

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 1 febbraio 2022, n. 28 [ID_VIP: 6213] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica - Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra san Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il D.P.C.M. del 16.04.2021 codice CUP: F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019" - Proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021.

il Dirigente a.i. della Sezione Autorizzazioni Ambientali

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 *"Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale"* ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto *"Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali"*.

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.Lgs.30 marzo 2001, n. 165 *"Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*.

VISTO l'art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *"Codice in materia di protezione dei dati personali"* ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO l'art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 *"Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile"*.

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante *"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni"*.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Direttore del Personale della Regione Puglia n. 006/DIR/2020/0011 del 13/05/2020 di conferimento dell'incarico a.i. di Dirigente del Servizio VIA e VIIncA della Sezione Autorizzazioni Ambientali alla dott.ssa Mariangela Lomastro.

VISTA la Determinazione Dirigenziale del Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 089/DIR/2020/0176 del 28/05/2020 *"Atto di Organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi afferenti"*.

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0".

VISTA la DGR n. 85 del 22 gennaio 2021 avente ad oggetto: *"Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione dei Servizi strutture della G.R."*.

VISTA la Determina n.00002 del 28/01/2021 codice cifra 006/DIR/2021/00002 avente oggetto: *Deliberazione della Giunta Regionale 22 gennaio 2021, n.85 "Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento G.R. deliberazione G.R. 25 febbraio 2020, n.211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta Regionale – Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio"*.

VISTA la DGR n. 674 del 26 aprile 2021 avente ad oggetto: *"Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale"*.

VISTA la Determina n. 00013 del 29/04/2021 codice cifra 006/DIR/2021/00013 avente ad oggetto: Deliberazione della Giunta regionale 26 aprile 2021, n. 674 ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale." - Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio.

VISTA la DGR n. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: "Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana".

VISTA la DGR n. 1084 del 30 giugno 2021 avente ad oggetto: "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale".

VISTA la Determina n. 00004 del 01/07/2021 codice cifra 013/DIR/2021/00004 avente ad oggetto: Deliberazione della Giunta regionale 30 giugno 2021, n. 1084, avente ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale."- Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio".

VISTA la DGR n. 1424 del 01 settembre 2021 avente ad oggetto: "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale".

VISTA la Determina n. 00007 del 01 settembre 2021 codice cifra 013/DIR/2021/00007 avente ad oggetto: Deliberazione della Giunta regionale 01 settembre 2021, n. 1424, avente ad oggetto "Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 "Modello Organizzativo Maia 2.0". Ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della Giunta regionale. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta regionale." - Ulteriore proroga degli incarichi di dirigenti di Servizio".

VISTA la DGR n. 1576 del 30/09/2021 avente oggetto: "Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.

VISTA la Determina n. 20 del 04/11/2021, avente ad oggetto: Conferimento delle funzioni di dirigente *ad interim* dei Servizi AIA-RIR e VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 12 aprile 2001 n.11"Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 14 giugno 2007 n.17 "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale" e s.m.i.;

- il R.R. 17 maggio 2018 n.07 *“Regolamento per il funzionamento del Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale”*;
- l’art. 4 comma 2 del Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32 *“Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l’accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici”*, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55.

EVIDENZIATO CHE:

- ai sensi della L.R. n. 11/2001 e ss. mm. e, in particolare, ai sensi e per gli effetti dell’art. 20, con riferimento alle disposizioni di cui all’art. 6 co.4 della L. 8 luglio 1986 n. 349, nell’ambito dei procedimenti di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art.19 del D. lgs. 152/2006 di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, la Regione Puglia è chiamata ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale, avvalendosi dell’istruttoria tecnica svolta dall’Autorità competente in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, sentiti gli Enti ed Amministrazioni locali territoriali potenzialmente interessati nonché i soggetti competenti in materiale ambientale.

PREMESSO CHE:

- con nota prot. n. 80650 del 22.07.2021, acquisita al prot. n. AOO_089/11165 del 23.07.2021, il MITE ha comunicato la procedibilità dell’istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a v.i.a. e la pubblicazione della documentazione del progetto in epigrafe.
In detta nota veniva comunicato, ai sensi dell’art. 19, comma 3 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm. ii., richiamando l’art. 4 del D.L. 32 del 18.04.2019, convertito con Legge n. 55 del 14.06.2019, che *“L’approvazione dei progetti da parte dei Commissari Straordinari d’intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l’avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, pe i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati...”*. In pari data, la Direzione Generale provvedeva alla pubblicazione sul Portale Ambientale del MITE dell’avviso al pubblico di cui art. 24 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., comunicando altresì il termine di 30 giorni a far data dal 22.07.2021 (nel rispetto di quanto indicato dall’art. 6, comma 7 della Direttiva 2014/52/UE coordinata con la Direttiva 2011/92/UE).
- con nota prot. n. AOO_089/11501 del 30.07.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali, richiedeva le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto, rappresentando al MITE il concorrente interesse dell’amministrazione regionale nel procedimento di che trattasi tramite i componenti designati per i lavori istruttori della Commissione tecnica VIA/VAS;
- a fronte della comunicazione prot. n. AOO_89/11501 del 30.07.2021, esplicitata al punto precedente, venivano espressi e rilasciati i seguenti contributi istruttori:
- con nota prot. n. AOO_145/7061 del 06.08.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12075 del 23.08.2021, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica - accertava che il progetto in parola è in contrasto con la pianificazione paesaggistica, segnalando la possibilità di ricorrere, ai fini del rilascio dell’Autorizzazione Paesaggistica, alle procedure in deroga previste dagli artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR per le opere di pubblica utilità, richiedendo di integrare la documentazione progettuale con:
 - la dimostrazione della compatibilità dell’intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR, riportati nella Sezione C2 della Scheda d’Ambito paesaggistico *“Tavoliere”*;
 - esplicitazione delle alternative localizzative e/o progettuali.

Tale richiesta veniva riscontrata dal proponente con nota prot. n. 601776 dl 27.09.2021;

- con nota prot. n. 7443-p del 06.08.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12080 del 23.08.2021, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per Le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia riteneva che: *"...omissis... il progetto esaminato per la lunghezza del tracciato e per la diversità di ampiezza dei contesti territoriali attraversati sia da assoggettarsi a VIA al fine di approfondire e valutare l'effettivo impatto sul patrimonio culturale inteso sia nelle sue componenti paesaggistiche che archeologiche...omissis..."*;
- con nota prot. NP158-21 del 14.09.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/13157 del 14.09.2021, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale esprimeva *"...omissis...parere di compatibilità al PAI in relazione alla progettazione definitiva proposta, a condizione che, anche nella fase di progettazione esecutiva (e comunque prima della realizzazione delle opere) vengano eseguiti tutti gli approfondimenti necessari e sviluppate le conseguenti analisi e valutazioni ritenute necessarie, al fine di confermare/verificare le necessarie condizioni di sicurezza delle opere in progetto sulla base delle considerazioni innanzi riportate...omissis..."*, rinvenienti dall'allegato n. 01 alla presente determinazione;
- con nota prot. n. 26151 del 17.09.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/13472 del 20.09.2021, il Comune di San Severo – Area V – Urbanistica e Attività Produttive – trasmetteva la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 38 del 13.09.2021 con la quale si esprimeva parere favorevole in ordine al progetto definitivo relativo all'intervento in oggetto, dando atto che *"...omissis...il parere è reso anche ai fini della variante urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree d'intervento in ampliamento ricadenti nel territorio comunale di San Severo, che all'esito favorevole della conferenza di servizi non necessiteranno ai fini dell'efficacia, di ulteriore pronunciamento da parte del Consiglio comunale...omissis..."*;
- con nota prot. n. AOO_064/14303 del 28.09.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/13911 del 28.09.2021, il Servizio Autorità Idraulica esprimeva parere favorevole sotto il profilo idraulico alla realizzazione degli interventi previsti in progetto;
- con nota prot. n. 1617-32 dell'11.10.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/184 dell'11.10.2021, ARPA Puglia riteneva il progetto proposto non assoggettabile alla procedura di v.i.a., condizionato al rispetto delle prescrizioni rinvenienti dall'allegato n. 02 alla presente determinazione;
- con nota prot. n. AOO_108/14930 del 03.09.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/13362 del 16.09.2021, la Sezione Demanio e Patrimonio – Servizio Amministrazione Beni del Demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria – *"...omissis...considerato che il progetto di adeguamento della S.S. 16 impatta sul Tratturo Magno per la considerevole lunghezza di circa 20 km, si ritiene che l'intervento debba essere sottoposto a VIA prevedendo, nella rimodulazione progettuale che verrà sottoposta a detta procedura, le imprescindibili azioni di valorizzazione summenzionate da concordarsi e co-progettarsi con il servizio scrivente....omissis..."*;
- con successiva nota prot. n. AOO_108/16906 del 04.10.2021, acquisita al prot. n. al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/14332 del 04.10.2021 la Sezione Demanio e Patrimonio – Servizio Amministrazione Beni del Demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria -... *"omissis... Facendo seguito alla nota prot. n. 599608 del 27/09/2021 con cui l'ANAS, a valle dell'incontro informale tenuto presso gli uffici regionali in data 21 settembre, manifestava la propria disponibilità ad attivare un Tavolo Tecnico orientato alla valorizzazione del Tratturo Magno che integri il progetto di adeguamento della SS 16, e chiedeva a questo Servizio di voler riesaminare le conclusioni espresse nella nota prot. 14930 del 03/09/2021...omissis..."* comunicava *"...omissis... le necessarie valutazioni di competenza sul progetto revisionato e integrato con misure di compensazione, mitigazione, azioni ed opere di valorizzazione del bene, relative all'impatto sul Tratturo Magno generato dall'intervento, essendo di fatto anticipate e recepite in sede di Tavolo Tecnico, rendano non più indispensabile l'attivazione di*

un successivo grado di valutazione ambientale dell'intervento stesso, quale il procedimento di VIA... omissis..."; così come riveniente dall'allegato n. 03 alla presente determinazione;

- con nota prot. n. 0000006 del 27.10.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/15952 del 27.10.2021, Anas S.p.A. trasmetteva la Determinazione Commissariale di pari data e protocollo di conclusione positiva della Conferenza di Servizi convocata con nota prot. n. 396487 de 2306.2021;
- con nota prot. n. AOO_145/11106 del 22.11.2021, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12075 del 23.08.2021, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, a seguito dell'esame degli elaborati integrativi trasmessi con nota prot. n. CDG-0601776.27-U del 27.09.2021, così si esprimeva: *"...omissis... Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal Proponente sulle alternative localizzative e/o progettuali, e che, pertanto, possa essere perseguita la soluzione 3, prescelta, con le precisazioni che seguono:*
 - *Per quanto riguarda la specifica interferenza con le Testimonianze della stratificazione insediativa e con i paesaggi rurali in territorio di San Severo, si chiede di verificare la possibilità tecnica di modificare il tracciato della Complanare Ovest posizionandola sul confine tratturale, tra le Sezioni 129 e 256, salvaguardando la casa cantoniera situata alla Sezione 242.*
 - *Richiamata la scelta progettuale di interrompere le complanari in corrispondenza dei torrenti Triolo e Salsola, nonché di interrompere la complanare Ovest in corrispondenza del torrente Celone, al fine di ridurre il consumo di suolo e l'impegno territoriale delle nuove opere, si chiede di verificare la possibilità tecnica di ridurre l'estensione delle complanari Est ed Ovest in vicinanza dei citati torrenti, garantendo soltanto gli accessi ad oggi autorizzati; inoltre, in caso i tratti di complanare siano finalizzati a garantire gli accessi ai corsi d'acqua per permettere la manutenzione delle opere d'arte, si chiede di verificare la possibilità tecnica di realizzare al massimo un accesso da nord ed un accesso da sud, con sezione non impermeabilizzata e maggiormente integrata paesaggisticamente, anche eventualmente utilizzando/ adeguando la viabilità attuale.*
Si fa riferimento in particolare alle Sezioni, come rilevabili dagli elaborati " Planimetria di progetto su Ortofoto":
 - *Complanare Ovest: 320 - 334; 615 - 658; 661 - 725; 1039 - 1068.*
 - *Complanare Est: 314 - 337; 340 - 359; 605 - 658; 661 - 688.*
 - *Si chiede di condurre i richiesti approfondimenti anche proponendo di modificare l'itinerario ciclabile, a valenza paesaggistica, individuato con la documentazione integrativa trasmessa con nota prot. n. CDG- 0601776.27-U del 27.09.2021...omissis...";*
- con nota prot. AOO_089/17079 del 24.11.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali, a seguito dell'audizione tenutasi presso il Comitato via nella seduta del 19.11.2021, stante la necessità di chiarire alcuni aspetti propri della v.i.a., in particolare le motivazioni della scelta della soluzione progettuale n. 3, convocava un tavolo tecnico per il giorno 26.11.2021. Nel corso di tale incontro emergeva che:*"... omissis... Come descritto nelle tavole progettuali e nelle relazioni tecnico descrittive, la soluzione 3 rispetto alla soluzione 2 predilige gli svincoli a livelli sfalsati anziché le rotatorie. I progettisti hanno confermato che questa soluzione è stata scelta al fine di favorire ulteriormente le correnti veicolari di lunga percorrenza che interessano la SS16, eliminando al contempo le principali interferenze relative alle numerose intersezioni ad oggi presenti, sia di carattere stradale sia idraulico. Tra l'altro, i progettisti specificano che le intersezioni a rotatoria andrebbero a creare condizionamenti con altri flussi di traffico provenienti dalle stesse. Inoltre, è stato sottolineato che tale soluzione era già stata condivisa anche tra gli enti territoriali interessati (Regione Puglia, Provincia di Foggia, Comune di Foggia e Comune di San Severo) nell'incontro tenutosi nel 2018. In merito alla questione della regimazione delle acque meteoriche, i progettisti hanno confermato che quanto in progetto risulta coerente con le leggi vigenti, sia di carattere nazionale sia regionale, oltre che la creazione di vasche risulterebbe di difficile gestione, creando nel medio termine diverse problematiche. Per quanto concerne gli aspetti compensativi di*

carattere paesaggistico, relativamente all'esistenza del Regio tratturo, sono in corso interlocuzioni con la Regione Puglia al fine di definire una linea d'azione...omissis..";

- con parere espresso nella seduta del 18.01.2022, acquisito al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/414 del 18.01.2022, cui si rimanda ed allegato n. 04 alla presente quale parte integrante, il Comitato VIA, esaminata la documentazione trasmessa dal proponente, considerati gli esiti dei tavoli tecnici, riteneva di non assoggettare a v.i.a. l'intervento proposto, con il rispetto delle condizioni esplicitate nello stesso parere;
- con nota prot. n. AOO_145/736 del 27.01.2022, acquisita al protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/878 del 27.01.2022, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica proponeva *"...omissis... di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza (ai fini del quale la presente nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere) per il progetto "BA136 – S.S. 16 "Adriatica" – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra San Severo e Foggia", in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 81 e 82 delle NTA del PPTR e 7.6.2.8, 7.6.3.6, 7.6.3.7 e 7.6.3.8 delle NTA del PUG di San Severo, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 delle stesse. Il provvedimento di deroga potrà essere rilasciato dalla Giunta Regionale ai sensi della DGR n. 458/2016..omissis..."*.

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

VISTI:

- l'art.28 co.1 della L.r. 11/2001 e ss. mm. ii.: *"Presso il Dipartimento regionale Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, Sezione Autorizzazioni Ambientali, è istituito il Comitato tecnico regionale per la valutazione di impatto ambientale, nel seguito "Comitato", quale organo tecnico-consultivo dell'autorità competente regionale in materia di valutazione ambientale di piani, programmi e progetti."*;
- l'art.28 co.1 bis lett. a) della L.r. 11/2001 e ss. mm. ii.: *"Al Comitato sono assegnate le seguenti funzioni: a) svolge attività di supporto tecnico e giuridico, inclusi gli approfondimenti tecnici e i pareri istruttori intermedi, nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale nelle forme previste dal d.lgs. 152/2006 e dalla presente legge;"*;
- l'art.3 del R.R.07/2018: *"Il Comitato svolge le funzioni di cui all'art. 28, comma 1-bis della legge regionale n. 11/2001 e ss. mm. ii. e, qualora ritenuto necessario dal Presidente, ovvero per questioni di particolare necessità, si esprime in merito ai progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA e sulla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali apposte nei provvedimenti."*;
- l'art.4 co.1 del R.R.07/2018: *"I compiti del Comitato sono quelli necessari ad assolvere alla funzioni di cui all'art. 3 e, in modo esemplificativo, comprendono: l'esame tecnico del progetto ovvero delle diverse alternative progettuali presentate dal proponente, nonché della documentazione tecnica a corredo pubblicata sul portale ambientale regionale; ...(omissis)..."*;
- l'art. 2 della L.241/1990 e ss. mm. ii. *"Ove il procedimento consegua obbligatoriamente ad un'istanza, ovvero debba essere iniziato d'ufficio, le pubbliche amministrazioni hanno il dovere di concluderlo mediante l'adozione di un provvedimento espresso"*.

VISTE:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento IDVIP 6213 in epigrafe e valutata la

documentazione progettuale trasmessa dal Proponente;

- i contributi istruttori/osservazioni/pareri prodotti dagli Enti e le Amministrazioni potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione e/o sull'esercizio del progetto;
- il parere del Comitato Regionale per la VIA espresso nella seduta del 18.01.2022.

RITENUTO CHE, alla luce delle risultanze istruttorie come sopra riportate, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per procedere, per quanto di competenza, all'espressione del parere della Regione Puglia nell'ambito del procedimento Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. lgs. 152/2006

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i. come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003, come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.

Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D. Lgs.vo 118/2011 e s.m.i.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

Tutto ciò premesso, ai sensi dell'art. 28, co 2 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., dell'art.2 co.1 della l. 241/1990 e smi, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta dal Comitato reg. le di VIA e dell'istruttoria amministrativa condotta dal Sezione Autorizzazioni Ambientali (ex Regolamento Regionale 22 giugno 2018, n. 7 art.1, art. 3, art. 4),

DETERMINA

- che le considerazioni e valutazioni esposte in narrativa, si intendono tutte integralmente riportate e trascritte e parte integrante del presente provvedimento;

di non assoggettare, nell'ambito del procedimento ministeriale di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. lgs. 152/2006, sulla scorta del parere reso dal Comitato Regionale VIA nella seduta del 18.01.2022, il progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra san Severo e Foggia", proposto dal Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021, con il rispetto delle condizioni che qui si intendono integralmente riportate;

- **di precisare che** il presente provvedimento attiene esclusivamente alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA;

Costituiscono parte integrante del presente provvedimento i seguenti allegati:

Allegato 1: *Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale NP158-21 del 14.09.2021;*

Allegato 2: *Parere ARPA Puglia prot. n. 1617-32 dell'11.10.2021;*

Allegato 3: *Parere Sezione Demanio e Patrimonio – Servizio Amministrazione beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria - prot. n. prot.15364 del 10.09.2021;*

Allegato 4: *Parere del Comitato Reg.le VIA prot. n. AOO_108/16906 del 04.10.2021.*

- **di notificare** il presente provvedimento a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a
- **Ministero della Transizione Ecologica;**
 - **Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio**
 - **Commissario Straordinario Ing. Vincenzo Marzi**

Il presente provvedimento, redatto in forma integrale nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/03 in materia di protezione dei dati personali e ss. mm.ii., emesso in forma di documento informatico ex D. Lgs. 82/2005 e smi, firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, è composto da n. 11 pagine, compresa la presente, l'Allegato n. 01 composto da n. 12 pagine, l'Allegato n. 02 composto da n. 05 pagine, l'Allegato n. 03 composto da n. 03 pagine, l'Allegato n. 04 composto da n. 22 pagine, per un totale di n. 53 (cinquantatre) pagine ed è immediatamente esecutivo.

Il presente provvedimento,

- a) è pubblicato all'Albo online del sito della Regione Puglia, ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
- b) è trasmesso al Segretariato della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015;
- c) è pubblicato sul sito ufficiale della Regione Puglia, www.regione.puglia.it, Sezione Trasparenza, Provvedimenti dirigenti;
- d) è trasmesso in copia all'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;
- e) è pubblicato sul BURP.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e smi, avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

La Dirigente *a.i.* della Sezione Autorizzazioni Ambientali
Dott.ssa Antonietta Riccio



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Alla **REGIONE PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e
Paesaggio
Assessorato all' Ambiente e Territorio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
pec: **servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it**

e, p.c. al **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello
sviluppo
Div. V – Sistemi di Valutazione Ambientale
pec: **CRESS@PEC.minambiente.it**

e, p.c. ad **ANAS – GRUPPO FS ITALIANE**

c.a. Commissario straordinario, Ing. Vincenzo Marzi
c.a. R.U.P. - Ing. Carmine Marro
pec: **anas@postacert.stradeanas.it**

Oggetto: [ID_VIP: 6213] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra san Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il D.P.C.M. del 16.04.2021 codice CUP : F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019" - Proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021.
Rif. Vs. nota prot. n. 11501 del 30.07.2021 [NP158-21].

In riferimento alla nota di codesta Sezione della Regione Puglia prot. n. 11501 del 30.07.2021, acquisita agli atti al n. 22122/2021, con cui si chiede a questa Autorità di Bacino Distrettuale di far conoscere le proprie determinazioni e/o osservazioni in rapporto alla Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra san Severo e Foggia", si rappresenta quanto segue.

Si premette che la scrivente Autorità di Bacino Distrettuale, a seguito della indizione di apposita Conferenza di Servizi da parte di ANAS – GRUPPO FS ITALIANE con note prot. n. 255606 del 26.04.2021 e prot. n. 396487 del 23.06.2021 per l'acquisizione del parere di competenza sull'intervento in oggetto, ha trasmesso alla stessa ANAS il proprio parere con nota prot. n. 23226 del 13.08.2021.

Ciò premesso, rilevato che gli elaborati progettuali oggetto della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, avviata da codesta struttura Regionale, acquisibili al link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7935/11652>, sono relativi alla stessa progettazione già esaminata da questa Autorità di Bacino Distrettuale come innanzi richiamato, si confermano anche in questa sede le determinazioni espresse nel richiamato parere prot. n. 23226 del 13.08.2021, che di seguito si riportano integralmente.



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Premesso che:

- con D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. sono state soppresse le Autorità di Bacino di cui alla L. 183/89 e contestualmente istituite le Autorità di Bacino Distrettuali, tra le quali quella relativa al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, che con la pubblicazione del DPCM 04/04/2018 sulla G.U. n. 135 del 13/06/2018, ha avuto piena operatività;
- l'esame istruttorio delle richieste di parere formulate a questa Autorità di Bacino Distrettuale è condotto con riferimento ai Piani di Gestione Distrettuali per il rischio alluvioni (PGR)¹ e per le acque (PGA)², nonché ai piani stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)³, redatti dalle ex-Autorità di Bacino comprese nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, vigenti per lo specifico ambito territoriale d'intervento;
- per quanto attiene il Piano di Gestione del rischio alluvioni (PGR) si rappresenta che esso è lo strumento di riferimento nella pianificazione in ambito distrettuale della strategia per la gestione del rischio da alluvioni. In considerazione dell'art.7 co.6 lett. a) e b) del D.Lgs. 49/2010, gli Enti territorialmente interessati sono tenuti a conformarsi alle disposizioni del PGR rispettandone le prescrizioni nel settore urbanistico, ai sensi dei commi 4 e 6 dell'articolo 65 del D.Lgs. n. 152 del 2006 e predisponendo o adeguando, nella loro veste di organi di protezione civile, per quanto di competenza, i piani urgenti di emergenza di cui all'articolo 67, comma 5, del D.Lgs. n. 152 del 2006, facendo salvi i piani urgenti di emergenza già predisposti ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del D.L. 11 giugno 1998, n. 180, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 1998, n. 267;

Visti:

- il progetto definitivo in oggetto, acquisito tramite il link reso disponibile da ANAS con la nota prot. n. 396487 del 23.06.2021 (<https://anasdrive.stradeanas.it/s/4ecbx36fcm4t8y>), costituito da un totale di n. 460 elaborati, raggruppati come di seguito elencato:
 - o Archeologia (n. 10 elaborati);
 - o Cantierizzazione (n. 14 elaborati);
 - o Elaborati generali (n. 54 elaborati);
 - o Espropri (n. 15 elaborati);
 - o Geologia e idrogeologia (n. 8 elaborati);
 - o Geotecnica (n. 2 elaborati);
 - o Idrologia e idraulica (n. 16 elaborati);
 - o Impianti tecnologici (n. 3 elaborati);

¹ *Piano di Gestione Rischio Alluvioni*, elaborato ai sensi dell'art. 7 della Direttiva 2007/60/CE e dell'art. 7 del D.Lgs. 49/2010 ed adottato, nella fase di primo ciclo (2010-2015), con relativa VAS, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del D.Lgs. 219/2010, con Del. n. 2 del Comitato Istituzionale Integrato del 03/03/2016 e DPCM del 27/10/2016 G.U. serie generale n. 28 del 03/02/2017. Adottato, nella fase di secondo ciclo (2016-2021) dalla Conferenza Istituzionale Permanente il 20/12/2019 con Del. n. 1 del 20/12/2019, di adozione delle mappe di aggiornamento della Pericolosità e del Rischio da Alluvioni, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 98 del 14/04/2020 e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 53 del 16/04/2020.

² *Piano di Gestione Acque*, elaborato ai sensi dell'art. 13 della Direttiva 2000/60/CE e dell'art. 117 del D.Lgs. 152/2006. Primo ciclo (2009-2014) con la relativa procedura VAS ai sensi dell'art. 66 del D.Lgs. 152/2006, adottato con Delibera CIP del 24/02/2010 e approvato con DPCM del 10/04/2013 (G.U. n. 160 del 10 luglio 2013); Secondo ciclo (2015-2021) adottato con Delibera CIP del 03/03/2016 e approvato con DPCM del 27/10/2016 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2017); Terzo ciclo (2021-2027) in fase di aggiornamento ai sensi dell'art. 66 c. 7 del D.Lgs. 152/2006, con Delibera CIP n. 1 del 27/12/2018 e Delibera CIP n. 3 del 20/12/2019.

³ Territorio dell'UoM Puglia: Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005 e successivi aggiornamenti.



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- Interferenze (n. 6 elaborati);
- Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale (n. 58 elaborati);
- Opere d'arte maggiori (n. 7 elaborati);
- Opere d'arte minori (n. 5 elaborati);
- Parte economica ed amministrativa (n. 3 elaborati);
- Progetto stradale (n. 243 elaborati);
- Relazione paesaggistica (n. 15 elaborati);
- Sicurezza (n. 1 elaborato);
- gli elaborati del PAI della ex Autorità di Bacino della Puglia e le relative Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.);
- gli elaborati del PGRA, in particolare le mappe di Pericolosità e di rischio aggiornate al II ciclo, come da Delibera n.1 della Conferenza Istituzionale Permanente e la relativa cartografia, compreso il reticolo idrografico distrettuale, elemento di base per gli aggiornamenti delle suddette mappe di Pericolosità, nelle aree di cui alla Unit of Management "ITR1611020";

Rilevato che:

- l'intervento in esame, proposto da ANAS, è finalizzato a migliorare la sicurezza, nonché i livelli di servizio della S.S. 16 "Adriatica", nel tratto compreso tra il Km 651+000 (allaccio tangenziale di S. Severo) e il Km 670+500 (allaccio tangenziale di Foggia), per uno sviluppo complessivo della tratta di circa 22,5 Km, comprensivo dei raccordi necessari agli estremi del tracciato di progetto con le tangenziali. Dal punto di vista della programmazione, l'intervento risulta previsto nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia - Piano Attuativo 2015-2019, nei documenti di programmazione Anas - Piano Pluriennale 2016-2020 e nelle Delibere CIPE nr. 25/2016, nr. 26/2016 e nr. 54/2016 inerenti i finanziamenti di cui al Fondo Sviluppo e Coesione, per un investimento complessivo pari a 126,7 ME;
- il collegamento stradale ad oggi esistente tra S. Severo e Foggia, costituito dal tratto della S.S.16 "Adriatica", è caratterizzato, quasi per l'intero sviluppo, da un rilevato di modesta altezza e, in alcune sezioni, a quota con il terreno circostante; la piattaforma è composta da una corsia per senso di marcia. L'area attraversata è prettamente agricola, ad eccezione delle zone più prossime ai centri urbani di S. Severo e Foggia dove sono presenti alcune attività artigianali/industriali;
- il tracciato stradale interessato dal progetto, si sviluppa in corrispondenza di terreni subpianeggianti o blandamente ondulati, aventi quote topografiche variabili tra un massimo di circa 75 metri s.l.m. nelle vicinanze di San Severo ed un minimo di 42 metri s.l.m. nella zona limitrofa al torrente Salsola, e non prevede tratti in trincea;
- la soluzione progettuale prescelta per l'ammodernamento e/o adeguamento della S.S.16 nel tratto tra S. Severo e Foggia, dal km 649+900 al km 670+500, è "l'adeguamento in sede" a categoria C1 (D.M. 05/11/2001) dell'esistente infrastruttura viaria (consistente nello specifico nell'adeguamento della larghezza della sezione trasversale e negli adeguamenti degli elementi marginali come banchine, barriere, arginelli, oltre che nell'ottimizzazione dell'idraulica di piattaforma), esteso ai raccordi necessari agli estremi del tracciato di progetto con le tangenziali; l'asse principale della S.S.16 di progetto sarà costituita da una piattaforma pavimentata di 10,50 m composta da due corsie di 3,75 m e banchine da 1,50 m;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- l'asse principale della S.S.16 adeguato alla categoria C1 sarà servito da due viabilità complanari a doppio senso di marcia, posizionate a est ed a ovest dell'asse principale, con livello di servizio differenziato:
 - la complanare EST, di categoria F2 (D.M. 05/11/2001) avrà una piattaforma pavimentata di 8,50 m, composta da due corsie di 3,25 m e banchine da 1,00 m; essa sarà in grado di sostenere sia il traffico lento della S.S.16 costituito da mezzi agricoli e/o mezzi pesanti, sia il traffico tipico degli spostamenti locali, garantendo gli accessi diretti tra fondi privati;
 - la complanare OVEST, di minor livello di servizio, costituita da una la piattaforma pavimentata di complessivi 6,50 m, composta da due corsie di 3,25 m e banchine da 0,50 m, realizzerà una connessione locale tra i fondi ed un collegamento degli stessi alle viabilità principali;

Le complanari, a differenza dell'asse principale della S.S.16, insisteranno su nuove aree. Esse saranno interrotte in prossimità dei torrenti Triolo e Salsola, mediante opportune piazzole per consentire ai veicoli di effettuare l'inversione della marcia. In corrispondenza del torrente Celone sarà interrotta la sola complanare OVEST, mentre si darà continuità alla complanare EST, coincidente con il prolungamento di via San Severo; la continuità di entrambe le complanari sarà infine garantita in corrispondenza del torrente Laccio. Gli assi complanari risulteranno interconnessi attraverso sovrappassi e sottopassi dell'asse principale che consentono l'interscambio fra le due viabilità EST ed OVEST. Le intersezioni con le principali viabilità interferenti saranno regolate attraverso n° 4 svincoli a livelli sfalsati;

- è prevista inoltre la realizzazione di nuovi svincoli e messa in sicurezza e/o adeguamenti di quelli esistenti e l'eliminazione, per quanto possibile, degli accessi diretti tra fondi privati e SS16;
- le opere d'arte maggiori previste nel progetto sono le seguenti:
 - viadotto Torrente TRIOLO – L=130 m (40 m+50 m+40 m) - Km 6+715,95 – Km 6+845,95;
 - ponte Torrente SALSOLA – L = 120 m (40 m+40 m+40 m) - Km 13+192,25 – Km 13+312,25;
 - ponte Torrente LACCIO (su asse principale) - L = 29 m - Km 18+969,95 – Km 18+998,95;
 - ponte Torrente LACCIO (su complanare ovest) - L = 29 m - Km 1+124,40 – Km 1+153,40;
 - ponte Torrente LACCIO (su complanare est) - L = 29 m - Km 1+358,75 – Km 1+387,75;
 - ponte Torrente CELONE (su asse principale) - L = 60 m - Km 21+425,33 – Km 21+485,33;
 - Ponte Torrente CELONE (su complanare est) - L = 60 m - m 0+525,50 – Km 0+585,50;

In tutti i casi i viadotti/ponti sono progettati per garantire il rispetto delle prescrizioni contenute nel paragrafo della compatibilità idraulica delle NTC 2018 (Par. 5.1.2.3). Essi saranno costituiti da impalcati a travi di acciaio e soletta collaborante in calcestruzzo, gettata in opera con l'ausilio di predalles tralicciate. Le pile sono previste a fusto unico circolare di diametro pari a 3,50 m; in sommità delle pile sarà presente un pulvino a sbalzo su entrambi i lati. Le spalle dei ponti/viadotti saranno di tipo ordinario realizzate in cemento armato. Tutte le opere saranno fondate su pali di grande diametro. Per limitare la mobilità dell'alveo ed il pericolo di escavazioni e scalzamento in corrispondenza delle pile di fondazione, è previsto il corazzamento del fondo alveo (savanella+golena) al di sotto dell'attraversamento e per una distanza variabile a monte ed a valle dello stesso, con massi posati a secco del diametro minimo 1 m;

- tra gli interventi di progetto rientra anche la risagomatura dell'alveo e il rifacimento degli argini dei corsi d'acqua interessati, in corrispondenza degli attraversamenti principali;
- le opere d'arte minori previste nel progetto sono le seguenti:
 - sottovia svincolo – L1 = 14,00 m (16,17 m) - Km 0+695,44;
 - sottovia – L1 = 12,00 m - Km 4+248,97;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- cavalcavia – L = 52,00 m (26 m + 26 m) - Km 8+757,80;
- sottovia – Ll = 12,00 m - Km 16+558,30;
- sottovia – Ll = 12,00 m (12,16 m) - Km 17+694,79;
- tombini idraulici;
- muri di sostegno;

I sottovia saranno del tipo “scatolare”, in calcestruzzo armato gettato in opera. Il cavalcavia sarà realizzato secondo le modalità costruttive adottate per le opere d’arte maggiori. I tombini idraulici saranno realizzati con manufatti scatolari in calcestruzzo armato prefabbricati o parzialmente gettati in opera. I muri di sostegno dei rilevati, del tipo in c.a. gettati in opera, avranno altezze massime fino a 6 m;

- tutte le opere d’arte, maggiori e minori, disposte lungo l’attuale asse stradale, saranno demolite per consentire la realizzazione delle nuove opere adeguate alle nuove sezioni stradali, alle esigenze idrauliche ed alla normativa sismica;
 - per assicurare che l’asse stradale principale di progetto non venga interessato dai fenomeni di allagamento, è stato previsto l’innalzamento della livelletta lungo il tratto compreso tra il torrente Triolo e il torrente Celone, in particolar modo in corrispondenza dei nuovi attraversamenti idraulici; per compensare l’effetto diga in corrispondenza di aree soggette ad allagamento e nei punti in cui allo stato dei luoghi vi sono fenomeni di sormonto del nastro stradale, sono stati modellati una serie di tombini idraulici di dimensioni variabili, con l’obiettivo di garantire e potenziare la trasparenza idraulica dell’infrastruttura di progetto;
 - in corrispondenza del rilevato stradale gli elementi marginali saranno costituiti da arginelli erbosi, di larghezza minima pari a 1,75 m, ove alloggeranno le barriere di sicurezza, delimitati a bordo piattaforma da cordolo in calcestruzzo cementizio. La conformazione delle scarpate, rivestite con terra vegetale e dotate di embrici per lo smaltimento delle acque, avrà di norma una pendenza strutturale massima del 3/2, con banca di 2,00 m per altezze del rilevato superiori a 5,00 m;
- al piede dei rilevati ed in fregio alle scarpate sono previsti fossi di guardia in terra; le acque intercettate dai fossi di guardia scaricheranno nelle incisioni della rete idrografica naturale, nei canali e nelle opere idrauliche di attraversamento in progetto. Qualora l’orografia del terreno non consenta un deflusso sufficiente per le acque intercettate, saranno previsti fossi disperdenti realizzati con materiale inerte drenante per l’immissione delle portate meteoriche nel sottosuolo;
- a servizio del tratto stradale oggetto di adeguamento sono previsti i seguenti impianti:
 - o impianto di illuminazione esterna in corrispondenza delle aree di svincolo e rotatorie;
 - o impianto di videosorveglianza in corrispondenza delle aree di svincolo e rotatorie ed in corrispondenza dei pannelli a messaggi variabili;
 - o pannelli a messaggio variabile in corrispondenza inizio tratta al km 650+800 e al km 670+500;
 - o cavidotto interrato in cavo a fibra ottica lungo tutto il tratto stradale di progetto;
 - nelle zone soggette a probabili allagamenti sarà installato un impianto segnalazione anti-allagamento con sensore in pozzetto di ispezione e segnalazione di allerta ai pannelli a messaggi variabili e alla sede operativa ANAS;
- il tutto come nel dettaglio riportato negli elaborati tecnici acquisiti e valutati.

Tenuto conto che:



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- in rapporto alla Pianificazione di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del territorio di interesse, il tracciato di progetto interferisce con n. 4 corsi d'acqua principali, che da nord verso sud sono: - torrente Triolo; - torrente Salsola, in corrispondenza della confluenza con il torrente Vulgano; - torrente Laccio; - torrente Celone. Detti corsi d'acqua sono ricompresi nel "reticolo idrografico" (insieme dei corsi d'acqua comunque denominati) di cui al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) che ha recepito, per il territorio della Regione Puglia, il reticolo idrografico della Carta Idrogeomorfologica in tutti i suoi aggiornamenti e le cui aree di pertinenza (entro la distanza di 150 metri a destra e a sinistra dei citati corsi d'acqua) sono disciplinate ai sensi degli artt. 6 e 10 delle N.T.A. allegate al P.A.I.;
- il tracciato di progetto risulta interferire anche con alcuni corsi d'acqua minori, riportati sempre nel "reticolo idrografico" di cui al Piano di Gestione Rischio Alluvioni, affluenti dei corsi d'acqua principali innanzi indicati;
- lo stesso tracciato e le opere accessorie, inoltre, interferiscono in maniera diffusa con aree classificate ad "Alta pericolosità idraulica (AP)", a "Media pericolosità idraulica (M.P.)" e a "Bassa pericolosità idraulica (B.P.)", disciplinate rispettivamente degli artt. 7, 8 e 9 delle N.T.A. del P.A.I.;
- in tutte le aree a pericolosità idraulica, ai sensi dell'art. 4, comma 3 delle N.T.A. del P.A.I., le nuove attività e i nuovi interventi devono essere tali da:
 - migliorare o comunque non peggiorare le condizioni di funzionalità idraulica;
 - non costituire in nessun caso un fattore di aumento della pericolosità idraulica né localmente, né nei territori a valle o a monte, producendo significativi ostacoli al normale libero deflusso delle acque ovvero causando una riduzione significativa della capacità di invaso delle aree interessate;
 - non costituire un elemento pregiudizievole all'attenuazione o all'eliminazione delle specifiche cause di rischio esistenti;
 - non pregiudicare le sistemazioni idrauliche definitive né la realizzazione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino o dagli strumenti di programmazione provvisoria e urgente;
 - garantire condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza di cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
 - limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque anche attraverso adeguate reti di regimazione e di drenaggio;
 - rispondere a criteri di basso impatto ambientale facendo ricorso, laddove possibile, all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica;
- nelle stesse aree di cui agli artt. 6, 7, 8, 9 e 10 delle N.T.A. del P.A.I., sono consentiti, tra gli altri, "l'ampliamento e la ristrutturazione delle infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico esistenti, comprensive dei relativi manufatti di servizio, riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico, comprensive dei relativi manufatti di servizio, parimenti essenziali e non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del presente Piano e con la pianificazione degli interventi di mitigazione". Per tutti gli interventi consentiti, l'Autorità di Bacino Distrettuale richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Preso atto che:

- in relazione alla compatibilità idrologica e idraulica delle opere di progetto, la documentazione progettuale contiene una “Relazione Idrologica” e una “Relazione Idraulica”, corredate da tavole grafiche esplicative a diversa scala, in cui sono riportati i risultati degli studi di natura idrologica e idraulica condotti a supporto della progettazione delle nuove opere;
- lo studio idrologico ha individuato, per ciascun bacino relativo ai corsi d’acqua interferenti con le opere di progetto:
 - la portata di picco idrologica da impiegare nelle verifiche idrauliche monodimensionali delle nuove opere puntuali di attraversamento, sulla base dei bacini idrografici definiti su base cartografica DTM con maglia 8x8 metri;
 - gli idrogrammi di piena da impiegare nella modellazione bidimensionale da implementare per la verifica della messa in sicurezza idraulica dell’infrastruttura, da un lato, e, in quota parte, nella valutazione degli impatti di area vasta con particolare riferimento all’interferenza con le aree a perimetrazione idraulica, dall’altro, attraverso un modello di trasformazione afflussi-deflussi, sfruttando i dati o le analisi statistiche già svolte a partire da dati pluviometrici.
- lo studio idraulico ha riguardato:
 - verifiche monodimensionali puntuali in corrispondenza delle nuove opere di attraversamento al fine di accertare il franco di sicurezza rispetto al transito della portata idrologica duecentennale;
 - applicazione di modelli di calcolo numerico che simulano la propagazione delle piene in domini bidimensionali su area vasta, per la verifica della messa in sicurezza idraulica dell’infrastruttura rispetto ai fenomeni di esondazione extra-alveo e valutazione degli effetti;
- i modelli idraulici sono stati implementati utilizzando come base cartografica un modello digitale del terreno ottenuto integrando le seguenti fonti di informazioni topografiche: 1) cartografia aerofotogrammetrica; 2) DTM LIDAR con maglia 1x1 m del Geoportale Nazionale; 3) rilievo celerimetrico dell’area di intervento effettuato a Novembre 2020;
- le verifiche idrauliche monodimensionali sono state condotte al fine di determinare le caratteristiche del deflusso in condizioni di piena di un tratto significativo dei corsi d’acqua interferenti con la infrastruttura di progetto, per valutare in particolare le interazioni con le nuove opere di attraversamento e verificarne il franco idraulico di sicurezza. Le simulazioni condotte (con modello idraulico stazionario a moto permanente) sono state eseguite in riferimento delle portate di piena associate al tempo di ritorno di 200 anni, negli scenari di alveo indisturbato (ante-operam) e a seguito alla realizzazione dell’opera di attraversamento (post-operam). La ricostruzione del profilo di piena è stata eseguita in moto permanente con l’ausilio del software di calcolo HEC-RAS. Le sezioni di verifica sono state ottenute per interpolazione del DTM derivato dall’integrazione del rilievo LIDAR con il rilievo celerimetrico in sito, di cui al punto precedente;
- il modello idraulico bidimensionale sviluppato su area vasta è stato implementato tramite il software INFOWORKS 2D ICM di INNOVYZE; esso ha avuto l’obiettivo di verificare l’impatto della nuova opera di progetto sull’evoluzione delle dinamiche fluviali di tutti i tratti dei corsi d’acqua interessati dall’intervento, nello scenario ante-operam ed in seguito alla realizzazione delle opere in progetto, evidenziando eventuali



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

impatti dovuti all'ingombro dei rilevati rispetto alle aree individuate a pericolosità idraulica e valutare contestualmente gli effetti sul deflusso delle acque. Le verifiche sono state implementate su un dominio esteso circa 46,05 km² e per una estensione longitudinale, lungo gli assi dei corsi d'acqua principali interessati, variabile tra 5,5 km per il torrente Triolo e 2,1 km per il torrente Laccio. Le stesse verifiche hanno considerato gli idrogrammi di piena bicentenaria disponibili nell'area di interesse, limitatamente al torrente Celone, Laccio, Salsola e relativi affluenti e/o aree di esondazione, trasmessi ad ANAS da questa Autorità di Bacino Distrettuale con nota prot. n. 11950/2018, mentre per l'idrogramma caratteristico del torrente Triolo si è fatto riferimento alle risultanze dello studio idrologico precedentemente richiamato. I risultati ottenuti dal modello idraulico bidimensionale per la simulazione ante-operam sono stati affinati mediante taratura confrontando gli stessi con le estensioni delle aree allagabili perimetrate dal PAI vigente (aggiornato al 19.11.2019), ottenute anch'esse con modellazione bidimensionale. Nella stessa modellazione sono stati considerati gli attraversamenti della piattaforma stradale esistenti come elementi monodimensionali connessi alla maglia di modellazione bidimensionale, considerando le loro reali dimensioni e localizzazione come da rilievo, per simulare il funzionamento idraulico nel modo più realistico possibile.

dato atto che:

- le verifiche idrauliche puntuali di tipo monodimensionale, condotte in corrispondenza delle opere d'arte di attraversamento di progetto (nuovi ponti/viadotti), sono state svolte considerando valori della portata di picco sufficientemente cautelative rispetto alle caratteristiche fisiche dei bacini idrografici sottesi, e in molti casi superiori a quelle stimate dalla stessa Autorità di Bacino Distrettuale per la redazione delle mappe della pericolosità e del rischio relative al 1° ciclo del Piano di Gestione Rischio Alluvioni, i cui risultati sono pubblicati al link: <https://www.adb.puglia.it/public/page.php?96>;
- le stesse verifiche idrauliche di tipo monodimensionale hanno evidenziato, in condizioni post-operam, la sussistenza in tutti i casi di un franco idraulico di progetto, tra il livello di massima piena duecentennale e l'impalcato dei nuovi ponti/viadotti, superiore a quello minimo previsto dalla norma di settore (1,5 m - NTC 2018), come di seguito riportato:
 - nuovo viadotto torrente Triolo: franco di sicurezza 4,40 m;
 - nuovo viadotto torrente Salsola: franco di sicurezza 4,02 m;
 - nuovo ponte torrente Laccio su asse principale: franco di sicurezza 2,36 m;
 - nuovo ponte torrente Laccio su complanare OVEST: franco di sicurezza 2,28 m;
 - nuovo ponte torrente Laccio su complanare EST: franco di sicurezza 2,76 m;
 - nuovo ponte torrente Celone su asse principale: franco di sicurezza 3,45 m;
 - nuovo ponte torrente Celone su complanare EST: franco di sicurezza 3,70 m;
- dall'esame dei profili di corrente in condizioni ante-operam e post-operam ricavati dal citato modello monodimensionale e delle relative sezioni, in particolare per quelli relativi al torrente Triolo e al torrente Salsola, non appaiono esserci incrementi del tirante idrico in corrispondenza degli attraversamenti presenti lungo la linea ferroviaria, ubicata a valle dell'area di progetto, a seguito dell'adeguamento delle opere di attraversamento sulla S.S. 16 di progetto, tali da generare criticità per la sicurezza delle stesse opere ferroviarie;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC_protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- le verifiche relative al massimo scalzamento atteso al piede delle nuove opere di attraversamento, come conseguenza dell'azione erosiva della corrente sulle pile e spalle dei ponti a seguito del transito della piena di progetto, hanno fornito valori medi compresi tra 2,52 m (torrente Salsola) e 2,81 m (torrente Triolo). In considerazione di tali valori, le successive analisi della stabilità del fondo hanno portato alla definizione delle caratteristiche dei massi che dovranno costituire il corazzamento in corrispondenza dei nuovi ponti e viadotti, che dovranno avere un volume non inferiore a 0,3 m³ e un diametro medio variabile fino a 0,60 m. Inoltre, al fine di limitare l'effetto negativo delle velocità al fondo alveo, al di sotto del predetto rivestimento in massi è prevista la posa di un filtro di geotessuto per l'intero sviluppo della protezione;
- le verifiche idrauliche di tipo bidimensionale su area vasta, i cui risultati nello scenario ante-operam e post-operam sono stati esplicitati nelle Tavole grafiche "T00ID00IDRPL03_A" e "T00ID00IDRPL04_A" allegate al progetto, evidenziano, ad ampia scala, gli effetti idraulici indotti dalla nuova infrastruttura di progetto nel suo complesso;
- le predette verifiche evidenziano in particolare, nello stato di fatto, criticità idrauliche diffuse lungo tutto il tratto della S.S.16 compreso tra il torrente Celone e torrente Triolo, comportando la formazione di ampie aree di allagamento sia a monte che a valle degli attraversamenti esistenti, insufficienti al transito della portata bicentenaria di progetto, nonché fenomeni di sormonto idraulico dell'attuale asse stradale, laddove la pavimentazione stradale si trova quasi allo stesso livello del piano campagna;
- le stesse verifiche, nello stato di progetto, mostrano gli effetti che l'infrastruttura da realizzare produce sul regime idrico dell'area in esame, evidenziando come l'innalzamento calibrato della livelletta stradale dell'asse principale della S.S.16 evita il sormonto idraulico lungo lo stesso asse, ma limita il trasferimento di portata monte-valle che nello scenario ante-operam avveniva anche attraverso il sormonto della strada da parte della corrente durante la piena. Per compensare l'effetto barriera prodotto della nuova infrastruttura di progetto sono state previste, in diversi tratti, batterie di tombini e scatolari idraulici, con l'obiettivo di garantire continuità al deflusso laddove necessario e conferire trasparenza idraulica attraverso i rilevati. La ubicazione e le caratteristiche dimensionali dei predetti tombini/scatolari è riportata nelle Tavole grafiche "T00ID00IDRPL05_A", "T00ID00IDRPL06_A" e "T00ID00IDRPL07_A" allegate al progetto;
- i risultati ottenuti dalla modellazione idraulica bidimensionale, nello scenario di progetto, evidenziano comunque che l'asse stradale principale non viene interessato da fenomeni di allagamento, in conseguenza della piena di riferimento avente tempo di ritorno di 200 anni, garantendo la sicurezza idraulica della predetta infrastruttura;
- dal confronto tra le aree di allagamento dello scenario ante-operam e post-operam scaturite dalla modellazione idraulica, si riscontra comunque una maggiore estensione delle stesse aree di allagamento a monte degli attraversamenti nella simulazione di progetto. Detta estensione riguarda, a giudizio dei redattori degli studi di progetto, aree a destinazione agricola in cui la presenza di elementi potenzialmente esposti al rischio di allagamento è minima in termini di popolazione, servizi, infrastrutture, attività economiche, pertanto non ostante per la realizzazione degli interventi;

Considerato che:

- le opere in progetto realizzano l'ammodernamento e la messa in sicurezza di una infrastruttura stradale esistente (S.S.16-Adriatica) di carattere pubblico e, per come dichiarato nel progetto, non delegabilizzabile;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- gli interventi previsti, per come indicato negli elaborati progettuali ed in particolare negli elaborati tecnici di carattere idrologico e idraulico, hanno l'obiettivo di limitare al minimo le interferenze con le dinamiche esondative dei corsi d'acqua interferenti, limitando gli effetti sul regime idraulico complessivo delle aree interessate, e di migliorare le prestazioni idrauliche nei confronti delle possibili esondazioni dei torrenti interferenti potenziando la trasparenza idraulica;
 - il progetto presentato è corredato da studi idrologici ed idraulici di dettaglio nei quali, in linea generale, risulta argomentata la fattibilità delle opere proposte in rapporto alle condizioni idrauliche delle aree interessate, dimensionando adeguatamente le principali opere idrauliche previste e verificando per le stesse opere la sussistenza delle condizioni di sicurezza idraulica. Le analisi sono state condotte in conformità con le indicazioni delle NTA del vigente PAI e con la normativa tecnica di settore;
 - il progetto prevede anche la sistemazione e nuova risagomatura dell'alveo di alcuni tratti dei corsi d'acqua esistenti, all'intersezione con le opere di attraversamento e la realizzazione di numerose opere di presidio idraulico della piattaforma stradale (tombini, scatolari) all'intersezione con il reticolo idrografico e in corrispondenza delle aree soggette a pericolosità idraulica;
 - le analisi idrauliche con modello bidimensionale testimoniano che la piattaforma stradale dell'asse principale della S.S.16 oggetto dei lavori di adeguamento, e la quasi totalità della nuova tangenziale EST di progetto, non risultano interessate da sormonto idraulico per effetto di una piena con tempo di ritorno di 200 anni. Tuttavia dalla stessa analisi emerge che diversi tratti della tangenziale OVEST (assi stradali e piazzole di inversione di marcia) appaiono essere interessati, nello scenario di progetto, da intersezioni con aree allagabili, con tiranti idrici in alcuni casi anche significativi (a luoghi maggiori di 1,5 metri), soprattutto in prossimità dei principali corsi d'acqua presenti lungo il tracciato. Allo stesso modo, i sottovia di collegamento tra le due complanari, previsti al km 4+249 e al km 16+558 risultano interessati da scenari di allagamento per gli eventi meteorici di progetto. Tale condizione, pur nell'assunto che detta viabilità complanare OVEST riveste un livello di servizio minore - finalizzato alla connessione locale tra i fondi - rende comunque necessario un approfondimento degli aspetti progettuali connessi, in termini di protezione dei rilevati a seguito dell'incremento localizzato dei livelli di tirante idraulico, nonché dei relativi effetti sull'utilizzo della stessa viabilità da parte dell'utenza locale;
 - la progettazione delle opere di presidio e continuità idraulica previste lungo la viabilità complanare, in particolare quelle che intersecano i corsi d'acqua classificati come "reticolo idrografico" ai sensi dell'art. 36 delle N.T.A. del PAI (ci si riferisce in particolare ai tombini e scatolari codificati nelle tavole progettuali come: Tco66, Tco74, Tco79, Tsv1, Tsv10, T97, Tco87, Tco94, Tce91, T98, Tco98), non appaiono tenere conto della necessità di garantire un dimensionamento compatibile con il transito della piena con tempo di ritorno di 200 anni, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza idraulica previste dalle N.T.A. del P.A.I.;
 - per alcuni tratti della nuova viabilità di progetto (in particolare nel tratto compreso tra le progressive km 15+700 e km 19+500), in considerazione dei livelli di allagamento ottenuti nelle simulazioni idrauliche bidimensionali in condizioni post-operam, appare opportuno valutare l'inserimento di ulteriori opere di presidio idraulico (tombini o scatolari), al fine di assicurare per gli stessi tratti un adeguato livello di trasparenza idraulica e conseguentemente ridurre i livelli di possibile allagamento nei tratti a monte delle opere stesse;
- in relazione all'intervento di risagomatura degli argini del torrente Salsola, previsti in corrispondenza del nuovo attraversamento da realizzare, non appare adeguatamente evidenziata nelle tavole progettuali l'opera



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- tesa a garantire la corretta confluenza del corso d'acqua compreso tra la complanare ovest e l'asse principale della S.S. 16 in sinistra idraulica del torrente Salsola e lo stesso torrente Salsola; appare necessario, al riguardo, dimostrare il corretto funzionamento dell'eventuale opera di connessione tra il corso d'acqua immissario e il torrente Salsola, anche in presenza di portate di piena eccezionali, come previste dalle N.T.A. del PAI;
- negli studi geologici e geotecnici prodotti a corredo della progettazione definitiva, fermo restando l'argomentata complessiva fattibilità delle opere proposte in rapporto alle condizioni di stabilità delle aree interessate, risultano comunque evidenziate alcune problematiche di carattere geologico e geotecnico, non direttamente riconducibili ai fenomeni di dissesto idrogeologico *strictu sensu*, ma comunque da tenere in debito conto ai fini della corretta e oculata progettazione (tra queste, si evidenzia: - la presenza della falda idrica a profondità limitata rispetto al piano campagna, sostenuta da substrato impermeabile, con escursioni positive in periodi piovosi e possibile interferenza geotecnica con le opere di fondazione delle nuove strutture; - l'elevata compressibilità dei livelli più superficiali immediatamente al di sotto del suolo di copertura; - la variabile portanza dei terreni di fondazione).

In definitiva, alla luce di tutto quanto innanzi rappresentato, ed in particolare dei punti di cui ai precedenti "considerato che", la scrivente Autorità di Bacino Distrettuale, per quanto esposto e per quanto di propria competenza, esprime parere di compatibilità al PAI in relazione alla progettazione definitiva proposta, a condizione che, anche nella fase di progettazione esecutiva (e comunque prima della realizzazione delle opere) vengano eseguiti tutti gli approfondimenti necessari e sviluppate le conseguenti analisi e valutazioni ritenute necessarie, al fine di confermare/verificare le necessarie condizioni di sicurezza delle opere in progetto sulla base delle considerazioni innanzi riportate.

Nello specifico, fermo restando tutto quanto innanzi indicato, si ritiene opportuno raccomandare che:

- dovrà essere verificata l'adeguatezza, in numero e dimensioni, delle opere di presidio idraulico previste in corrispondenza dell'asse principale del tracciato stradale oggetto di adeguamento e della relativa viabilità complanare, nonché delle ulteriori opere a servizio della viabilità (svincoli, ecc.), al fine di assicurare il maggior livello di trasparenza idraulica dell'intera viabilità rispetto ai fenomeni di allagamento che possono verificarsi a seguito di eventi meteorici con tempi di ritorno previsti dal PAI;
- dovranno essere previste, a valle delle opere di presidio idraulico di cui al punto precedente, adeguate opere di protezione dei recapiti delle acque, siano essi naturali o artificiali, al fine di non innescare potenziali effetti erosivi o di escavazione, causati dai deflussi idrici concentrati provenienti dalle predette opere;
- nelle aree in cui, a seguito della modellazione idraulica bidimensionale in condizioni post-operam condotta nel progetto, sono risultati possibili allagamenti tali da interferire con le stesse opere di nuova realizzazione, e ove gli stessi fenomeni non siano escludibili, dovranno essere previste adeguate opere di protezione della sovrastruttura stradale e delle opere accessorie (sottovia, svincoli) al fine di evitare effetti erosivi o dannosi in relazione alla stabilità e integrità delle costruende opere. Tali considerazioni/ipotesi operative da compiersi nella fase esecutiva e comunque prima dell'avvio dei lavori, dovranno riguardare ogni altra eventuale area progettuale che dovesse presentare elementi di criticità idrogeologica analoghi a quelli citati;



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- dovranno essere nel dettaglio approfonditi e valutati gli effetti derivanti dalla maggiore estensione delle aree di possibile allagamento a monte dell'asse della S.S.16 oggetto dei lavori, come scaturiti dalla modellazione idraulica bidimensionale in condizioni post-operam, al fine di assicurare che gli stessi livelli di allagamento siano tali da non incrementare significativamente l'esposizione a rischio e/o danno degli elementi e/o i beni presenti, in termini di popolazione, servizi, infrastrutture, attività economiche, ecc. Nell'ipotesi che detti incrementi risultino, a seguito degli approfondimenti compiuti, tali da incidere in modo significativo sulla esposizione a pericolosità/rischio per la popolazione e/o le attività presenti nelle aree interessate, dovranno essere necessariamente individuate e progettate, prima dell'avvio dei lavori delle opere in progetto, tutte le opportune opere di mitigazione idraulica (ad es. vasche di laminazione, aree di naturale invaso, opere di protezione idraulica, ecc.) tese a ridurre al minimo gli effetti potenzialmente negativi degli allagamenti, in termini di entità ed estensione, nelle aree in cui gli stessi interferiscono con i beni e/o le attività esposte;
- per i previsti interventi di gestione delle interferenze presenti lungo il tracciato di progetto (interferenze aree, superficiali o interraste), come indicate nell'apposito elaborato "T00IN00INTRE01_A", la relativa soluzione (delocalizzazione, adeguamento, ecc.) dovrà essere valutata tenendo in debito conto gli scenari di possibile allagamento previsti dal PAI e dagli studi idraulici prodotti nel progetto in esame, assicurando che le eventuali nuove installazioni siano comunque conformi alle N.T.A. del P.A.I., acquisendo il parere di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, qualora previsto in fase di procedimento autorizzativo finalizzato all'autorizzazione all'esecuzione delle stesse opere;
- sia attuato un periodico monitoraggio delle condizioni di escavazione dell'alveo dei corsi d'acqua ove saranno realizzate le pile e le spalle di sostegno dei nuovi pinti/viadotti previsti in progetto, al fine di assicurare che le opere di protezione dell'alveo adottate e, in generale, le condizioni di staticità delle stesse opere d'arte e delle relative opere fondali, conservino un livello di sicurezza adeguato all'utilizzo delle stesse opere;
- sia prontamente installato e gestito, per l'intero tratto stradale oggetto dei lavori di ANAS di cui al presente progetto, il previsto impianto di segnalazione e allerta degli allagamenti, mediante sensori automatici in grado di evidenziare possibili situazioni di criticità idraulica lungo l'asse stradale principale e lungo gli assi complanari e i sottovia, al fine di allertare e/o impedire l'utilizzo della viabilità per gli utenti della stessa, mediante adeguate segnalazione su appositi pannelli e/o sistemi di interdizione dell'accesso alla stessa viabilità, ovvero consentire l'attuazione di tutte le ulteriori misure idonee a garantire la sicurezza della pubblica e privata incolumità nell'area interessata dalle opere.

La verifica di ottemperanza di quanto richiesto è demandata al Responsabile Unico del Procedimento autorizzativo finale.

Il Dirigente Tecnico
dott. geol. *Gennaro Capasso*

Il Segretario Generale
dott.ssa geol. *Elena Corbelli*

Referente pratica:
Geol. *Nicola Pulino*



REGIONE PUGLIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Servizio VIA, VlnCA

Presidente del Comitato Regionale V.I.A./A.I.A.
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: Comitato V.I.A./A.I.A – Parere ARPA Puglia nel procedimento ID VIP 6213 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra San Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il D.P.C.M. del 16.04.2021 codice CUP: F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019".

Società proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021
Lavori del Comitato V.I.A./A.I.A: seduta del 18.01.2022.

Vista la convocazione prot. n. 18826 del 29.12.2021 acquisita al protocollo ARPA al n. 0087932 del 30.12.2021, si ritrasmette il parere di ARPA Puglia già inviato con nota prot. n. 63747 del 20.09.2021 in quanto, per mero errore materiale, la scansione del documento non risultava completa.

1

Il Direttore dell'U.O.C. Ambienti Naturali
Dott. Nicola Ungaro



REGIONE PUGLIA
Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Servizio VIA, VinCA

Al Presidente del Comitato Regionale V.I.A./A.I.A.
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: Comitato V.I.A./A.I.A. – Parere ARPA Puglia nel procedimento ID VIP 6213 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra San Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il D.P.C.M. del 16.04.2021 codice CUP : F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019".

*Società proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021
Lavori del Comitato V.I.A./A.I.A.: seduta del 22-9-2021.*

Vista la convocazione acquisita al protocollo ARPA al n. 61927 del 13/9/2021.

I sottoscritti Direttori di ARPA Puglia, nella qualità di componenti del Comitato V.I.A./A.I.A. giusta D.D. 5/19, ai sensi del c. 4, art. 8 del RR 7/18 formalizzano il proprio contributo con la trasmissione del parere allegato.

Si rimette per il prosieguo.

Il Direttore dell'U.O.C. Ambienti Naturali
Dott. Nicola Ungaro

Il Direttore del Dipartimento di Foggia
Ing. Giovanni Napolitano

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 - Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia
Servizi Territoriali
Via Giuseppe Rosati 139 – FOGGIA
Tel. 0881 316200 -
e-mail: dap.fg@arpa.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

REGIONE PUGLIA
Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
Servizio VIA, VlnCA
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

p.c. Direttore Generale ARPA Puglia
Avv. Vito Bruno

Direttore Scientifico ARPA Puglia
Dott. Ing. Vincenzo Campanaro

Direttore Amministrativo ARPA Puglia
Dott. Antonio Salvatore Madaro

Oggetto: ID VIP 6213 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra San Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il D.P.C.M. del 16.04.2021 codice CUP : F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019".

Società proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021

Premesso che:

- Con nota PEC AOO_089/11444 del 28/07/2021, acquisita al protocollo ARPA n.53671 del 28-7-2021, codesta Autorità competente procedeva alla assegnazione pratica.
- La documentazione presa in considerazione, per la espressione del contributo da parte di questo dipartimento, è esclusivamente quella pubblicata sul sito istituzionale regionale.
- L'intervento riveste carattere di utilità sociale e risulta fortemente apprezzabile rispetto ai limitati impatti che ne scaturiscono e che sono essenzialmente individuabili nella fase di cantiere.

Visto e considerato quanto stabilito nei seguenti riferimenti legislativi:

- l'art. 146, comma 5 e 6 del D.Lgs. 22-1-2004 n.42 e s.m.i
- l'art. 9 comma 3 e art. 21, comma 7 del D.P.R. n.120/2017
- l'art. 6, comma 4bis della L.R. 11/2001 e s.m.i
- l'art. 28 della L.R. 11/2001 e s.m.i.
- l'art. 32 della legge n. 833/1978 e l'art. 117 del D.Lgs. n. 112/1998
- l'art. 27 del D.P.R. 380/2001

Preso atto dalla documentazione progettuale:

- *Che l'intervento pianificato da ANAS è finalizzato a migliorare la sicurezza, nonché i livelli di servizio della S.S. 16 "Adriatica", del tratto compreso tra il Km 651+000 (allaccio tangenziale di S. Severo) e al Km 670+500 (allaccio tangenziale di Foggia), per uno sviluppo complessivo in realtà di circa 22,5 Km, comprensivo dei raccordi necessari alla fine del tracciato di progetto con le tangenziali.*
- *Per quanto detto, le soluzioni studiate per il presente progetto sono tutte di adeguamento in sede dell'esistente che si concretizzano negli aspetti essenziali riportati di seguito:*
 - *Adeguamento alla categoria C1 del D.M. 05/11/2001, consistente nell'adeguamento della larghezza della sezione trasversale, ove necessario, e negli adeguamenti degli elementi*

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 - Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Foggia
Servizi Territoriali
Via Giuseppe Rosati 139 – FOGGIA
Tel. 0881 316200 -
e-mail: dap.fg@arpa.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

marginali come banchine, barriere, arginelli, oltre che ottimizzazione dell'idraulica di piattaforma;

- *Eliminazione, per quanto possibile, degli accessi diretti tra fondi privati e SS16;*
- *Realizzazione di viabilità di servizio, per lo più complanari all'asse principale, avente la finalità oltre che di servire gli accessi privati prima citati, anche di assorbire il traffico "lento" della SS16 ossia quello costituito da mezzi agricoli e/o mezzi pesanti e, più in generale il traffico caratterizzato da spostamenti locali;*
- *Previsioni di nuovi svincoli e messa in sicurezza e/o adeguamenti di quelli esistenti.*

Valutata la documentazione progettuale acquisita dal sito istituzionale regionale in data 27-8-2021, per quanto sopra evidenziato nell'ambito del presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA e per quanto di competenza esclusivamente in relazione ai possibili aspetti emissivi, non si rilevano particolari criticità. Pertanto, si ritiene il progetto NON assoggettabile a VIA. L'intervento riveste carattere di utilità sociale e risulta fortemente apprezzabile rispetto ai limitati impatti emissivi che ne scaturiscono, ritenuti essenzialmente individuabili nella fase di cantiere e per i quali risulta possibile limitarli con le seguenti prescrizioni.

1. Sia previsto, prima dell'inizio della fase di cantiere, un programma di pronto intervento che contempli la messa in atto di idonei accorgimenti tecnici atti a fronteggiare qualsiasi tipo di versamento accidentale di sostanze pericolose, oltre ad opportune modalità di monitoraggio ambientale del suolo/sottosuolo, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee.
2. Nella fase di cantiere dovranno predisporre aree dedicate al deposito temporaneo dei materiali configurabili come rifiuti; il deposito temporaneo dovrà avvenire per categorie omogenee identificate con codice C.E.R. in base alla provenienza ed alle caratteristiche del rifiuto stesso.
3. Sia effettuata la raccolta differenziata di eventuali rifiuti prodotti nella fase esecutiva e di realizzazione dell'opera (imballaggi, legname, ferro, ecc.).
4. Siano massimizzati gli accorgimenti durante la fase di cantiere, tali da minimizzare l'interferenza con l'habitat circostante con particolare attenzione alla dispersione di polveri.
5. In corrispondenza di recettori dove sono state stimate potenziali criticità in merito all'impatto acustico dovrà utilizzarsi la misura di mitigazione acustica attiva in prossimità dello scavo installando una "Barriera Fonoisolante Mobile" al fine di prevenire eventuali lamenti da parte della popolazione residente.
6. Eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo sia pianificato e condotto nei termini e modalità previsti dalla disciplina di cui al DPR n.120/2017.
7. Per le operazioni di impianto di nuclei di vegetazione arborea arbustiva sarà necessario avvalersi della consulenza di un tecnico specializzato, sia per quanto riguarda la scelta delle specie da utilizzare, compatibilmente con le caratteristiche ecologiche del sito, sia per quanto riguarda le tecniche di impianto.
8. Per quanto riguarda le operazioni di espianto e successivo reimpianto di elementi arborei presenti nell'area di intervento e/o nelle aree limitrofe, nonché per ridurre i potenziali impatti sulla fauna, siano osservate tutte le indicazioni operative e di salvaguardia riportate nello studio preliminare (rif. 7.2.5.4 Misure di mitigazione).
9. Considerato che il tracciato stradale sella SS 16 tra Foggia e San Severo risulta interferente con n.4 principali corsi d'acqua identificati nel torrente Laccio, Triolo, Salsola e Celone, per evitare che le valutazioni sulla qualità delle acque superficiali possano essere inficiate dalle operazioni di cantiere, siano eseguite tutte le misure di mitigazione riportate nello studio preliminare (rif. 7.2.3.4 Misure di



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

Mitigazione). Inoltre, la ditta esecutrice dovrà informare ARPA Puglia delle date di inizio e fine dei lavori nei tratti interessati dalle interferenze sopra citate.

10. Considerato che il proponente ha proposto in via precauzione di attuare un piano di monitoraggio per l'ambiente idrico riferito alla componente delle acque superficiali, sia predisposto e concordato con ARPA Puglia tale piano di monitoraggio, in accordo a quanto previsto dal Programma di monitoraggio dei Corpi Idrici Superficiali redatto ai sensi dei Decreti Ministeriali n. 56/2009 e n. 260/2010.

Per tutti gli aspetti non esplicitamente indicati nella presente valutazione il gestore è comunque tenuto al rispetto delle disposizioni contenute nelle normative settoriali in materia di protezione dell'ambiente, nonché ad acquisire eventuali ulteriori autorizzazioni.

La presente valutazione è rilasciata, per quanto di competenza, quale atto endoprocedimentale, sono fatti salvi i diritti dei terzi, le determinazioni delle altre autorità competenti e la titolarità di codesta Autorità Competente per quanto attiene il provvedimento propedeutico al rilascio del parere finale dell'autorizzazione in questione.

¹ https://www.arpa.puglia.it/pagina2876_acque-superficiali.html



**REGIONE
PUGLIA**

Trasmissione a mezzo
P.E.C. ai sensi dell'art.
47 d.lgs. n. 82/2005

**DIPARTIMENTO Bilancio,
Affari Generali e Infrastrutture**

SEZIONE Demanio e Patrimonio

**SERVIZIO Amministrazione Beni del demanio
armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria**

Spett.le

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Regione Puglia

pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Spet.le

ANAS

c.a.

Commissario Straordinario

Ing. Vincenzo Marzi

pec: anas@postacert.stradeanas.it

e p.c.

SEZIONE DEMANIO E PATRIMONIO

pec:

serviziodemanio patrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it

**Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio
per le Province di Barletta – Andria – Trani e Foggia**

pec: mbac-sabap-fg@mailcert.beniculturali.it

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare**

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la
qualità dello sviluppo

Div. V – Sistemi di Valutazione Ambientale

pec: CRESS@PEC.minambiente.it

Oggetto: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006, relativa al progetto "S.S. 16 Adriatica – Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra San Severo e Foggia" – Intervento rientrante tra le opere commissariate con il DPCM del 16.042021 codice CUP: F51B16000540001, con applicazione dell'art. 4, c. 2 del D.L. 32/2019, convertito in L. 55/2019" – Proponente Commissario straordinario nominato con DPCM del 16.04.2021

www.regione.puglia.it

Servizio Amministrazione Beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria
Piazza Cavour, 23 - 71121 Foggia – Tel.0881/706581 - Fax: 0881 706584
e-mail: ufficioparcotratturi@regione.puglia.it - pec: parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO Bilancio,
Affari Generali e Infrastrutture**

SEZIONE Demanio e Patrimonio

**SERVIZIO Amministrazione Beni del demanio
armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria**

Facendo seguito alla nota prot. n. 599608 del 27/09/2021 con cui l'ANAS, a valle dell'incontro informale tenuto presso gli uffici regionali in data 21 settembre, manifestava la propria disponibilità ad attivare un Tavolo Tecnico orientato alla valorizzazione del Tratturo Magno che integri il progetto di adeguamento della SS 16, e chiedeva a questo Servizio di voler riesaminare le conclusioni espresse nella nota prot. 14930 del 03/09/2021, si comunica quanto segue.

Confermando l'esigenza di tutela del Tratturo Magno e la necessità di prevedere misure di compensazione, mitigazione nonché azioni di valorizzazione del bene secondo soluzioni co-progettate con il Servizio scrivente, si ritiene che il Tavolo Tecnico proposto possa essere il luogo idoneo per l'elaborazione di tali soluzioni.

Infatti, detto Tavolo dovrà elaborare un progetto relativo alle suddette opere di compensazione, mitigazione e valorizzazione del Tratturo Magno che integri quello di adeguamento della SS16, e che ANAS si impegna a realizzare. I lavori del Tavolo Tecnico si concluderanno con formale approvazione delle risultanze progettuali da parte del Servizio scrivente.

La progettazione dovrà seguire i criteri progettuali per gli interventi nel "Parco dei Tratturi di Puglia", già individuati con D.G.R. 2411/2019, ossia la salvaguardia della **continuità** dell'asta tratturale, la **fruibilità** del percorso e la **leggibilità** del tracciato, capaci di garantire che ogni azione di trasformazione sulle aree tratturali possa costituire occasione di valorizzazione del tratturo stesso.

In particolare, dovranno essere affrontati aspetti chiave, quali l'uso della vegetazione per la ricostruzione e valorizzazione di paesaggi identitari e il rafforzamento delle reti ecologiche, le modalità di adeguamento della mobilità esistente alla mobilità dolce e gli accessi intermodali con l'individuazione di percorsi dedicati e la connessione con gli altri percorsi di interesse, la leggibilità del bordo tratturale con ripristino di cippi esistenti o installazione di nuovi cippi, la creazione di un'identità visiva comune a tutti i tratturi della rete pugliese che faccia riferimento al Parco dei Tratturi, la rimozione di elementi impattanti (discariche abusive, fenomeni di degrado ambientale), ecc.

Pertanto, considerato che

- ANAS si è dichiarata disposta ad anticipare l'auspicata rimodulazione progettuale richiesta, tesa a definire misure di compensazione, mitigazione, azioni ed opere di valorizzazione del bene volte a minimizzare l'impatto dell'intervento sul Regio Tratturo L'Aquila – Foggia;

www.regione.puglia.it

Servizio Amministrazione Beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria
Piazza Cavour, 23 - 71121 Foggia – Tel.0881/706581 - Fax: 0881 706584
e-mail: ufficioparcotratturi@regione.puglia.it - pec: parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO Bilancio,
Affari Generali e Infrastrutture**

SEZIONE Demanio e Patrimonio

**SERVIZIO Amministrazione Beni del demanio
armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria**

- il Tavolo Tecnico si configura come luogo idoneo alla co-progettazione raccomandata nel predetto parere;

il Servizio Scrivente ritiene che le necessarie valutazioni di competenza sul progetto revisionato e integrato con misure di compensazione, mitigazione, azioni ed opere di valorizzazione del bene, relative all'impatto sul Tratturo Magno generato dall'intervento, essendo di fatto anticipate e recepite in sede di Tavolo Tecnico, *rendano non più indispensabile l'attivazione di un successivo grado di valutazione ambientale dell'intervento stesso, quale il procedimento di VIA.*

Si rappresenta ad ogni modo, che sarà necessario acquisire l'autorizzazione della competente Soprintendenza, sia per la realizzazione delle opere stradali di adeguamento della SS 16 che per le opere di valorizzazione e compensazione, di cui si auspica quindi la partecipazione al Tavolo Tecnico.

Cordiali Saluti.

Il funzionario tecnico
Ing. Giovanna Caratù PhD

Il funzionario tecnico
Ing. Antonietta La Nave

Il funzionario PO
Avv. Anna Maria D'Emilio

La Dirigente del Servizio
Avv. Costanza Moreo

www.regione.puglia.it

Servizio Amministrazione Beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria
Piazza Cavour, 23 - 71121 Foggia - Tel.0881/706581 - Fax: 0881 706584
e-mail: ufficioparcotratturi@regione.puglia.it - pec: parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it

Prot. r_puglia/AOO_089-18/01/2022/414



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VInCA**

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 18/01/2022 – Verifica di assoggettabilità a VIA

ai sensi del R.R. n. 7 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

Procedimento: ID VIP 6213 Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

VInCA: NO SI

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: [ID VIP 6213] - Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo "al progetto di lavori di adeguamento del tratto compreso tra Foggia e San Severo della Strada Statale 16"

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - Parte II - All. IV, punto 7, lett. h) strade extraurbane secondarie
L.R. 11/2001 e ss.mm.ii. - Elenco B1, lett. B.1.c) strade extraurbane secondarie a carattere regionale

Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (già M.A.T.T.M.) ai sensi dell'art. 7 bis, co. 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Proponente: ANAS SpA – Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021.

Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. n. 07/2018

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web del Ministero della Transizione Ecologica (già M.A.T.T.M.), sono di seguito elencati:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7935>

ELABORATI DI PROGETTO

T00EG00GENRE02-A	Relazione illustrativa
T00EG00GENRE03-A	Relazione tecnica
T00PS00TRACO01-A	Corografia 1:10.000 - Tav. 1 di 3
T00PS00TRACO02-A	Corografia 1:10.000 - Tav. 2 di 3
T00PS00TRACO03-A	Corografia 1:10.000 - Tav. 3 di 3
P00PS00TRAPP01-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 1 di 13
P00PS00TRAPP02-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 2 di 13
P00PS00TRAPP03-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 3 di 13
P00PS00TRAPP04-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 4 di 13



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

POOPSO0TRAPP05-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 5 di 13
POOPSO0TRAPP06-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 6 di 13
POOPSO0TRAPP07-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 7 di 13
POOPSO0TRAPP08-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 8 di 13
POOPSO0TRAPP09-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 9 di 13
POOPSO0TRAPP10-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 10 di 13
POOPSO0TRAPP11-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 11 di 13
POOPSO0TRAPP12-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 12 di 13
POOPSO0TRAPP13-A	Planimetria generale di progetto e tracciamento - Tav. 13 di 13
POOPSO0TRAPO01-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 1 di 13
POOPSO0TRAPO02-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 2 di 13
POOPSO0TRAPO03-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 3 di 13
POOPSO0TRAPO04-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 4 di 13
POOPSO0TRAPO05-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 5 di 13
POOPSO0TRAPO06-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 6 di 13
POOPSO0TRAPO07-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 7 di 13
POOPSO0TRAPO08-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 8 di 13
POOPSO0TRAPO09-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 9 di 13
POOPSO0TRAPO10-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 10 di 13
POOPSO0TRAPO11-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 11 di 13
POOPSO0TRAPO12-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 12 di 13
POOPSO0TRAPO13-A	Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 13 di 13
POOPSO0TRAFP01-A	Profilo longitudinale - Tav. 1 di 22
POOPSO0TRAFP02-A	Profilo longitudinale - Tav. 2 di 22
POOPSO0TRAFP03-A	Profilo longitudinale - Tav. 3 di 22
POOPSO0TRAFP04-A	Profilo longitudinale - Tav. 4 di 22
POOPSO0TRAFP05-A	Profilo longitudinale - Tav. 5 di 22
POOPSO0TRAFP06-A	Profilo longitudinale - Tav. 6 di 22
POOPSO0TRAFP07-A	Profilo longitudinale - Tav. 7 di 22
POOPSO0TRAFP08-A	Profilo longitudinale - Tav. 8 di 22
POOPSO0TRAFP09-A	Profilo longitudinale - Tav. 9 di 22
POOPSO0TRAFP10-A	Profilo longitudinale - Tav. 10 di 22
POOPSO0TRAFP11-A	Profilo longitudinale - Tav. 11 di 22
POOPSO0TRAFP12-A	Profilo longitudinale - Tav. 12 di 22
POOPSO0TRAFP13-A	Profilo longitudinale - Tav. 13 di 22
POOPSO0TRAFP14-A	Profilo longitudinale - Tav. 14 di 22
POOPSO0TRAFP15-A	Profilo longitudinale - Tav. 15 di 22
POOPSO0TRAFP16-A	Profilo longitudinale - Tav. 16 di 22
POOPSO0TRAFP17-A	Profilo longitudinale - Tav. 17 di 22
POOPSO0TRAFP18-A	Profilo longitudinale - Tav. 18 di 22
POOPSO0TRAFP19-A	Profilo longitudinale - Tav. 19 di 22
POOPSO0TRAFP20-A	Profilo longitudinale - Tav. 20 di 22
POOPSO0TRAFP21-A	Profilo longitudinale - Tav. 21 di 22
POOPSO0TRAFP22-A	Profilo longitudinale - Tav. 22 di 22



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

P00PS00TRAST01-A	Sezioni Tipo - 1 di 3
P00PS00TRAST02-A	Sezioni Tipo - 2 di 3
P00PS00TRAST03-A	Sezioni Tipo - 3 di 3
P00VI01STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI02STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI03STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI04STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI05STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI06STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
P00VI07STRPF01-A	Planimetria sezione longitudinale e trasversale
T00CA00CANRE01-A	Relazione cantierizzazione
T00CA00CANPL01-A	Planimetria aree di cantiere
T00CA00CANPE01-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 1
T00CA00CANPE02-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 2
T00CA00CANPE03-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 3
T00CA00CANPE04-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 4
T00CA00CANPE05-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 5
T00CA00CANPE06-A	Fasi costruttive - viabilità di servizio - Tav. 6
T00CA00CANLF01-A	Layout cantiere operativo CO_1 e area tecnica AT_2
T00CA00CANLF02-A	Layout cantiere base CB_1 e area tecnica AT_1
T00CA00CANLF03-A	Layout area tecnica AT_3
T00CA00CANLF04-A	Layout cantiere operativo CO_2 e area tecnica AT_4
T00CA00CANCO01-A	Corografia ubicazione siti di approvvigionamento e conferimento inerti
T00CA00CANCRO01-A	Cronoprogramma

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

T00IA00AMBRE01-B	Studio preliminare ambientale - Relazione
T00IA10AMBCO01-A	Corografia
T00IA10AMBCT01-A	PAI: Assetto idraulico
T00IA10AMBCT02-A	PAI: Assetto geomorfologico
T00IA10AMBCT03-A	PPTR
T00IA10AMBCT04-A	Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale
T00IA10AMBCT05-A	Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Provinciale
T00IA10AMBCT06-A	Carta dei vincoli e delle tutele
T00IA10AMBCT07-A	Stralcio Piano Regionale dei Trasporti
T00IA20AMBCO01-A	Organizzazione attuale del sistema infrastrutturale
T00IA20AMBPO01-A	Fotopiano con tracciato
T00IA20AMBCT01-A	Documentazione fotografica_Foggia
T00IA20AMBCT02-A	Documentazione fotografica_San Severo
T00IA20AMBPL01-A	Planimetria alternativa di progetto 1
T00IA20AMBPL02-A	Planimetria alternativa di progetto 2
T00IA20AMBPL03-A	Planimetria alternativa di progetto 3
T00IA20AMBPL04-A	Planimetrie e profili longitudinali soluzione di progetto



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

T00IA20AMBSZ01-A	Sezioni tipo corpo stradale e opere d'arte di progetto
T00IA20AMBPL05-B	Planimetria interventi di inserimento paesaggistico e ambientale
T00IA20AMBPL06-B	Planimetria interventi di inserimento paesaggistico e ambientale
T00IA20AMBSZ02-B	Sezioni tipo e dettagli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale
T00IA31AMBRE01-B	Relazione
T00IA32AMBRE01-A	Relazione acustica
T00IA32AMBSC01-A	Schede di censimento dei ricettori
T00IA32AMBSC02-A	Rapporto di Misura
T00IA32AMBCT01-A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche e punti di misura - Tav 1
T00IA32AMBCT02-A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche e punti di misura - Tav 2
T00IA32AMBCT03-A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche e punti di misura - Tav 3
T00IA32AMBCT04-A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche e punti di misura - Tav 4
T00IA32AMBCT05-A	Clima acustico stato attuale diurno - Tav 1
T00IA32AMBCT06-A	Clima acustico stato attuale diurno - Tav 2
T00IA32AMBCT07-A	Clima acustico stato attuale diurno - Tav 3
T00IA32AMBCT08-A	Clima acustico stato attuale diurno - Tav 4
T00IA32AMBCT09-A	Clima acustico stato attuale notturno - Tav 1
T00IA32AMBCT10-A	Clima acustico stato attuale notturno - Tav 2
T00IA32AMBCT11-A	Clima acustico stato attuale notturno - Tav 3
T00IA32AMBCT12-A	Clima acustico stato attuale notturno - Tav 4
T00IA32AMBCT13-A	Clima acustico stato progetto diurno - Tav 1
T00IA32AMBCT14-A	Clima acustico stato progetto diurno - Tav 2
T00IA32AMBCT15-A	Clima acustico stato progetto diurno - Tav 3
T00IA32AMBCT16-A	Clima acustico stato progetto diurno - Tav 4
T00IA32AMBCT17-A	Clima acustico stato progetto notturno - Tav 1
T00IA32AMBCT18-A	Clima acustico stato progetto notturno - Tav 2
T00IA32AMBCT19-A	Clima acustico stato progetto notturno - Tav 3
T00IA32AMBCT20-A	Clima acustico stato progetto notturno - Tav 4
T00IA33AMBCT01-A	Carta del reticolo idrografico e corografia dei bacini
T00IA34AMBCT01-A	Carta geologica e geomorfologica - Scala di contesto - Tav 1
T00IA34AMBCT02-A	Carta geologica e geomorfologica - Scala di contesto - Tav 2
T00IA34AMBCT03-A	Carta geologica e geomorfologica - Scala di contesto - Tav 3
T00IA35AMBCT01-A	Carta dell'uso del suolo: matrice naturale
T00IA35AMBCT02-A	Carta dell'uso del suolo: matrice agricola
T00IA35AMBCT03-A	Carta dell'uso del suolo: matrice antropica
T00IA36AMBCT01-A	Carta della vegetazione reale
T00IA36AMBCT02-A	Carta delle unità ecosistemiche
T00IA37AMBRE01-B	Relazione Paesaggistica
T00IA37AMBCT01-A	Contesto e struttura del paesaggio
T00IA37AMBCT02-A	Morfologia del paesaggio e percezione visiva
T00IA37AMBFO01-A	Simulazioni morfologiche
T00IA37AMBFO02-B	Fotoinserimenti

DOCUMENTAZIONE TECNICO-AMBIENTALE

T00GE00GEORE01-A	Relazione geologica e geomorfologica
------------------	--------------------------------------



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

T00GE00GEORE02-A	Relazione idrogeologica
T00GE00GEOPLO1-A	Carta geologica - Tavola 1
T00GE00GEOPLO2-A	Carta geologica - Tavola 2
T00GE00GEOPLO3-A	Carta geologica - Tavola 3
T00GE00GEOPLO4-A	Carta geologica - Tavola 4
T00GE00GEOPLO5-A	Carta geologica - Tavola 5
T00GE00GE0FG01-A	Profilo geologico
T00ID00IDRRE01-A	Relazione idrologica
T00ID00IDRRE02-A	Relazione idraulica
T00ID00IDRCO01-A	Corografia dei bacini idrografici
T00ID00IDRPL01-A	Planimetria delle interferenze con il reticolo idrografico
T00ID00IDRPL02-A	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI (vigente)
T00ID00IDRPL03-A	Planimetria aree di esondazione - ante operam
T00ID00IDRPL04-A	Planimetria aree di esondazione - post operam
T00ID00IDRDI01-A	Interventi di sistemazione idraulica - Torrente Triolo
T00ID00IDRDI02-A	Interventi di sistemazione idraulica - Torrente Salsola
T00ID00IDRDI03-A	Interventi di sistemazione idraulica - Torrente Celone
T00ID00IDRPL05-A	Planimetrie degli schemi di smaltimento di piattaforma - Tav. 1
T00ID00IDRPL06-A	Planimetrie degli schemi di smaltimento di piattaforma - Tav. 2
T00ID00IDRPL07-A	Planimetrie degli schemi di smaltimento di piattaforma - Tav. 3
T00ID00IDRDI06-A	Attraversamento sul torrente Laccio
T00CM00CMSES01-A	Stima sommaria dei lavori
T00CM00CMSEE01-A	Quadro economico
T00SG00GENRE01-A-1	Relazione Archeologica
T00SG00GENCT01-A-1	Carta delle Presenze Archeologiche - Tav a
T00SG00GENCT02-A-1	Carta delle Presenze Archeologiche - Tav b
T00SG00GENCT03-A-1	Carta dell'uso e visibilità dei suoli, UR e UT - Tav a
T00SG00GENCT04-A-1	Carta dell'uso e visibilità dei suoli, UR e UT - Tav b
T00SG00GENCT05-A-1	Carta dell'uso e visibilità dei suoli, UR e UT - Tav c
T00SG00GENCT06-A-1	Carta del Potenziale Archeologico - Tav a
T00SG00GENCT07-A-1	Carta del Potenziale Archeologico - Tav b
T00SG00GENCT08-A-1	Carta del Rischio Archeologico - Tav a
T00SG00GENCT09-A-1	Carta del Rischio Archeologico - Tav b

ELABORATI INTEGRATIVI trasmessi con nota prot. n. CDG-0601776.27-U del 27.09.2021

PD SS16_Integrazioni Paesaggio - Regione Puglia Foggia San Severo

Piano di indagini archeologiche:

T00SG01GENPL01_A(1).	Planimetria ubicazione indagini
T00SG01GENPO01_A(1)	Planimetria ubicazione indagini su ortofoto
T00SG01GENRE01_A(1)	Relazione Illustrativa
T00SG01GENSZ01_A(1)	Sezioni tipo



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B-

Il progetto in esame riguarda l'adeguamento della sede viaria esistente della SS 16 Adriatica a strada di categoria C1, e la realizzazione ex novo della viabilità complanare e dei relativi svincoli lungo il tratto compreso tra il km 651+000 (allaccio tangenziale di S. Severo) e al km 670+500 (allaccio tangenziale di Foggia). finalizzato a migliorarne la sicurezza e i livelli di servizio, a ridurre i tempi di percorrenza dei traffici di attraversamento, rendendo la SS 16 una valida alternativa all'utilizzo della A 14 sia per il traffico locale che quello a lunga percorrenza (ridistribuzione del carico sulla rete).

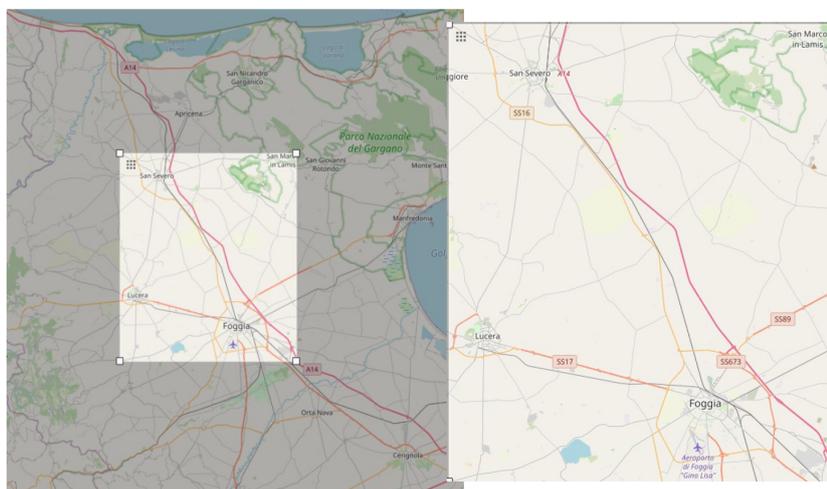
L'intervento di adeguamento della SS 16 "Adriatica" nel tratto tra S. Severo e Foggia è previsto nel *Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia - Piano Attuativo 2015-2019*, nei documenti di programmazione Anas - *Piano Pluriennale 2016-2020* oltre che nelle *Delibere CIPE nr. 25/2016 e nr. 54/2016* inerenti i finanziamenti di cui al Fondo Sviluppo e Coesione.

Sulla base delle linee strategiche generali definite dalla Commissione Europea, il *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020* prevede, tra i suoi obiettivi, il "Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali". All'interno di tale obiettivo il Piano prevede "Misure infrastrutturali e strategiche" che includono principalmente interventi sull'infrastruttura, volti alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane esistenti, alla moderazione del traffico e alla messa in sicurezza di particolari utenze a rischio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area interessata dalle opere in progetto si colloca in un territorio prevalentemente dedicato a monoculture seminate a trama larga. Nella parte periurbana di San Severo, a Nord, il progetto intercetta aree pianeggianti di oliveti a trama larga e mosaici agricoli a trama regolare e non. Nelle zone limitrofe a Foggia il progetto incontra mosaici agricoli periurbani e perifluviali. Nelle zone più prossime ai centri urbani di S. Severo e Foggia sono presenti alcune attività artigianali/industriali.

Nell'ambito dello stesso corridoio e in parallelo tra loro, si sviluppano l'Autostrada A 14, la linea delle Ferrovie dello Stato, la stessa SS 16 e, poco oltre, la SP 13 S. Severo-Palmari.



Nel tempo si sono aggiunti numerosi accessi diretti tra proprietà private e strada statale che, di fatto, costituiscono un elemento di criticità ai fini della sicurezza della circolazione. Altri elementi sfavorevoli sono la tipologia di traffico (presenza di mezzi lenti agricoli e/o mezzi pesanti) e il diffuso mancato rispetto delle norme del Codice della Strada (in primis i limiti di velocità e i divieti di sorpasso).

Il paesaggio agrario è interrotto da tre connessioni ecologiche caratterizzate come corsi d'acqua episodici relativi a torrenti che si distaccano dai due vasti gruppi idrici: Torrente Triolo, Torrente Salsola e Torrente Celone.

AREE NATURALI PROTETTE

L'intervento non intercetta siti tutelati dalla Rete Natura 2000, non interferisce con SIC/ZPS e/o con ulteriori Aree naturali protette.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Si rileva infatti una distanza di oltre 13,7 km tra il punto finale dell'intervento in esame (corrispondente alla progressiva km 670+500, allaccio tangenziale di Foggia) ed i confini delle aree ZSC IT 911008 "Valloni e Steppe Pedegarganiche", ZPS IT 9110039 "Promontorio del Gargano" e IBA 230. Dista circa 13 km dal limite estremo del SIC IT 9110032 "Valle del Cervaro e Bosco dell'Incoronata" che interessa una porzione meridionale del territorio comunale di Foggia.

PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

PAI: Assetto idraulico T00IA10AMBCT01_A, PAI: Assetto geomorfologico T00IA10AMBCT02_A, Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI (vigente) T00ID00IDRPL02_A.

Relazione idrologica T00ID00IDRRE01-A, Relazione idraulica T00ID00IDRRE02-A

Dall'esame della Cartografia aggiornata del PAI si evidenzia che le aree di intervento non sono a rischio geomorfologico, rientrano parzialmente in zone di pericolosità idraulica, classificate dal PAI come ad Alta (AP), Media (MP) e Bassa Pericolosità (BP) e, pertanto, sono soggette alle prescrizioni di cui agli articoli 7-8-9, delle NTA.

Le conclusioni delle analisi idrologico – idrauliche, presentate nelle *Relazione idraulica e Relazione idrologica*, attestano che nello scenario di progetto l'asse stradale principale non viene interessato da fenomeni di allagamento, garantendo la sicurezza idraulica dell'infrastruttura ed eliminando il fattore di rischio elevato (R4) ad oggi presente.

Tra gli interventi di progetto, rientra anche la risagomatura dell'alveo in corrispondenza degli attraversamenti principali.

PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE /PTA)

L'area di intervento non rientra in zone di protezione speciale idrologica.

Le opere in oggetto non prevedono la richiesta del rilascio di nuove concessioni per usi irrigui, industriali e civili; non comportano il rilascio o l'impiego di nitrati di origine agricola; non interessano zone di protezione speciale idrologica.

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

PPTR T00IA10AMBCT03-A

carta dei vincoli T00IA10AMBCT06_A

studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B

PD SS16_Integrazioni Paesaggio - Regione Puglia Foggia San Severo

La presente tabella sintetizza le interferenze del progetto con i vincoli del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Regione Puglia:

	Sistema di Tutela	Interferenza SI/NO
Sistema delle Tutele del PPTR Approvato con DGR n. 176/2015 e aggiornato con DGR n. 1543 del 2 agosto 2019 (BURP n. 103 del 10.09.2019).	6.1: STRUTTURA IDROGEOLOGICA	
	6.1.1: Componente geomorfologica	NO
	6.1.2: Componente idrogeologiche	SI
	6.2: STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE	
	6.2.1: Componente botanico vegetale	NO
	6.2.2: Componenti delle aree protette	NO
	6.3: STRUTTURA ANTROPICA E STORICO CULTURALE	
	6.3.1: Componenti culturali e insediative	SI
	6.3.2: Componenti dei valori percettivi	NO

Tabella 4-4. Interferenza dell'intervento con le componenti del PPTR

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B

PD SS16_Integrazioni Paesaggio - Regione Puglia Foggia San Severo

In relazione alla compatibilità dell'intervento con le prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR, e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati, l'intervento è **soggetto ad Autorizzazione Paesaggistica in deroga** ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR.

Infatti, ai sensi del comma 1 del suddetto art. 95 "**Le opere pubbliche o di pubblica utilità il rilascio del provvedimento di deroga è di competenza della Regione**".



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Con l'elaborato *PD SS16_Integrazioni Paesaggio - Regione Puglia Foggia San Severo* il Proponente risponde alla richiesta di dimostrazione della compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, riportati nella Sezione C2 della Scheda d'Ambito paesaggistico "Tavoliere".

Tratturi - Nel rispetto delle direttive delle NTA del PPTR, in particolare dell'art. 178 che riguarda le componenti culturali e insediative, il progetto prevede la salvaguardia e la riqualificazione della rete dei tratturi (un tratto affianca parallelamente l'infrastruttura) tramite una fascia verde continua. In questo modo la percorribilità del tratturo verrà mantenuta e protetta dall'interferenza visiva con la strada.

Riqualificazione dei paesaggi degradati - Lungo il tracciato stradale si prevede la creazione di aree verdi: si tratta per la maggior parte di scarpate e aree in piano che creano il vero e proprio corridoio ecologico significativo, permettendo il mantenimento della biodiversità dove flora e fauna possono prendere parte ai processi ecologici di base, creando una sorta di microhabitat di semi-naturalità.

PIANO COMUNALE DEI TRATTURI DI FOGGIA PCT

L'attuale sede stradale della SS 16 coincide con l'area del Tratturo Aquila – Foggia; le aree oggetto di intervento ricadono per lo più sull'attuale fascia di rispetto stradale, ovvero sulle aree annesse in ambito extraurbano di cui al succitato art. 22 delle NTA del PCT.

PIANO COMUNALE DEI TRATTURI DI SAN SEVERO (PCT)

Con Delibera n. 38 del Consiglio Comunale del 13.09.2021 il Comune di San Severo ha espresso "parere favorevole in ordine al Progetto definitivo relativo all'intervento in oggetto", dando atto che "il parere è reso anche ai fini della variante urbanistica e dall'opposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree d'intervento in ampliamento ricadenti nel territorio comunale di San Severo.

Nel rispetto delle direttive delle NTA del PPTR, in particolare dell'art. 178 che riguarda le componenti culturali e insediative, è stata sviluppata la soluzione progettuale in oggetto. I punti che interessano il tracciato riguardano infatti la salvaguardia e la riqualificazione della rete dei tratturi (un tratto affianca parallelamente l'infrastruttura). Il progetto di paesaggio mira alla tutela di tale tratto e alla mitigazione visiva dell'infrastruttura in oggetto, tramite una fascia verde continua: in questo modo la percorribilità del tratturo verrà mantenuta e protetta dall'interferenza visiva con la strada.

ALTERNATIVE PROGETTUALI

studio preliminare ambientale - T001A00AMBRE01-B

PD SS16_Integrazioni Paesaggio - Regione Puglia Foggia San Severo

Opzione Zero:

Sulla tratta San Severo-Foggia della SS 16 si prevede un incremento dei flussi di traffico che porta il TGM a 13.016 veic/giorno al 2026 e a 15.035 veic/giorno al 2036, con conseguenti ricadute negative non solo sotto l'aspetto economico e funzionale ma soprattutto sotto l'aspetto della sicurezza degli utenti.

L'adeguamento di una strada esistente a sezione di tipo C1 ha come effetto la riduzione del 25% del numero degli incidenti, del 40% del numero dei feriti e del 60% del numero dei morti, riducendo i valori medi di incidentalità sulla tratta in esame, rispetto allo scenario attuale di 2,9 incidenti/anno, 1 morto/anno e 15,6 feriti/anno.

Soluzione 1:

Prevede l'introduzione di 11 nuove rotonde, in sostituzione di intersezioni a raso esistenti. Ciò faciliterebbe gli spostamenti locali, il traffico a lunga percorrenza verrebbe condizionato dai continui rallentamenti che si formerebbero in prossimità delle intersezioni.

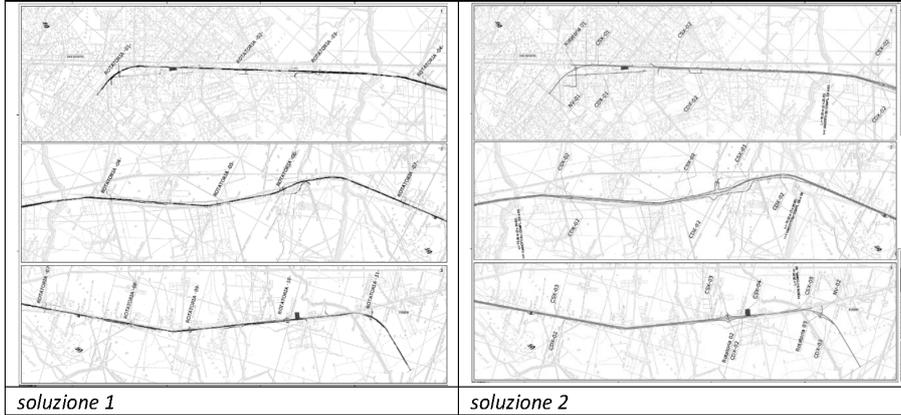
Soluzione 2:

Prevede un ridotto numero di nuovi svincoli a raso, tre nuove rotonde. La soluzione è "intermedia", tra la Soluzione 1 e la Soluzione 3, nel rapporto di preferenza tra traffico locale e di attraversamento;



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**



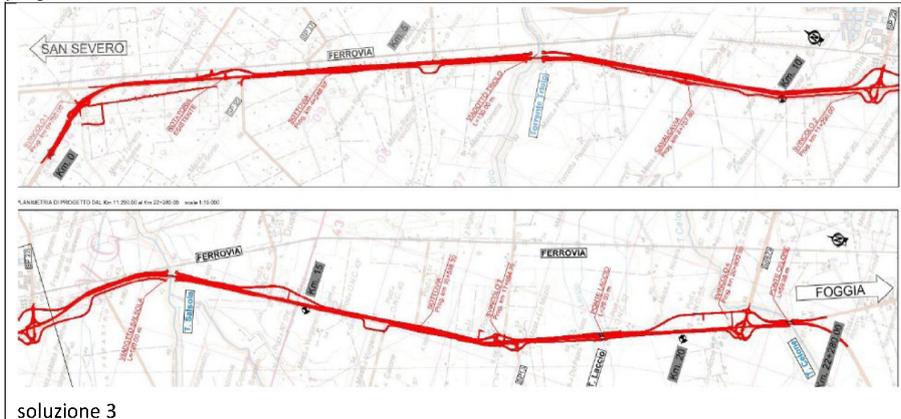
soluzione 1

soluzione 2

Soluzione 3:

Simile alla Soluzione 2, sia in termini di numero di svincoli che in termini di viabilità di servizio, ma con tre nuovi svincoli a livelli sfalsati, che agevolano il traffico a lunga percorrenza, indirizzando l'uscita del traffico lento sulla viabilità di servizio.

I tre svincoli a livelli sfalsati, ottenuti con la realizzazione scotolari in c.a., si prevedono alle stesse progressive delle nuove rotonde della Soluzione 2.



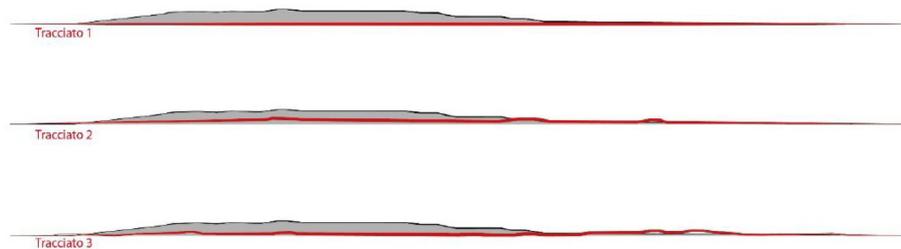
soluzione 3

Sezioni tipo dell'asse principale per le tre soluzioni

La sezione tipo per l'asse principale della SS 16 Foggia-S. Severo è la sezione di categoria C1 prevista dalle D.M. 05/11/2001. Complessivamente la piattaforma pavimentata è di 10,50 m composta da due corsie di 3,75m e banchine da 1,50 m.

Impatto percettivo

Profilo delle tre soluzioni





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Confronto tra le tre soluzioni con indicatori di impatto

Indicatori	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Interferenza con vincoli paesaggistici	Media	Media	Media
Interferenza con Testimonianza della stratificazione insediativa	Media	Media	Media
Consumo di suolo	Basso	Medio	Medio
Valorizzazione del territorio	Bassa	Media	Alto
Impatto percettivo	Basso	Medio	Medio

La Soluzione 3 si mostra essere la più performante a diversi livelli di analisi, compensando le maggiori criticità di consumo di suolo e impatto percettivo con una maggiore possibilità di innescare un nuovo processo di valorizzazione del territorio circostante.

INCONTRO DEL 19 MARZO 2018 CON GLI ENTI TERRITORIALI

SOLUZIONE PRESCELTA

La nuova opera prevede la realizzazione di **un asse principale di categoria C1**, servito da due viabilità complanari a doppio senso di marcia, posizionate a est ed a ovest dell'asse principale.

L'asse principale di categoria C1 avrà una piattaforma pavimentata di 10,50 m, composta da due corsie di 3,75 m e banchine da 1,50 m.

La **complanare Est sarà di categoria F2**, presenta una piattaforma pavimentata di 8,50 m, composta da due corsie di 3,25 m e banchine da 1,00 m. Nel tratto finale all'ingresso di Foggia, nel tratto di connessione dello svincolo numero quattro alla via San Severo avrà Categoria C2 con una piattaforma pavimentata di 9,50 m composta da due corsie di 3,50 m e banchine da 1,25 m.

La **complanare Ovest** avrà caratteristiche, riferibili ad un collegamento di **tipo interpodereale** con una piattaforma pavimentata di complessivi 6,50 m, composta da due corsie di 3,25 m e banchine da 0,50 m. Il tracciato ricalcherà, per quanto possibile, le viabilità interpodereali esistenti, riqualificandole e connettendole in un unico tracciato a servizio dell'utenza locale.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B

L'intervento pianificato da ANAS è finalizzato a migliorare la sicurezza, nonché i livelli di servizio della SS 16 "Adriatica", del tratto compreso tra il km 651+000 (allaccio tangenziale di S. Severo) e il km 670+500 (allaccio tangenziale di Foggia), per uno sviluppo complessivo di circa **22,5 km**, comprensivo dei raccordi necessari alla fine del tracciato di progetto con le tangenziali.

L'asse principale sarà di categoria C1 rispondente ai criteri della normativa DM 05/11/2001, servito da due viabilità complanari a doppio senso di marcia: la complanare Est di categoria F2, e la complanare Ovest, di minor livello di servizio, riferibile ad un collegamento di tipo interpodereale.

La connessione con la viabilità circostante è garantita da varie intersezioni a raso, rotatorie e svincoli fra cui, le più importanti sono situate alle seguenti progressive:

- km 650+750 - Intersezione a raso per Via Soccorso
- km 652+350 - Rotatoria con SC Vignali
- km 652+500 - Intersezione a raso con SP 20
- km 653+400 - Intersezione a raso con SP 27
- km 661+000 - Svincolo con SP 22 (Stazione di Rignano)
- km 664+250 - Intersezione a raso con Borgo La Rocca;
- km 667+500 - Intersezione a raso con SP 13
- km 670+500 - Svincolo con SS 673 - Tangenziale di Foggia.

L'intervento prevede opere d'arte maggiori:

- VI01 - Viadotto Torrente TRIOLO; L = 130m (40 m + 50 m + 40 m); km 6+715,95 – km 6+845,95
- VI02 - Ponte Torrente SALSOLA; L = 120 m (40 m + 40 m + 40 m); km 13+192,25 – km 13+312,25
- PO03 - Ponte Torrente LACCIO (su Complanare Ovest); L = 29 m; km 1+124,40 – km 1+153,40
- PO01 - Ponte Torrente LACCIO (su Asse Principale); L = 29 m; km 18+969,95 – km 18+998,95
- PO02 - Ponte Torrente LACCIO (su Complanare Est); L = 29 m; km 1+358,75 – km 1+387,75
- PO04 - Ponte Torrente CELONE (su Asse Principale); L = 60 m; km 21+425,33 – km 21+485,33
- PO05 - Ponte Torrente CELONE (su Complanare Est); L = 60 m; km 0+525,50 – km 0+585,50



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

opere d'arte minori:

- SV1 - Sottovia Svincolo – L = 14,00 m (16,17 m) – km 0+695,44
- CS2 - Sottovia – L = 12,00 m, – km 4+248,97
- CS3 Cavalcavia – L = 52,00 m (26 m + 26 m) – km 8+757,80
- CS4 - Sottovia – L = 12,00 m, – km 16+558,30
- SV3 - Sottovia – L = 12,00 m (12,16 m) – km 17+694,79
- oltre a Tombini idraulici e Muri di sostegno.

IDRAULICA DI PIATTAFORMA

Nel caso in esame non emergono evidenze di aree ambientalmente sensibili: pertanto la progettazione della strada è stata impostata **prevedendo un normale sistema di raccolta a ciclo aperto**, ovvero a scarico distribuito mediante embrici e fossi. **Non si prevede né il trattamento dell'acqua di prima pioggia né il controllo dello sversamento accidentale.**

La geometria del fosso è di tipo trapezoidale, con larghezza di base ed altezza variabili a seconda delle necessità e sponde aventi pendenza pari a 2/3. Gli embrici vengono sistemati lungo le scarpate. I fossi di guardia posti ai piedi del rilevato.

IMPIANTI

- impianto di illuminazione esterna in corrispondenza delle aree di svincolo e rotatorie;
Il progetto dell'impianto di illuminazione sarà conforme alle norme CEI, alle norme UNI di settore.
- impianto di videosorveglianza in corrispondenza delle aree di svincolo e rotatorie ed in corrispondenza dei pannelli a messaggio variabile
- pannello a messaggio variabile in corrispondenza inizio tratta San Severo-Foggia al km 650+800 e in corrispondenza inizio tratta Foggia-San Severo al km 670+500
- cavidotto interrato e cavo a fibra ottica a 24 fibre lungo tutto il tratto stradale di progetto
- Impianto di segnalazione allagamento

Nel progetto dei ponti si prevede di utilizzare, sia per le campate semplicemente appoggiate che per quelle continue, **isolatori sismici elastomerici**.

ILLUMINAZIONE

studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B cap. 4.10.6 Piano Operativo Integrato 08 Energia: QC2 – Produzione di Energia da Fonte Energetica Rinnovabile

Il progetto si sviluppa in un'ampia zona dedicata agli impianti eolici: vi sono quattro impianti fotovoltaici già in esercizio e due aree autorizzate ma non ancora realizzate.

Si segnala anche la presenza di un grande impianto a biomassa già autorizzato.

OPERE DI PROGETTO DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Trapianto delle Specie Arbustive ed Arborate: il progetto prevede per le aree agricole interessate da colture a uliveto il reimpianto degli alberi espianati sugli stessi terreni o in terreni limitrofi; mira a conservare la matrice rurale che caratterizza il paesaggio agricolo circostante, e attraverso l'introduzione di nuove aree a verde erbaceo arbustive, a mantenere i caratteri di funzionalità ecologica; migliora la biodiversità locale con l'uso di piante che apportino maggiori benefici ambientali, ovvero assorbimento maggiore di CO₂, maggior resistenza ad allergeni.

VALUTAZIONE PREVISIONALE IMPATTO ACUSTICO

Relazione T00IA32AMBRE01-A

Carta dell'uso del suolo: matrice antropica T00IA35AMBCT03-A

La compatibilità ambientale sotto il profilo acustico è vincolata al rispetto dei limiti assoluti di zona.

Dalla simulazione dell'impatto acustico, prodotta dalla Proponente, non sono stati rilevati superamenti dei limiti di legge sia per lo scenario ante operam, relativo alle condizioni attuali, sia per lo scenario post operam, relativo alle condizioni di progetto.

Durante la fase in corso d'opera, quando il rumore è prodotto dalle fasi di cantiere, il valore limite viene rispettato oltre la distanza di 6-17 dal ciglio esterno della strada. Gli edifici presenti all'interno di tale fascia sono generalmente ruderi destinati ad essere espropriati o depositi agricoli, e pertanto non saranno interessati dall'inquinamento acustico. In ogni caso le imprese di costruzione dovranno tenere sotto controllo il livello sonoro prodotto dai loro macchinari ed eventualmente, in caso di superamento dei limiti di legge, dovranno prendere tutte le precauzioni necessarie per ridurre l'immissione di rumore.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Cantierizzazione e Gestione delle Materie

AREE DI CANTIERE

Relazione cantierizzazione T00CA00CANRE01_A, Layout cantieri T00CA00CANLF01-A, T00CA00CANLF02-A, T00CA00CANLF03-A T00CA00CANLF04-A, studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B

Si prevede di realizzare

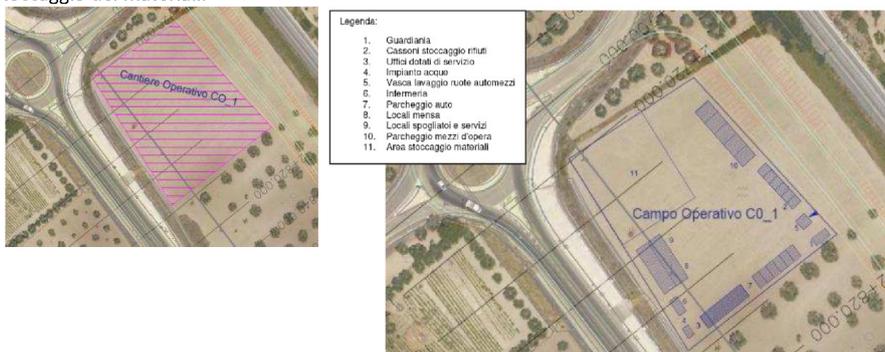
- un Cantiere Base
- due Cantieri Operativi
- quattro Aree Tecniche

in prossimità delle opere d'arte principali, di seguito specificati.

Il **Cantiere Base CB_1**, sarà ubicato in posizione baricentrica rispetto all'intervento, in prossimità dello svincolo 2 (progr. km 11+290) all'interno delle aree comprese tra la rampa C e la complanare Est CSX.01. L'area occupata dal cantiere è pari a circa 34.000 mq, che sarà utilizzata anche come deposito di mezzi e stoccaggio materiali, ricadente in area seminativa, verrà pavimentata per evitare l'infiltrazione delle acque di pioggia nel terreno e sarà recintata lungo l'intero perimetro e servita da un accesso carraio e pedonale.



Cantiere Operativo CO_1, previsto nel comune di San Severo, sarà ubicato in adiacenza all'attuale tracciato esistente alla progr. km 2+700 ovvero in prossimità dell'inizio del tracciato. L'area occupata dal cantiere è pari a circa 4.4000 mq. Una piccola parte dell'area verrà utilizzata anche per lo stoccaggio dei materiali.



Cantiere Operativo CO_2, sarà ubicato in corrispondenza della fine del tracciato ovvero tra la complanare est e la rampa C in corrispondenza dello Svincolo 4 (progr. km 20+400). L'area occupata dal cantiere è pari a circa 21.400 mq e verrà utilizzata anche come stoccaggio e deposito temporaneo di terre e materiali.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**



L'Area Tecnica AT_1, sarà ubicata in prossimità del Cantiere Base CB_1 "Svincolo 2 tra le progr. km 11+340: 11+ 660 per una superficie pari a circa 26.900 mq.

L'Area Tecnica AT_2, sarà ubicata in prossimità del cantiere Operativo 1 tra le progr. km 2 + 580 alla progr. km 2 + 670 per una superficie pari a circa 5.200 mq.



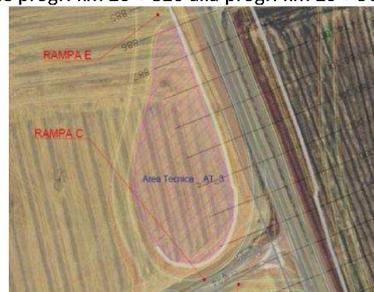
AT



AT_2

L'Area Tecnica AT_3, sarà ubicata in prossimità dello svincolo 3 tra le progr. km 17+700 alla progr. km 17+840 per una superficie pari a circa 6.000 mq.

L'Area Tecnica AT_4, sarà ubicata in prossimità dello svincolo 4 nei pressi del cantiere operativo 2 tra le progr. km 20 + 820 alla progr. km 20 + 960 per una superficie pari a circa 10.600 mq.



AT_3



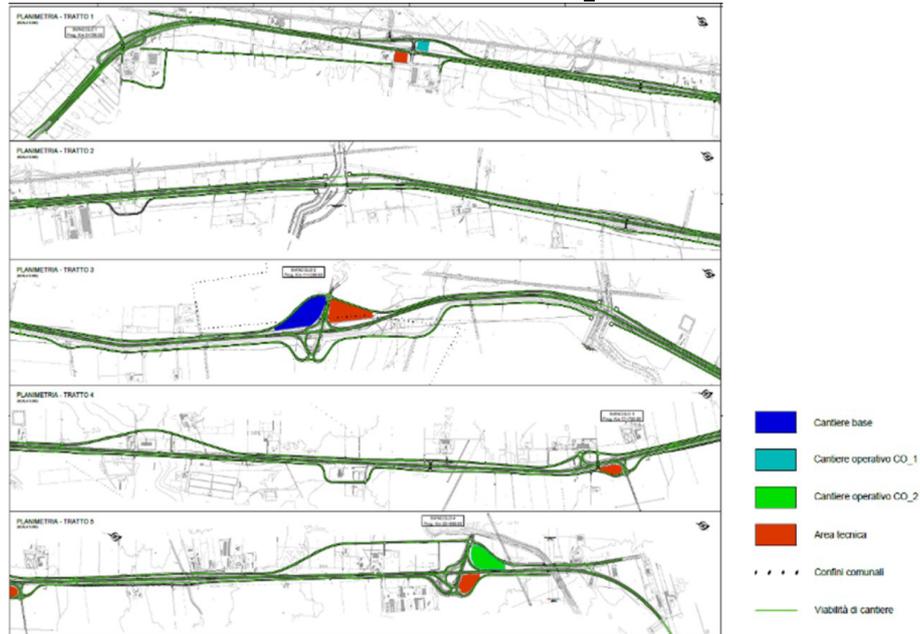
AT_4



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio T00CA00CANPL01_A



BILANCIO DEI MATERIALI E GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Corografia ubicazione siti di approvvigionamento e conferimento inerti, studio preliminare ambientale - T00IA00AMBRE01-B

In termini di materiali movimentati, per la esecuzione dei lavori si stimano le seguenti quantità complessive:

Art.	Scavi	mq	mc
A.01.001	Sbancamento		444.509,06
A.01.004	Sezione ristretta (Fossi)		97.661,25
A.02.001.a	Preparazione piano di posa (acustico)	790.872,52	158.174,50
A.02.001.e	Ammassamento (gradonatura)	195.900,00	39.180,00
B.01.001.a	Scavo sezione ristretta		9.302,00
			748.976,80
	Fabbisogno		mc
A.02.003	Materiale da rilevato		1.504.436,88
A.02.008	Materiale arido		158.174,50
F.01.001.a	Terrano vegetale		74.360,72
			1.786.980,10
	Fabbisogno Sovrastrutture		mc
D.01.001.e	Misto granulare stabilizzato		148.620,37
D.01.005.a	Strato di base		85.215,97
D.01.017.a	Binder		34.097,11
D.01.021.a	Usura		24.612,48
	Damolizioni		mc
A.03.004.a	Sovrastrutture stradali		150.300,00
A.03.008	Impalcati		3.300,00
A.03.019	Opere c.a.		5.200,00



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

- il fabbisogno relativo a terreno vegetale è compensato con materiale proveniente dagli scavi;
- lo scavo a sezione ristretta è riutilizzato per ritombamento;
- all'attualità le quantità di scavi eccedenti (665.305,08 mc) e le demolizioni, sono destinate a impianti di recupero e/o smaltimento.

Nella successiva fase di progettazione definitiva, sarà valutata, previa verifica della conformità geotecnica/ambientale delle terre da scavo (mediante l'esecuzione delle opportune campagne di indagini geognostiche ed ambientali), una migliore ottimizzazione del bilancio materie con la possibilità di riutilizzare al massimo le terre da scavo, sia all'interno del sito, che all'esterno di esso (in qualità di sottoprodotto) per ripristini, riempimenti e rimodellamenti di aree il più possibile prossime a quella dell'intervento.

individuazione dei siti estrattivi

Tipologia del sito	Cave
Ditta	VI.ME.FRA MARMI SRL
Localizzazione Impianto	Loc. Tre Fossi, 71011 Apricena (FG)
Distanza dal sito di progetto	27 km
Prodotti forniti	Inerti per conglomerati
Tipologia del sito	Cave
Ditta	SALICE CALCESTRUZZI SRL
Localizzazione Impianto	Valle del Campanaro -71122 S.G. Rotondo (FG)
Distanza dal sito di progetto	40 km
Prodotti forniti	Inerti per conglomerati

impianti di rifiuto entro 40 km

Tipologia del sito	Discarica rifiuti non pericolosi
Ditta di recupero e frantumazione in loco	ICOLOGY LUMINOSO SRL
Localizzazione Impianto	SS 16 km 650+00, 71016 San Severo FG
Distanza dal sito di progetto	1 km
Materiali da smaltire/recuperare	170101; 170302; 170504
Ditta di recupero e frantumazione in loco	DE CRISTOFARO SRL
Localizzazione Impianto	SP 109 km 28 -71036 Lucera (FG)
Distanza dal sito di progetto	23 km
Materiali da smaltire/recuperare	170101; 170302; 170504
Ditta di recupero	SMADF SRL
Localizzazione Impianto	C.da Valle Cruste snc -71036 Lucera (FG)
Distanza dal sito di progetto	16 km
Materiali da smaltire/recuperare	170101; 170504



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

PARERI espressi dagli Enti coinvolti:

MIC|MIC_SABAP-FG|06/08/2021|0007443-P| [34.43.04/9.132/2019]

ente: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per Le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia

esito: *Per quanto di propria competenza, questo Ufficio, ritiene che il progetto esaminato per la lunghezza del tracciato e per la diversità di ampiezza dei contesti territoriali attraversati sia da assoggettarsi a VIA al fine di approfondire e valutare l'effettivo impatto sul patrimonio culturale inteso sia nelle sue componenti paesaggistiche che archeologiche.*

Prot. 13362 del 15.09.2021

ente: Regione Puglia - Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture - Sezione Demanio e Patrimonio - Servizio Amministrazione Beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria

esito: *si ritiene che l'intervento debba essere sottoposto a VIA prevedendo, nella rimodulazione progettuale che verrà sottoposta a detta procedura, le imprescindibili azioni di valorizzazione da concordarsi e co-progettarsi con il Servizio scrivente.*

Prot. 13546 del 21.09.2021

ente: Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

esito: *esprime parere di compatibilità al PAI in relazione alla progettazione definitiva proposta, a condizione che, anche nella fase di progettazione esecutiva (e comunque prima della realizzazione delle opere) vengano eseguiti tutti gli approfondimenti necessari e sviluppate le conseguenti analisi e valutazioni ritenute necessarie, al fine di confermare/verificare le necessarie condizioni di sicurezza delle opere in progetto.*

Si ritiene opportuno raccomandare che:

- *dovrà essere verificata l'adeguatezza, in numero e dimensioni, delle opere di presidio idraulico previste in corrispondenza dell'asse- principale del tracciato stradale oggetto di adeguamento e della relativa viabilità complanare, nonché delle ulteriori opere a servizio della viabilità (svincoli, ecc.), al fine di assicurare il maggior livello di trasparenza idraulica dell'intera viabilità rispetto ai fenomeni di allagamento che possono verificarsi a seguito di eventi meteorici con tempi di ritorno previsti dal PAI;*
- *dovranno essere previste, a valle delle opere di presidio idraulico di cui al punto precedente, adeguate opere di protezione dei recapiti delle acque, siano essi naturali o artificiali, al fine di non innescare potenziali effetti erosivi o di escavazione, causati dai deflussi idrici concentrati provenienti dalle predette opere;*
- *nelle aree in cui, a seguito della modellazione idraulica bidimensionale in condizioni post-operam condotta nel progetto, sono risultati possibili allagamenti tali da interferire con le stesse opere di nuova realizzazione, e ove gli stessi fenomeni non siano escludibili, dovranno essere previste adeguate opere di protezione della sovrastruttura stradale e delle opere accessorie (sottovia, svincoli) al fine di evitare effetti erosivi o dannosi in relazione alla stabilità e integrità delle costruende opere. Tali considerazioni/ipotesi operative da compiersi nella fase esecutiva e comunque prima dell'avvio dei lavori, dovranno riguardare ogni altra eventuale area progettuale che dovesse presentare elementi di criticità idrogeologica analoghi a quelli citati;*
- *dovranno essere nel dettaglio approfonditi e valutati gli effetti derivanti dalla maggiore estensione delle aree di possibile allagamento a monte dell'asse della S.S.16 oggetto dei lavori, come scaturiti dalla modellazione idraulica bidimensionale in condizioni post-operam, al fine di assicurare che gli stessi livelli di allagamento siano tali da non incrementare significativamente l'esposizione a rischio e/o danno degli elementi e/o i beni presenti, in termini di popolazione, servizi, infrastrutture, attività economiche, ecc. Nell'ipotesi che detti incrementi risultino, a seguito degli approfondimenti compiuti, tali da incidere in modo significativo sulla esposizione a pericolosità/rischio per la popolazione e/o le attività presenti nelle aree interessate, dovranno essere necessariamente individuate e progettate, prima dell'avvio dei lavori delle opere in progetto, tutte le opportune opere di mitigazione idraulica (ad es. vasche di laminazione, aree di naturale invaso, opere di protezione idraulica, ecc.) tese a ridurre al minimo gli effetti*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

potenzialmente negativi degli allagamenti, in termini di entità ed estensione, nelle aree in cui gli stessi interferiscono con i beni e/o le attività esposte;

- *per i previsti interventi di gestione delle interferenze presenti lungo il tracciato di progetto (interferenze aree, superficiali o interrato), come indicate nell'apposito elaborato "TOOINOOINTRE01_A", la relativa soluzione (delocalizzazione, adeguamento, ecc.) dovrà essere valutata tenendo in debito conto gli scenari di possibile allagamento previsti dal PAI e dagli studi idraulici prodotti nel progetto in esame, assicurando che le eventuali nuove installazioni siano comunque conformi alle N.T.A. del P.A.I., acquisendo il parere di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, qualora previsto in fase di procedimento autorizzativo finalizzato all'autorizzazione all'esecuzione delle stesse opere;*
- *sia attuato un periodico monitoraggio delle condizioni di escavazione dell'alveo dei corsi d'acqua ove saranno realizzate le pile e le spalle di sostegno dei nuovi ponti/viadotti previsti in progetto, al fine di assicurare che le opere di protezione dell'alveo adottate e, in generale, le condizioni di staticità delle stesse opere d'arte e delle relative opere fondali, conservino un livello di sicurezza adeguato all'utilizzo delle stesse opere;*
- *sia prontamente installato e gestito, per l'intero tratto stradale oggetto dei lavori di ANAS di cui al presente progetto, il previsto impianto di segnalazione e allerta degli allagamenti, mediante sensori automatici in grado di evidenziare possibili situazioni di criticità idraulica lungo l'asse stradale principale e lungo gli assi complanari e i sottovia, al fine di allertare e/o impedire l'utilizzo della viabilità per gli utenti della stessa, mediante adeguate segnalazione su appositi pannelli e/o sistemi di interdizione dell'accesso alla stessa viabilità, ovvero consentire l'attuazione di tutte le ulteriori misure idonee a garantire la sicurezza della pubblica e privata incolumità nell'area interessata dalle opere.*

Prot. r_puglia/AOO_145-06/08/2021/7061

ente: Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Tutela e Valorizzazione Del Paesaggio - Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

esito: *L'intervento, è in contrasto con la pianificazione paesaggistica e comporta rilevanti impatti paesaggistici, suscettibili di aggravare le criticità esistenti e incidenti sulle invarianti strutturali d'Ambito.*

L'infrastruttura in progetto, secondo le "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture", elaborato Linee Guida 4.4.5, le cui raccomandazioni in presenza di Paesaggi rurali assumono carattere obbligatorio, si ritiene possa essere inquadrata tra le "Strade del paesaggio agrario infrastrutturato"; essa attraversa contesti rurali fortemente antropizzati e caratterizzati da usi agricoli.

Al fine della valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR, da rilasciarsi da parte della Giunta Regionale come previsto dalla DGR n. 458 dell'08.04.2016, il proponente dovrà integrare la documentazione progettuale con:

- *la dimostrazione della compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, riportati nella Sezione C2 della Scheda d'Ambito paesaggistico "Tavoliere";*
- *esplicitazione delle alternative localizzative e/o progettuali.*

L'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali deve essere condotta con riferimento alle tutele paesaggistiche interferite, in particolare per quelle che determinano i contrasti con la realizzazione dell'opera, sopra riportate. Si chiede, pertanto, di effettuare una valutazione specifica sulle alternative progettuali considerate in sede di progetto di fattibilità, effettuando:

- *un'analisi comparativa in termini di consumo di suolo e occupazione di territorio da parte dell'infrastruttura e delle viabilità di servizio,*
- *un'analisi comparativa delle soluzioni alternative sull'interferenza nei confronti delle Testimonianze della stratificazione insediativa (rete tratturale, aree di rispetto delle Componenti Culturali e insediative, ulteriori elementi identificativi del Paesaggio rurale individuato dal PUG di San Severo, quali filari alberati e Aree della Riforma);*
- *un'analisi comparativa sull'impatto percettivo delle intersezioni progettate, anche con fotosimulazioni che coinvolgano il grande skyline del costone garganico.*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

Con specifico riferimento al conseguimento degli Obiettivi di Qualità per la Struttura Antropica e Storico - Culturale, si chiede di individuare un itinerario ciclabile, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici e paesaggistici presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le complanari, le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali.

Prot. r_puglia/AOO_145-22/11/2021/11106 Nuovo parere in riscontro agli elaborati integrativi trasmessi con nota prot. n. CDG-0601776.27-U del 27.09.2021

ente: Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Tutela e Valorizzazione Del Paesaggio - Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

esito: *Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal Proponente sulle alternative localizzative e/o progettuali, e che, pertanto, possa essere perseguita la soluzione 3, prescelta, con le precisazioni che seguono:*

- *Per quanto riguarda la specifica interferenza con le Testimonianze della stratificazione insediativa e con i paesaggi rurali in territorio di San Severo, si chiede di verificare la possibilità tecnica di modificare il tracciato della Complanare Ovest posizionandola sul confine tratturale, tra le Sezioni 129 e 256, salvaguardando la casa cantoniera situata alla Sezione 242.*
- *Richiamata la scelta progettuale di interrompere le complanari in corrispondenza dei torrenti Triolo e Salsola, nonché di interrompere la complanare Ovest in corrispondenza del torrente Celone, al fine di ridurre il consumo di suolo e l'impegno territoriale delle nuove opere, si chiede di verificare la possibilità tecnica di ridurre l'estensione delle complanari Est ed Ovest in vicinanza dei citati torrenti, garantendo soltanto gli accessi ad oggi autorizzati; inoltre, in caso i tratti di complanare siano finalizzati a garantire gli accessi ai corsi d'acqua per permettere la manutenzione delle opere d'arte, si chiede di verificare la possibilità tecnica di realizzare al massimo un accesso da nord ed un accesso da sud, con sezione non impermeabilizzata e maggiormente integrata paesaggisticamente, anche eventualmente utilizzando/ adeguando la viabilità attuale.*
Si fa riferimento in particolare alle Sezioni, come rilevabili dagli elaborati " Planimetria di progetto su Ortofoto":
 - *Complanare Ovest: 320 - 334; 615 - 658; 661 - 725; 1039 - 1068.*
 - *Complanare Est: 314 - 337; 340 - 359; 605 - 658; 661 - 688.*
- *Si chiede di condurre i richiesti approfondimenti anche proponendo di modificare l'itinerario ciclabile, a valenza paesaggistica, individuato con la documentazione integrativa trasmessa con nota prot. n. CDG- 0601776.27-U del 27.09.2021.*

Prot. 22749 del 06.08.2021

ente: Città di San Severo – Area V –Urbanistica e attività produttive

esito: *si ritiene l'intervento compatibile con le previsioni strutturali del Piano Urbanistico Generale del Comune di San Severo e pertanto **esprime parere favorevole** alla realizzazione dell'intervento; tuttavia, trattandosi di intervento comportante variante alla destinazione urbanistica delle aree per alcune parti in ampliamento, nonché apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, l'esito della Conferenza di Servizi dovrà essere sottoposto al Consiglio Comunale per la relativa approvazione.*

Delibera n. 38 del Consiglio Comunale del 13.09.2021

ente: Città di San Severo – Area V –Urbanistica e attività produttive

esito: *Ha espresso "**parere favorevole** in ordine al Progetto definitivo relativo all'intervento in oggetto", dando atto che "il parere è reso anche ai fini della variante urbanistica e dall'opposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree d'intervento in ampliamento ricadenti nel territorio comunale di San Severo, che all'esito favorevole della conferenza di servizi non necessiteranno, ai fini dell'efficacia, di ulteriore pronunciamento da parte del Consiglio Comunale".*

Prot. 0063747 - 32 - 20/09/2021 - SAN / DS -, SDFG

ente: ARPA Puglia

esito: *si ritiene il progetto **NON assoggettabile a VIA** con le seguenti prescrizioni:*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

- *Sia previsto, prima dell'inizio della fase di cantiere, un programma di pronto intervento che contempli la messa in atto di idonei accorgimenti tecnici atti a fronteggiare qualsiasi tipo di versamento accidentale di sostanze pericolose, oltre ad opportune modalità di monitoraggio ambientale del suolo/sottosuolo, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee.*
- *Nella fase di cantiere dovranno predisporre aree dedicate al deposito temporaneo dei materiali configurabili come rifiuti; il deposito temporaneo dovrà avvenire per categorie omogenee identificate con codice C.E.R. in base alla provenienza ed alle caratteristiche del rifiuto stesso.*
- *Sia effettuata la raccolta differenziata di eventuali rifiuti prodotti nella fase esecutiva e di realizzazione dell'opera (imballaggi, legname, ferro, ecc.).*
- *Siano massimizzati di accorgimenti durante la fase di cantiere, tali da minimizzare l'interferenza con l'habitat circostante con particolare attenzione alla dispersione di polveri.*
- *In corrispondenza di recettori dove sono state stimate potenziali criticità in merito all'impatto acustico dovrà utilizzarsi la misura di mitigazione acustica attiva in prossimità dello scavo installando una "Barriera Fonoisolante Mobile" al fine di prevenire eventuali lamentele da parte della popolazione residente.*
- *Eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo sia pianificato e condotto nei termini e modalità previsti dalla disciplina di cui al DPR n. 120/2017.*
- *Per le operazioni di impianto di nuclei di vegetazione arborea arbustiva sarà necessario avvalersi della consulenza di un tecnico specializzato, sia per quanto riguarda la scelta delle specie da utilizzare, compatibilmente con le caratteristiche ecologiche del sito, sia per quanto riguarda le tecniche di impianto.*
- *Per quanto riguarda le operazioni di espanto e successivo reimpianto di elementi arborei presenti nell'area di intervento e/o nelle aree limitrofe, nonché per ridurre i potenziali impatti sulla fauna, siano osservate tutte le indicazioni operative e di salvaguardia riportate nello studio preliminare (rif. 7.2.5.4 Misure di mitigazione).*
- *Considerato che il tracciato stradale sulla SS 16 tra Foggia e San Severo risulta interferente con n. 4 principali corsi d'acqua identificati nei torrenti Lacchio, Triolo, Salsola e Cerone, per evitare che le valutazioni sulla qualità delle acque superficiali possano essere inficiate dalle operazioni di cantiere, siano eseguite tutte le misure di mitigazione riportate nello studio preliminare (rif. 7.2.3.4 misure di mitigazione). Inoltre, la ditta esecutrice dovrà informare ARPA Puglia delle date di inizio e fine dei lavori nei tratti interessati dalle interferenze sopracitate.*
- *Considerato che il proponente ha proposto in via precauzionale di attuare un piano di monitoraggio per l'ambiente idrico riferito alla componente delle acque superficiali, sia predisposto e concordato con ARPA Puglia tale piano di monitoraggio, in accordo a quanto previsto dal Programma di monitoraggio dei Corpi Idrici Superficiali redatto ai sensi dei Decreti Ministeriali n. 56/2009 e n. 260/2010.*

Parere di competenza ex art. 4, co. 1 ultimo capoverso del R.R. 07/2018

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Non pertinente.

VALUTAZIONE PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Non pertinente.

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Esaminata la documentazione trasmessa e la documentazione integrativa, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per l'intervento ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.i., alla luce dei chiarimenti forniti dal Proponente nel corso dell'audizione del giorno 19.11.2021 e dell'incontro tecnico del giorno 26.11.2021, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4, co. 1 del R.R. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe:



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

SERVIZIO VIA, VIncA

- non sia da assoggettare al procedimento di VIA**, poiché - anche con riferimento alle misure di mitigazione/accorgimenti ambientali proposti negli Elaborati della "Documentazione tecnica depositata per la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA" e alle prescrizioni indicate nei pareri espressi dai vari Enti, che si condividono, non sono ad esso attribuibili, sia in fase di realizzazione che di esercizio, che in fase di dismissione, impatti ambientali significativi e negativi sui fattori: popolazione e salute umana; biodiversità; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, fatta salva la necessità di deroga ex Art. 95 NTA PPTR della componente paesaggio.



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA

I componenti del Comitato Reg.le VIA.

Si da atto che la presenza dei componenti è acclarata dalla relativa votazione nella colonna "CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso" della tabella che segue e che la sottoscrizione del presente verbale da parte dei partecipanti, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della odierna seduta di Comitato, è resa mediante sottoscrizione e trasmissione di apposita dichiarazione, che costituirà un unicum con il presente parere, e che sarà agli atti del procedimento.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Arch. Stefania Cascella	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici Ing. Stefania Melis	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
3	Difesa del suolo Ing. Monica Gai	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica	<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vincenzo Moretti	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche Ing. Angelo Michele Cecere	X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA, VIncA**

ASSET Ing. Filomena Carbone		X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia		Assente
Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA		<input type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale		Assente
Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente		Assente
Esperto in Infrastrutture Ing. Antonio Caruso		X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Esperto in Paesaggio Arch. Michele Cirillo		X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
Esperto in Scienze Ambientali Dott. Leonardo Lorusso		X CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE