 20 del D.lgs. n. 267/2000, rubricato “compiti di programmazione”, che al comma 2 attribuisce alla Provincia il compito di predisporre ed adottare “*il piano territoriale di coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica: a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti; b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione; c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in generale per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque; d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali*”.

Il successivo comma 6 specifica, in relazione al tema degli effetti giuridici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, che “*gli enti e le amministrazioni pubbliche, nell'esercizio delle rispettive competenze, si*

*conformano ai piani territoriali di coordinamento delle province e tengono conto dei loro programmi pluriennali”.*

A livello di legislazione regionale viene, invece, in rilievo dapprima la Legge Regionale n. 25/2000 che conferisce alla Provincia il compito di formare e approvare il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e ne determina il contenuto, non senza dimenticare che per espressa previsione del ridetto articolo 5 nell’elaborazione del Piano è garantita la partecipazione attiva di tutti i soggetti territoriali, tra cui i Comuni.

Da tanto all’evidenza consegue che l’adozione di tali Piani provinciali avviene con l’adesione e la piena partecipazione degli enti Comunali in essi coinvolti.

Con la conseguenza che l’inserimento di un’opera all’interno del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale determina un onere di leale adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, i quali dovranno conseguentemente prevedere scelte pianificatorie che integrino gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive del PTCP, non potendo contenere misure interferenti con le previsioni della pianificazione provinciale.

Ove infatti diversamente si ritenesse, l’intero senso della pianificazione provinciale e della articolata attività procedimentale presupposta finirebbe per non avere nessun effetto pratico finale e, in definitiva, non avrebbe senso alcuno.

Da tanto, all’evidenza, consegue che non può condividersi la tesi di parte resistente basata sul comma 2 dell’art. 20 TUEL proprio in ragione del successivo comma 6, il quale prevede che *“gli enti e le amministrazioni pubbliche, nell’esercizio delle rispettive competenze, si conformano ai piani territoriali di coordinamento delle province e tengono conto dei loro programmi pluriennali”.*

Ad ogni modo, il diniego del Comune - di per sé illegittimo per contrasto con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e con il Piano Regionale Trasporti (PRT) e relativo Piano Attuativo 2015-2019 - risulta

viziato anche in conseguenza della violazione del principio costituzionale di leale collaborazione tra soggetti pubblici che ha di per sé concretizzato. Peraltro e a più forte ragione, il procedimento che ha portato alla formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ha visto il coinvolgimento, tra gli altri interessati, proprio del Comune di Andria, che in detta sede non ha mai espresso alcun dissenso chiaro e netto alla realizzazione dell'opera di che trattasi, pur avendone piena facoltà.

In particolare, si deve evidenziare come l'inserimento dell'intervento nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale del 15.06.2015 prima, e nell'adeguamento di quest'ultimo al PPTR, intervenuto con delibera di C.P. n. 37 del 23.05.2017 poi, è avvenuto con il metodo della copianificazione, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 7 della L.R. n.20/2001.

Il tutto in linea con quanto previsto dal DRAG PTCP (approvato con deliberazione della giunta regionale n.1759 del 29 settembre 2009), che ha indicato come: *“la copianificazione rappresenta il metodo di lavoro attraverso il quale realizzare il coordinamento; in conseguenza di questo assunto, le decisioni di assetto del Piano Provinciale debbono essere assunte in via prioritaria attraverso la copianificazione tra Provincia e Comuni”*, con ciò assolvendo alle finalità di tale documento, per come previste dal comma 3 dell'art. 4 della L.R. n. 20/2001.

Nel caso di specie, il percorso di copianificazione - che ha preso le mosse dalla delibera di Giunta Provinciale n. 160 del 12.10.2010 (di avvio della procedura di elaborazione e redazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ai sensi della L.R. n. 20/2001) fino ad arrivare alla delibera di Consiglio Provinciale n. 37 del 23.5.2017 - ha visto svolgersi, in parallelo con la relativa procedura V.A.S., numerose sedute di Conferenza di Servizi, nonché cicli di incontri bilaterali, discussione di bozze e Conferenze di Copianificazione Adeguamento PTCP-PPTR.

Nella seduta conclusiva della Conferenza di Copianificazione Adeguamento PTCP-PPTR, come riportato testualmente nella delibera di G.R. n. 2 del 12.1.2017, avente ad oggetto *“Provincia di Barletta-Andria-Trani - Piano di Coordinamento Provinciale (PTCP). Adeguamento al PPRT - Parere di compatibilità paesaggistica ex art. 96.1a del PPTR”*, l'Assessore comunale alla pianificazione del Comune di Andria si esprimeva a favore della realizzazione dell'intervento in questione.

Quanto sopra è stato parimenti rilevato anche dall'ANAC nella delibera n. 780 del 7 ottobre 2020, secondo cui *“nel 2015 è intervenuta l'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, comprensivo di VAS, (Deliberazione di Consiglio Provinciale del 15/06/2015) e la conseguente approvazione del Piano Regionale Trasporti (PRT) e relativo Piano Attuativo 2015 – 2019, adeguato al PTCP, nel quale l'intervento in esame risulta compreso (nell'ambito dei Contenuti di Assetto – Atlante Sistema dell'armatura infrastrutturale, Tavola Cl - Foglio 2), anch'esso comprensivo di VAS, intervenuta con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598 del 26/04/2016.*

*Procedimenti che hanno visto il coinvolgimento del Comune di Andria che non ha mai manifestato alcun dissenso all'opera come proposta. Anzi si rileva, ad esempio, dalla lettura del verbale di Conferenza dei servizi del 16 maggio 2016, indetta per l'adeguamento del Piano Territoriale di coordinamento al piano paesaggistico regionale (PPTR), che l'assessore comunale alla pianificazione del Comune di Andria così si era espressa in tale sede: «Prende la parola la Dott.ssa R. L., intervenendo specificatamente sulla S.P. n. 2 "Variante di Andria" e ribadendo come le ragioni al tempo addotte in merito alla scelta di mettere in sicurezza la viabilità nel tratto specifico (prevedendo un nuovo tracciato alternativo all'esistente) attenessero gli aspetti legati alla significativa incidenza di gravi incidenti stradali che sul quel tratto continuano ancora oggi a verificarsi; ciò in considerazione all' elevato numero di svincoli e che*

*peraltro connota funzionalmente il tratto specifico come infrastruttura a servizio di una mobilità urbana di tipo "tangenziale". Per le motivazioni su esposte si ritiene che l'intervento previsto dal PTCP possa considerarsi per il Comune di Andria opportuno ed indispensabile.»*

Da quanto sin qui esposto consegue che il provvedimento impugnato non solo si pone in contrasto con le previsioni dei piani territoriali provinciali e regionali, ma risulta del tutto intempestivo e contraddittorio, essendo intervenuto a notevole distanza di tempo dal giudizio favorevole all'inserimento dell'opera nel PTCP del 2015 espresso anche dal Comune di Andria in fase di copianificazione.

Il Comune di Andria nel corso del lungo *iter* di cui al procedimento di V.I.A. - e prim'ancora nel percorso procedimentale che ha portato all'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - non si è mai espresso in senso contrario all'intervento.

Peraltro, il Comune, adottando il provvedimento gravato si è palesemente discostato dalle indicazioni fornite dall'ANAC, atteso che il diniego in questione aggrava ulteriormente le precarie condizioni di sicurezza stradale, protraendo la permanenza delle attuali situazioni di pericolo, in assenza di rilevanti legittimi impedimenti (paesaggistico e/o ambientali) alla realizzazione di un nuovo tracciato in luogo dell'allargamento di quello preesistente.

In particolare, per quanto attiene alla sussistenza di asseriti ostacoli paesaggistici ed archeologici alla realizzazione dell'opera *de qua*, essi sono stati valutati e comunque superati dalla dirimente decisione del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art. 14-*quater*, comma 3, della L. n. 241/90, che rilevava che il nuovo tracciato assicurasse ad ogni modo il rispetto delle specifiche misure di salvaguardia prescritte dal vigente piano paesaggistico e, al termine della riunione del 15.10.2018, deliberava di consentire la prosecuzione del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto di completamento dei lavori della tangenziale ovest di Andria.

Sulla scorta di tanto, con determinazione dirigenziale n. 1108 del 22.11.2018 del Settore Ambiente della Provincia veniva, quindi, espresso “*giudizio favorevole di compatibilità ambientale in merito alla proposta progettuale della società Doronzo Infrastrutture s.r.l., in qualità di impresa aggiudicataria dell’appalto inerente ai lavori indicati in oggetto*”.

Orbene, è del tutto evidente che le risultanze del ridetto provvedimento non possono in alcun modo essere oggi rimesse in discussione sotto il profilo paesaggistico e ambientale da parte di un Ente che è stato pienamente coinvolto nel procedimento di V.I.A., a distanza di tre anni dalla positiva conclusione dello stesso.

Alla luce delle di quanto sin qui evidenziato, il ricorso dovrà conclusivamente essere accolto, con l’annullamento degli atti e provvedimenti gravati, meglio indicati in oggetto.

In sede conformativa, il Comune di Andria dovrà lealmente adeguarsi al contenuto dell’attività pianificatoria sopra ricordata, nonché all’intendimento espresso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al disposto della presente sentenza, deliberando una nuova variante allo strumento urbanistico generale strettamente coerente con l’attività procedimentale pregressa e con quanto sin qui esposto.

Da ultimo, le spese di giudizio possono essere compensate, tenuto conto della natura pubblicistica delle parti prioritariamente coinvolte nella presente controversia, oltre che della particolare complessità procedimentale della medesima.

P.Q.M.

il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia, Sede di Bari, Sezione II, definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie nei modi di cui in motivazione.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Bari nella camera di consiglio del giorno 28 aprile 2022 con  
l'intervento dei magistrati:

Rita Tricarico, Presidente FF

Alfredo Giuseppe Allegretta, Consigliere, Estensore

Lorenzo Ieva, Primo Referendario

**L'ESTENSORE**

**Alfredo Giuseppe Allegretta**

**IL PRESIDENTE**

**Rita Tricarico**

**IL SEGRETARIO**