

S.S. 89 "GARGANICA"

LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA VIABILITA' DI SAN GIOVANNI ROTONDO E
REALIZZAZIONE DELL'ASTA DI COLLEGAMENTO DA SAN GIOVANNI ROTONDO AL
CAPOLUOGO DAUNO

1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)

PROGETTO DEFINITIVO

COD. BA28

PROGETTAZIONE: ANAS - STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

IL COORDINATORE DI PROGETTO

Ing. Marianna GRISOLIA

ATTIVITA' DI SUPPORTO

PROGETTAZIONE: STE - ROCKSOIL - EDIN - KARRER - SETIN

IL PROGETTISTA E COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Alberto SANCHIRICO

ARCHEOLOGIA: Dott.ssa Grazia SAVINO

Elenco MIBACT n. 3856 - archeologa di 1° fascia ai sensi del D.M. 244/2019

GRUPPO DI LAVORO

Arch. Barbara BANCHINI

Dott.ssa Anna Angelica CARRERA

Dott.ssa Pina DERUDAS

Ing. Claudia MORICI

Arch. Raffaella SANSEVERINO

Geom. Michele VELOCE

Ing. Vincenzo VITUCCI

IL GEOLOGO

Dott. Pasquale SCORCIA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Rocco LAPENTA

RESPONSABILE STRUTTURA TERRITORIALE: PROGETTAZIONE

Ing. Vincenzo MARZI



VERIFICA DI OTTEMPERANZA

INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Relazione Ottemperanza

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. N. PROG.	TOO_EG00_GEN_RE01_A			
STBA28	D 2001	CODICE ELAB.	TOOEG00GENRE01	A	-
A	EMISSIONE PER PROCEDURA VERIFICA DI OTTEMPERANZA		Nov. 2020		
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Sommario

1	PREMESSA	2
2	ITER AUTORIZZATIVO	7
3	OTTEMPERANZE E OTTIMIZZAZIONI PROGETTUALI	10
3.1	OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI	11
3.1.1	SVINCOLO PRESSO L'ABBAZIA DI SAN LEONARDO	11
3.1.2	ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO	14
4	QUADRO PROGRAMMATICO	22
4.1	PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	22
4.2	RETE NATURA 2000	23
4.3	PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE	24
5	QUADRO AMBIENTALE	29
5.1	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO/AMBIENTALE	29
5.2	ASPETTI NATURALISTICI	29
5.2.1	FLORA E VEGETAZIONE NELL'AREA SVINCOLO SAN LEONARDO	30
5.2.2	FLORA E VEGETAZIONE DEL TORRENTE CANDELARO	32
5.3	ANALISI IMPATTI E EVENTUALI MITIGAZIONI	33
5.3.1	ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO	34
5.3.2	REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO PRESSO L'ABBAZIA DI SAN LEONARDO	34
5.4	ASPETTI PAESAGGISTICI	35
5.4.1	AREA DI INTERVENTO – ABBAZIA DI S. LEONARDO	37
5.4.2	AREA DI INTERVENTO – TORRENTE CANDELARO	39
5.5	ASPETTI ARCHEOLOGICI	42
5.6	COMPONENTE ACUSTICA	43
5.7	COMPONENTE ATMOSFERA	46
6	TABELLA SINOTTICA DI OTTEMPERANZA	50
7	CONCLUSIONI	51
8	ALLEGATI	52

1 PREMESSA

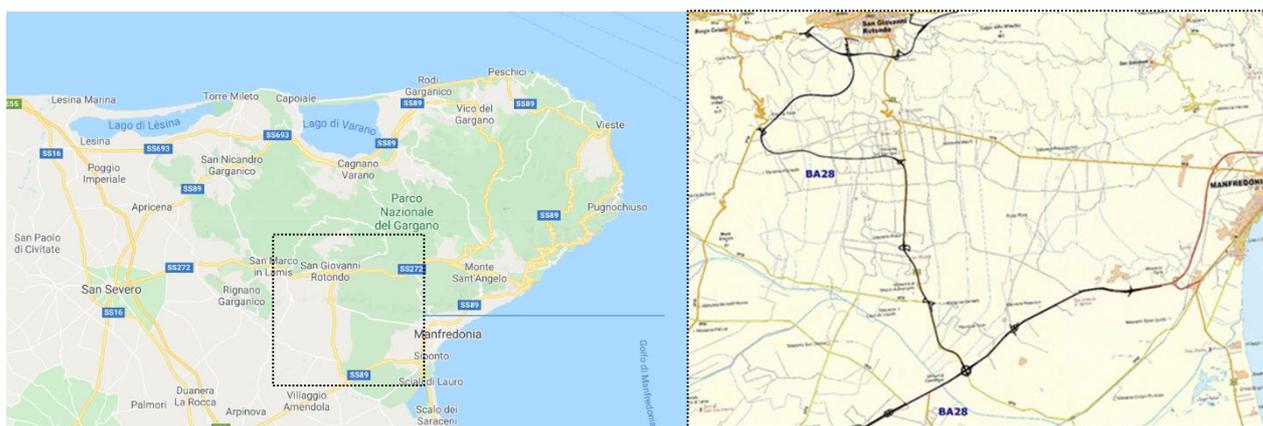
L'intervento di cui alla presente relazione consiste nell'adeguamento della S.S.89, attualmente a singola carreggiata, ad una "tipo B".

L'intervento era inizialmente compreso nel progetto unico della SS 89, SS 273 e la Variante alla SS 272 e in particolare che si componeva di quattro interventi:

- la tangenziale all'abitato di San Giovanni Rotondo;
- un tratto in variante della SS 273;
- un tratto in adeguamento della stessa SS 273;
- il presente intervento di potenziamento della S.S. 89, attualmente a singola carreggiata, a due corsie per senso di marcia.

Sul lotto unico è stato ottenuto, a seguito della procedura di VIA, il giudizio di compatibilità ambientale favorevole del MATTM con DEC/DSA/2004/0626 del 31/07/2004.

Nel marzo 2003 la Soprintendenza Beni architettonici e paesaggio Puglia prot.4005 ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica sull'intervento complessivo.



2004 Lotto unico comprendente SS 89, SS273 e variante alla SS272

L'intervento è stato successivamente suddiviso in stralci di cui il presente è relativo al potenziamento della S.S. 89 (1° stralcio). Tale progetto prevede un innalzamento dello standard prestazionale mediante la realizzazione di una nuova sezione stradale di "tipo B", quindi con carreggiate separate da spartitraffico. Il tracciato si collega ad ovest dell'attuale svincolo in località Siponto realizzando la

futura separazione fisica delle carreggiate mediante la nuova transizione tra barriere esistenti e barriere in progetto ed inserimento del nuovo spartitraffico.

Il presente progetto relativo alla SS89 (1° stralcio) nel 2005 è stato presentato in Conferenza di Servizi acquisendo l'intesa Stato-Regione con Decreto Direttoriale 1994/U/2005 del 03.11.2005 MIT, MINFTRA/DTER/382 (prot. ANAS 22.08.2005 n.063905). In tale ambito è stato anche apposto il vincolo preordinato all'esproprio, reiterato nel 2010 su richiesta di ANAS e allo stato nuovamente scaduto.

il 14.05.2007 il MATTM ha rilasciato il parere favorevole alla Verifica di Ottemperanza 14.05.2007 prot. DSA-2007-0013650 alle prescrizioni impartite sul progetto Preliminare nel 2004, indicando tra le altre, di presentare la sistemazione degli accessi dello Svincolo di San Leonardo tra le condizioni come indicato dal parere MiBACT DG BAP So2/3.4.19.04/21919.

Tra il 2018 e il 2019 il progetto definitivo è stato aggiornato alle intervenute normative ottimizzando lo svincolo San Leonardo, oltre all'eliminazione di alcuni cavalcavia al fine di rispondere alle prescrizioni del MiBACT DG BAP So2/3.4.19.04/21919 rilasciate nell'ambito della verifica di Ottemperanza. Inoltre, a seguito delle intervenute normative relative all'idraulica, al fine di minimizzare l'interferenza con le opere di interesse storico in prossimità del ponte Candelaro e in prevedere la demolizione del Viadotto esistente sulla S.S.89 (5 campate in c.a.p) e la progettazione di un nuovo viadotto da 130 m composto da due impalcati separati in acciaio-clc di 3 campate. Tale nuova configurazione consente di ottemperare alla prescrizione del DEC VIA del 2004.

Il progetto prevede la conservazione del ponte storico in affiancamento e la sua riqualificazione.

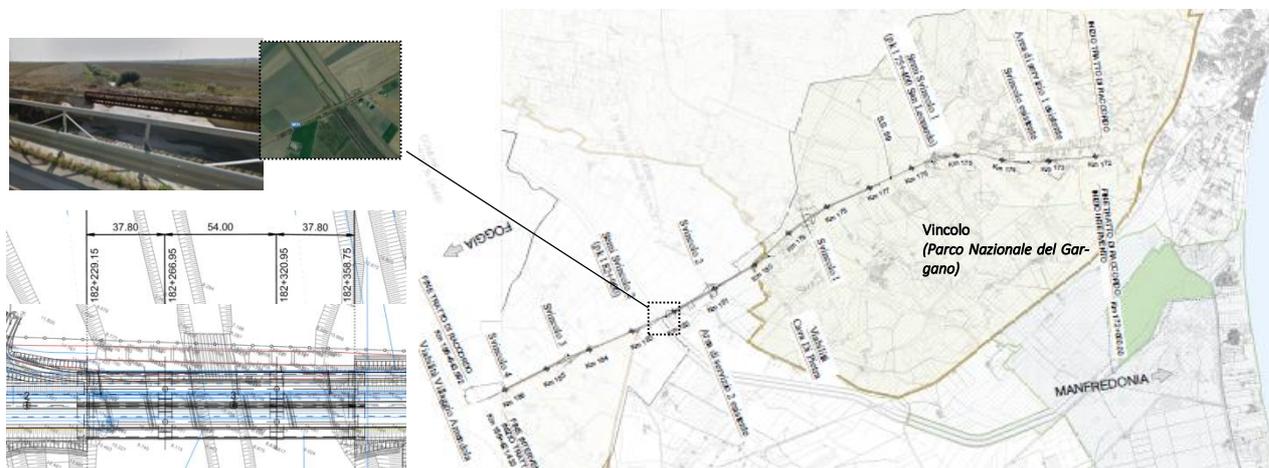


Figura 1 – Inquadramento del ponte sul Torrente Candellaro

Infine si rappresenta che il progetto ottempera alle ulteriori richieste di Codesto Ministero dell' Ambiente rilasciate nell'ambito della verifica di ottemperanza svolta nel 2007.

Pertanto al fine di completare l'iter autorizzativo dell'intervento con tutti i pareri necessari, visti gli aggiornamenti intervenuti che consentono una migliore ottemperanza alle prescrizioni rilasciate:

- del Decreto di compatibilità ambientale e nell'ambito dell'ottemperanza del 2007;
- dal parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) DG BAP So2/34.19.04/21919 del febbraio 2008 nell'ambito della verifica di ottemperanza.

si sottopone la presente fase progettuale di definitivo al rilascio del parere ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/2006.

Si rappresenta infine che l'intervento sarà altresì presentato in Conferenza di Servizi per il rinnovo dei pareri nell'ambito della quale richiedere, tra le altre, l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs 42/2004 e scaduta nel 2008.

Fanno parte integrante della presente relazione i seguenti elaborati:

CODICE ELABORATO											TITOLO	Scala				
Codice macro opera	Progr. Macro opera		Codice Ambito		Progr. Ambito	Disciplina			Codice tipo di elaborato		Revisione					
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	C	O	o	1	A	Corografia Generale	1:10000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	O	o	1	A	Planimetria su fotomosaico di foto aeree (Stralcio ambito San Leonardo e Viadotto)	1:5000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	C	T	o	1	A	Carta dei vincoli e Tutele (Stralcio ambito San Leonardo e Viadotto)	1:10000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	1	A	Planimetria Area San Leonardo - Stato di fatto	1:1000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	2	A	Planimetria Area San Leonardo - Progetto	1:1000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	3	A	Planimetria di confronto Area San Leonardo	1:2000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	4	A	Planimetria di itinerario Area San Leonardo anno 2007	1:500
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	5	A	Planimetria di itinerario Area San Leonardo anno 2020	1:500
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	6	A	Planimetria Torrente Candelaro - Stato di fatto	1:1000
T	o	o	E	G	o	o	G	E	N	P	L	o	7	A	Planimetria Torrente Candelaro - Progetto	1:1000
T	o	o	V	I	o	1	S	T	R	D	I	o	1	A	Viadotto Candelaro PD 2007	1:500/100
T	o	o	V	I	o	1	S	T	R	D	I	o	2	A	Viadotto Candelaro PD 2020	1:500/100
T	o	o	V	I	o	1	S	T	R	P	E	o	1	A	Fasi realizzative Viadotto Candelaro	1:1000/200
T	o	o	I	A	o	o	A	M	B	C	T	o	1	A	Carta uso del suolo	1:5000
T	o	o	I	A	o	o	A	M	B	D	I	o	1	A	Interventi di inserimento Paesaggistico e ambientale (Area San Leonardo - Viadotto Candelaro)	1:1000
T	o	o	I	A	o	o	A	M	B	F	O	o	1	A	Fotosimulazione Viadotto Candelaro	-
T	o	o	I	A	o	o	A	M	B	R	E	o	1	A	Relazione Interventi di inserimento Paesaggistico e ambientale	
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	R	E	o	1	A	Relazione Archeologica	-
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	S	C	o	1	A	Schede delle presenze archeologiche	-
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	S	C	o	2	A	Schede unità di ricognizione	-
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	1	A	Carta delle presenze archeologiche - Tav.1	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	2	A	Carta delle presenze archeologiche - Tav.2	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	3	A	Carta delle presenze archeologiche - Tav.3	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	4	A	Carta della visibilità - Tav.1	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	5	A	Carta della visibilità - Tav.2	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	6	A	Carta della visibilità - Tav.3	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	7	A	Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.1	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	8	A	Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.2	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	o	9	A	Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.3	1:10.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	1	o	A	Carta del rischio archeologico relativo - Tav.1	1:5.000

T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	1	1	A	Carta del rischio archeologico relativo - Tav.2	1:5.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	1	2	A	Carta del rischio archeologico relativo - Tav.3	1:5.000
T	o	o	S	G	o	o	A	M	B	C	T	1	3	A	Carta del rischio archeologico relativo - Tav.4	1:5.000

2 ITER AUTORIZZATIVO

- i. In data 31/07/2004 è stato emesso il decreto di compatibilità ambientale con giudizio positivo prot. DSA/2004/626 al progetto di cui in oggetto, condizionato a specifiche prescrizioni ambientali.
- ii. ANAS S.p.A – Compartimento della viabilità per la Puglia, al fine di verificare l’ottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti A) e B) impartite nel sopra richiamato decreto **DSA/2004/626**, in data 06/07/2006 ha trasmesso il progetto definitivo relativo alla “S.S. 89 Garganica – Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo – I° Stralcio – Ammodernamento della S.S. 89 (tratta Aeroporto di Amendola – inizio Tangenziale di Manfredonia)” alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. DG BAP So2/34.19.04/13740 del 20/07/2006) ;
- iii. Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, in data 10/12/2007, con prot. **DG BAP So2/34.19.04/21919**, ha rilasciato Parere Favorevole all’ottemperanza alle prescrizioni dettate con il decreto di compatibilità ambientale prot. DSA/2004/626 del 31/07/2004, (erroneamente indicato nel decreto come n.DEC/VIA/2003/339 del 30/05/2003), rimandando la conclusione della verifica all’ottemperanza del progetto rispetto a quanto prescritto nei pareri rilasciati da:
 - o **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il paesaggio per le provincie di Bari, Foggia, nota prot. n.5188 del 05/09/2007, che prescrivere:**
 - 1) In ordine alla riqualificazione ambientale del torrente Candelaro è accettabile la proposta da ANAS a condizione che la siepe arbustiva sia proposta anche sul limitare esterno dell’area caratterizzata da piantagione con mantello arbustivo;
 - 2) Resta da definire nel dettaglio tecnico progettuale:
 - La chiusura (o sistemazione) del primo accesso all’ex abbazia nei pressi dell’hospitalium;
 - La chiusura (o sistemazione) del secondo accesso all’ ex abbazia dirimpetto al prospetto laterale nord della chiesa

- La chiusura (o sistemazione) dell'accesso alla proprietà contermini al predetto complesso monumentale
- Per quanto attiene agli accessi da chiudere è auspicabile che la progettazione di dettaglio contempli un'adeguata sistemazione a verde arboreo.
- **Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia con nota prot. n.664 del 06/09/2007 del 05/09/2007, che prescrivere** che tutti i lavori di scavo dovranno essere seguiti da archeologi di comprovata esperienza; La soprintendenza si riserva di richiedere varianti al progetto in caso di ritrovamenti e prima dell'inizio dei lavori dovrà essere data preventiva comunicazione agli uffici della scrivente.

In sintesi, la presente procedura di ottemperanza riguarda solo ed esclusivamente i due ambiti dell'intero tracciato stradale che rispondono alle sopra richiamate prescrizioni, questi sono:

- i. **Svincolo presso l'Abbazia di San Leonardo**
- ii. **Attraversamento del torrente Candelaro**

i.i.i In aggiunta a quanto sopra, nell'ambito della presente procedura, si vuole altresì fornire gli elementi di **ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia giusta nota prot. n. 24343 del 04/12/2003**, confluita nel Decreto VIA del 21/07/2004; in particolare le prescrizioni riguardano l'esecuzione di:

- ricognizioni archeologiche, preventive, lungo l'intero tracciato;
- saggi preventivi, ove necessario, con l'eventuale ausilio di prospezioni archeologiche;
- assistenza agli scavi e alla realizzazione delle opere che comportino interventi nel sottosuolo;
- nel caso in cui emergessero presenze archeologiche, possibilità di sviluppare indagini più approfondite.

Al fine di giungere ad un più completo quadro conoscitivo del contesto interessato dalle opere ed in ottemperanza alle prescrizioni di cui sopra, è stata eseguita nel mese di aprile 2020 specifica ricognizione di superficie e, con l'occasione, è stato ritenuto opportuno redigere un aggiornamento del

documento di valutazione del rischio archeologico anche in relazione agli aspetti bibliografici e alla fotointerpretazione, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

In merito all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi, si rimanda alle valutazioni dell'attuale Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia in esito all'esame della documentazione archeologica di cui sopra, pervenute con nota prot. MIBACT 000023-P del 04/01/2021, allegato alla presente. In merito alle soprarichiamate valutazioni è in corso di attivazione un tavolo tecnico tra ANAS S.p.A. e Soprintendenza di riferimento.

Si rimanda al par. 5.5 della presente relazione e alla documentazione specialistica allegata, per una dettagliata trattazione delle attività svolte e sopra richiamate.

3 OTTEMPERANZE E OTTIMIZZAZIONI PROGETTUALI

Gli interventi oggetto di ottemperanza si riferiscono pertanto alle seguenti prescrizioni:

- Decreto Direttoriale 1994/U/2005 del 03.11.2005 MIT, MINFTRA/DTER/382
 - a) *deve essere presentato un progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del Torrente Candelarò che comprenda, oltre alle idonee verifiche idrauliche, anche delle azioni di compensazione al fine di restituire maggiore valenza naturalistica al corpo idrico per un idoneo tratto a monte ed a valle dell'intervento. A tal fine dovrà essere preferito l'impiego di materiali a valenza naturale e dovrà essere impiantata una adeguata fascia vegetale*
 - b) *presentare un progetto di riqualificazione ambientale del tratto in cui l'infrastruttura costeggia l'area di San Leonardo*
- Parere MiBAC del 10.12.2007 prot. DG BAP So2/34.19.04/21919:

all'ottemperanza delle prescrizioni dettate con il decreto di compatibilità ambientale prot. n. DEC/VIA/2003/339 del 30/05/2003, nel rispetto delle condizioni non ancora ottemperate e impartite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia e di quelle prescritte dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici o per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia, nel parere sopracitato, prot. n. 5188 del 05/09/2007, alla quale dovrà essere trasmesso il progetto esecutivo relativo alla riqualificazione dell'area di San Leonardo, con particolare riguardo alle sistemazioni degli accessi all'area.

3.1 [OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI](#)

3.1.1 [SVINCOLO PRESSO L'ABBAZIA DI SAN LEONARDO](#)

Gli interventi oggetto della presente ottemperanza, come richiesto dal MIBACT (parere favorevole del 10/12/2007 prot. DG BAP So2/34.19.04/21919) riguardano:

1. la chiusura (o sistemazione) del primo accesso all'ex abbazia nei pressi dell'hospitalium;
2. la chiusura (o sistemazione) del secondo accesso all' ex abbazia dirimpetto al prospetto laterale nord della chiesa;
3. la chiusura (o sistemazione) dell'accesso alla proprietà contermini al predetto complesso monumentale;
4. per quanto attiene agli accessi da chiudere è auspicabile che la progettazione di dettaglio contempli un'adeguata sistemazione a verde arboreo.

In ottemperanza a quanto riportato dal MIBAC (parere favorevole del 10/12/2007 prot. DG BAP So2/34.19.04/21919), riguardo la richiesta della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le provincie di Bari e Foggia viene realizzato il progetto della riqualificazione dell'area San Leonardo e la sistemazione degli accessi con particolare attenzione nei confronti dell'Abbazia. Il progetto del 2007 prevedeva il collegamento da e per l'area San Leonardo attraverso una complanare collegata con l'area industriale prossima allo svincolo esistente (progressiva 175+300). In prossimità dell'area era previsto un attraversamento in sottovia della SS89 (Scatolare 6x6) ma non venivano risolte le criticità dovute alle accessibilità. Il nuovo tracciato, in corrispondenza degli accessi manteneva il ciglio esterno della strada esistente, con l'inevitabile conseguenza di chiuderli. Per altro il collegamento diretto con la SS89 non era previsto e per raggiungere l'area sarebbe stato necessario comunque uscire (sia da Manfredonia che da Foggia) allo svincolo posto a circa 2 km di distanza. Si segnala, che, in occasione dei lavori di restauro dell'Abbazia (2011-2015) sono state rilevate 10 antiche cisterne, delle quali una a ridosso dell'attuale SS89. Tale manufatto storico appartenente all'Abbazia medievale è collegato con essa tramite un condotto sotterraneo, e non risulta rilevato dal progetto ANAS 2007 che di fatto, prevedendo l'allargamento della SS89 esistente ne avrebbe comportato la sua distruzione. In virtù di queste considerazioni, sono state apportate delle

modeste modifiche al progetto che ha riportato parere favorevole nel 2007, in modo da ottemperare alle richieste delle Soprintendenze e risolvere le criticità che sono emerse negli anni.

Le ottimizzazioni progettuali introdotte prevedono che viene realizzata una piccola variante planimetrica del tracciato che risolve l'interferenza rappresentata dalla preesistenza dell'antica cisterna appartenente all'Abbazia posta a fianco della SS8g attuale. Tale spostamento consente di realizzare un semi-svincolo con manovre da e per Manfredonia con inserimento di un Sottovia di dimensioni 12x6 (in sostituzione al Sottovia 6x6 del precedente progetto). Viene inoltre garantito il collegamento diretto da e per Foggia sino allo Svincolo alla pk 178+400 tramite una complanare di servizio realizzata nel sedime della SS8g esistente che garantisce una sistemazione adeguata agli accessi dell'intera area dando visibilità e risalto all'Abbazia San Leonardo.

Con nota prot. 15357 del 15-04-2020 il Comune di Manfredonia ha inviato parere favorevole riguardo alla nuova sistemazione dell'area San Leonardo, "con la proposta di prevedere, nel tratto prospiciente l'Abbazia, una barriera antirumore, idoneamente schermata, anche ai fini degli impatti paesistici, da filtro verde costituito da essenze arboree/arbustive autoctone".

Tuttavia l'allontanamento dell'asse principale della SS8g consente di evitare l'inserimento di barriere foniche di altezza rilevante in corrispondenza dell'attuale accesso dell'Abbazia limitando il traffico veicolare alla percorrenza della sola strada complanare.

3.1.1.1 SINTESI DEGLI INTERVENTI DI OTTIMIZZAZIONE OGGETTO DI OTTEMPERANZA

Gli interventi riguardano:

- 1) la sistemazione degli accessi all'Abbazia, anche con interventi di sistemazione a verde arboreo;
- 2) l'ottimizzazione del tracciato stradale attraverso l'allontanamento dell'asse dall'Abbazia (interferenza archeologica), e inserimento di una fascia verde filtro;
- 3) l'ottimizzazione degli svincoli di accesso attraverso l'uso di una complanare realizzata con il recupero del Vecchio tracciato della S.S.8g.

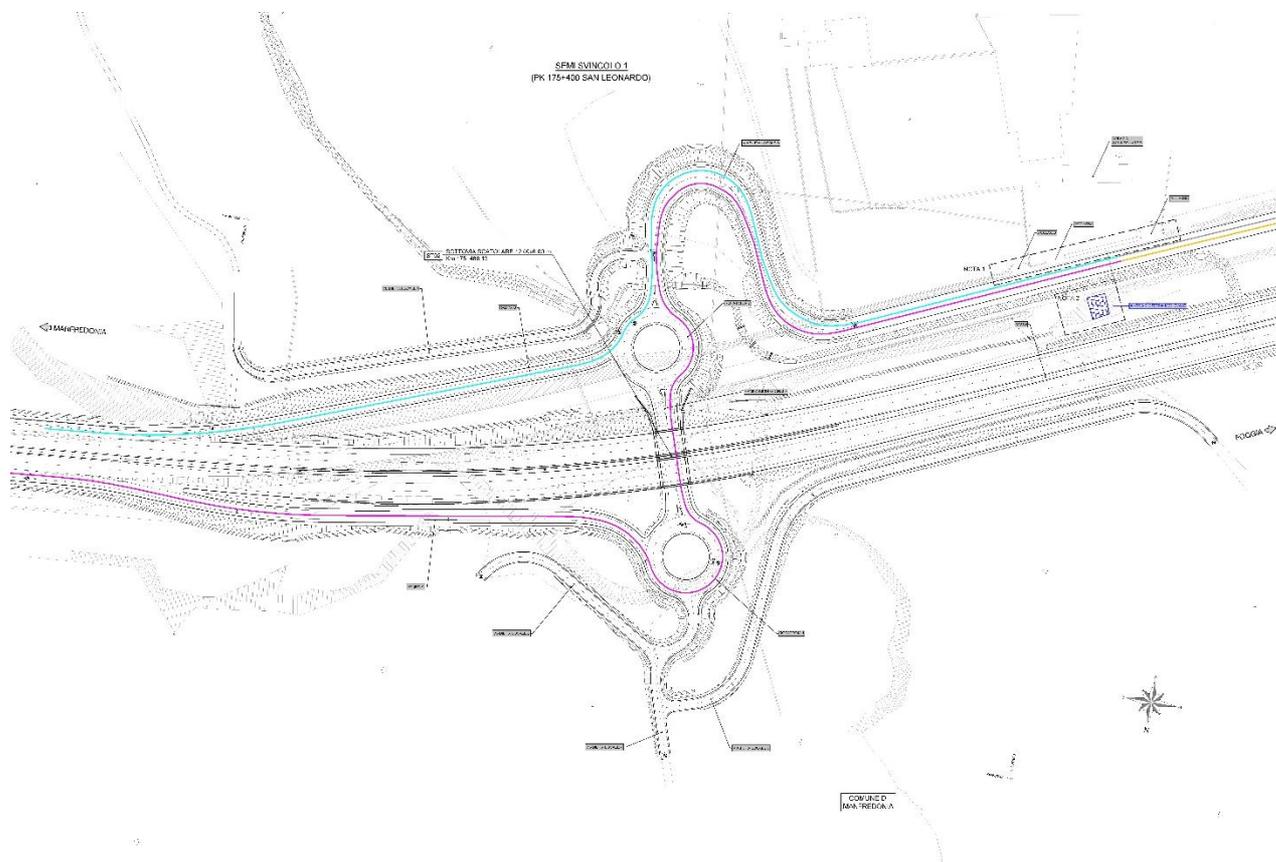


Figura 3 – Svincolo Abbazia San Leonardo – Progetto 2020

3.1.2 ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO

Gli interventi oggetto della presente ottemperanza, come richiesto Parere MiBAC del 10.12.2007 prot. DG BAP So2/34.19.04/21919, riguardano gli interventi di mitigazione ambientale per come già approvati, ed inserimento di una siepe arbustiva sul limitare esterno dell'area caratterizzata da piantagione con mantello arbustivo.

3.1.2.1 ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO - OTTIMIZZAZIONI PROGETTUALI

Il Viadotto Candelaro esistente sulla SS89 è un'opera lunga 110 metri divisa in 5 campate di circa 22 metri. L'impalcato è costituito da travi in cap e soletta in cls ed è largo circa 16.50 metri. Il Progetto Definitivo che ha ottenuto parere favorevole nel 2007 (di seguito PD 2007), in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Candelaro prevedeva il mantenimento dell'attuale Viadotto presente sulla S.S.89 riservandolo al traffico della carreggiata ovest in direzione Foggia. Per la destinazione del

traffico della carreggiata est in direzione Manfredonia era prevista la realizzazione di un nuovo viadotto in affiancamento aventi le medesime caratteristiche di quello esistente, ovvero 5 campate di circa 22 metri ed un impalcato con travi in cap largo 11.25 metri. Non essendo allora presente nessuna limitazione normativa relativamente al dimensionamento delle luci degli attraversamenti in alveo, al fine di minimizzare l'impatto idraulico era sufficiente realizzare un'opera in affiancamento allineando le pile tra le due opere nella direzione del flusso idrico.

In ottemperanza a quanto richiesto nella prescrizione a) del DEC VIA, in occasione della attuale revisione progettuale, sono state prodotte le verifiche idrauliche in base alle indicazioni dell'Autorità di Bacino della Puglia (AdB) che ha fornito un idrogramma di piena duecentennale che riporta valori di portata al picco notevolmente differenti (superiori) rispetto alla stesura del PD 2007: come conseguenza sono state apportate le modifiche necessarie in virtù di questi aggiornamenti normativi che sono subentrati.

Le nuove NTC 2018, norma utilizzata per l'attuale progettazione, impongono qualora fosse necessario realizzare pile in alveo una luce netta minima di 40 metri tra pile contigue o fra pila e spalla. Pertanto, il progetto del viadotto in affiancamento previsto nel PD 2007 che ha ottenuto l'ottemperanza va rivisto in virtù delle norme attuali. Non sarà più possibile mantenere l'allineamento delle pile tra l'opera esistente e l'opera di progetto realizzando un'opera con luci gemelle a quella esistente.

Dal punto di vista della compatibilità idraulica, non è possibile disallineare le pile tra le due opere e non è possibile realizzare luci nel rispetto della normativa. Pertanto, si è reso necessario prevedere la demolizione del Viadotto esistente sulla S.S.89 e la progettazione di un nuovo viadotto per ciascuna delle carreggiate composto da impalcati separati di larghezza 16 m ciascuno capaci di alloggiare la semicarreggiata dell'asse principale e le rispettive strade di servizio utilizzate per mettere in comunicazione le strade vicinali e consentire la manutenzione degli argini.

Il nuovo viadotto viene progettato nel rispetto delle attuali norme, prevedendo solo 3 campate con luci superiori ai 40 metri. La nuova opera è prevista con travi in acciaio ad altezza variabile (2.80-1.80 metri), per la quale è stata redatta la relazione di compatibilità idraulica utilizzando le portate di idrogramma di piena duecentennale fornite dall'AdB. La realizzazione della nuova opera avverrà per

fasi, come meglio illustrato nell'elaborato T00Vl01STRPE01A "Fasi realizzative Viadotto Candelaro". Nella prima, viene mantenuto in esercizio il traffico veicolare sulla sede stradale dell'opera esistente e viene realizzato in adiacenza parte del Viadotto della carreggiata est. Una volta realizzato, verrà utilizzato per accogliere momentaneamente il traffico veicolare in esercizio. A questo punto sarà possibile demolire l'opera esistente, senza procurare interferenze con l'alveo perché sarà possibile smontare le travi dell'impalcato e trasportarle direttamente lungo il sedime della SS8g esistente. Una volta demolita l'opera, sarà possibile realizzare il nuovo Viadotto della carreggiata ovest. Una volta completato e spostato il traffico sulla carreggiata ovest verrà completata la realizzazione del Viadotto in carreggiata est.



Figura 4 - Viadotto Candelaro esistente- Dir. Manfredonia



Figura 5 - Viadotto Candelaro – Particolare pila esistente

In sintesi, l'ottimizzazione progettuale proposta, oggetto della presente ottemperanza, prevede:

- la demolizione del viadotto esistente sulla S.S.89;
- la realizzazione di un nuovo viadotto sia per la carreggiata ovest in direzione Foggia, sia per la carreggiata est in direzione Manfredonia, già previsto.

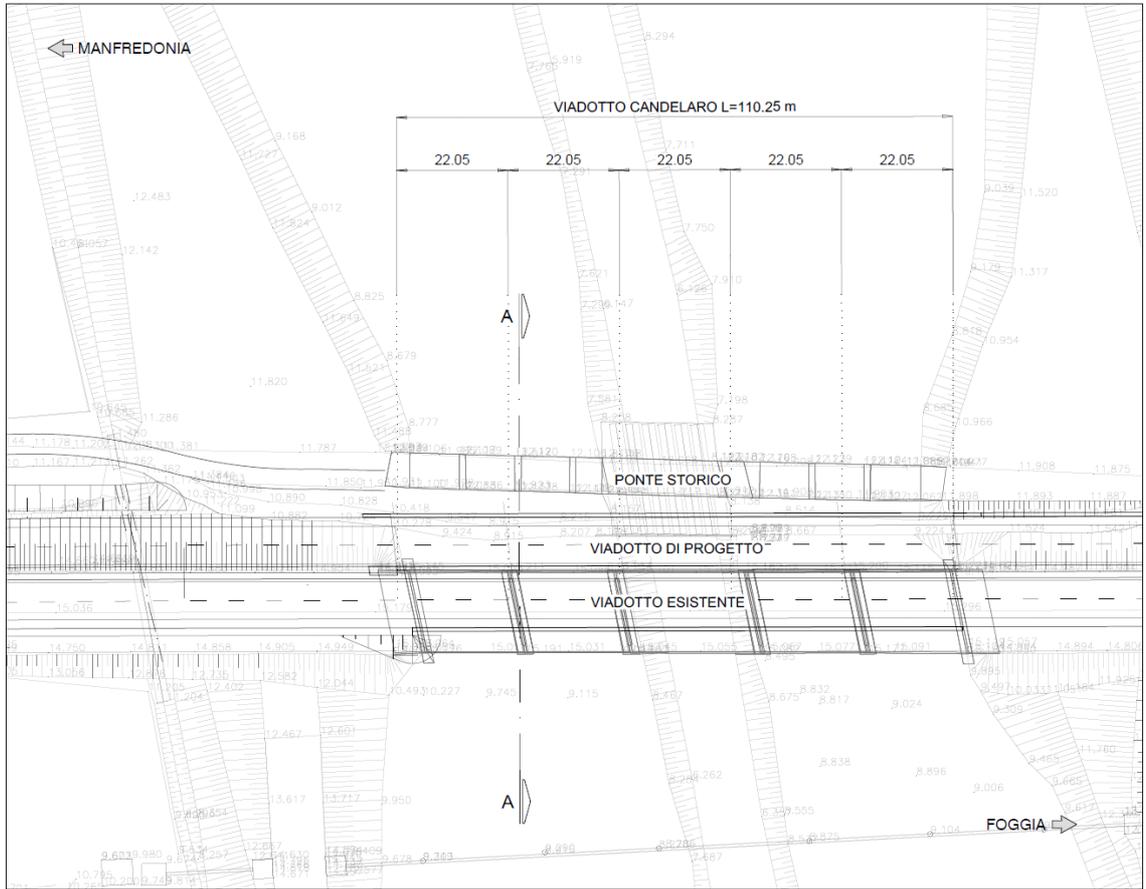
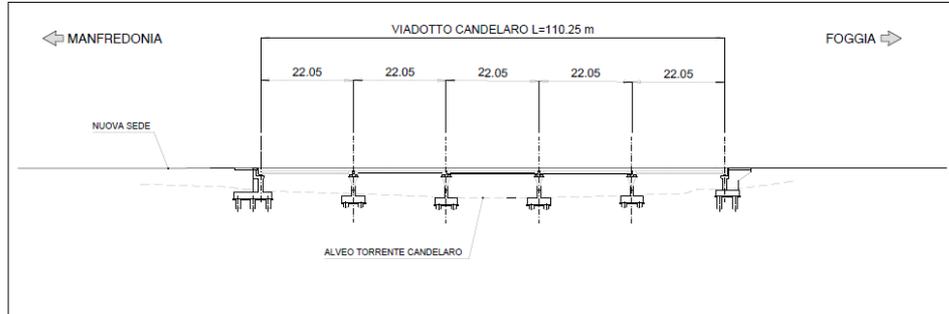


Figura 6 – Viadotto Candelaro PD 2007 – Planimetria

SEZIONE LONGITUDINALE PROGETTO scala 1:500



SEZIONE A-A scala 1:100

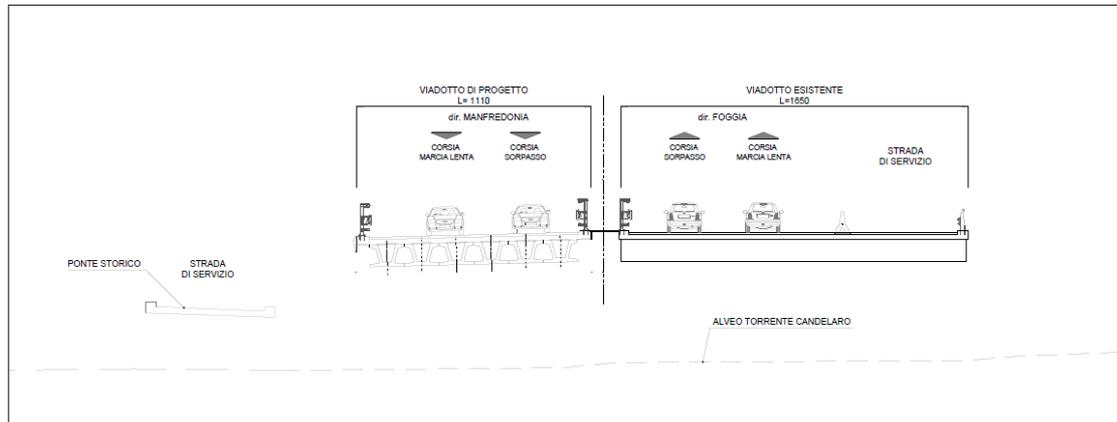


Figura 7 – Viadotto Candellaro PD 2007 - Sezioni

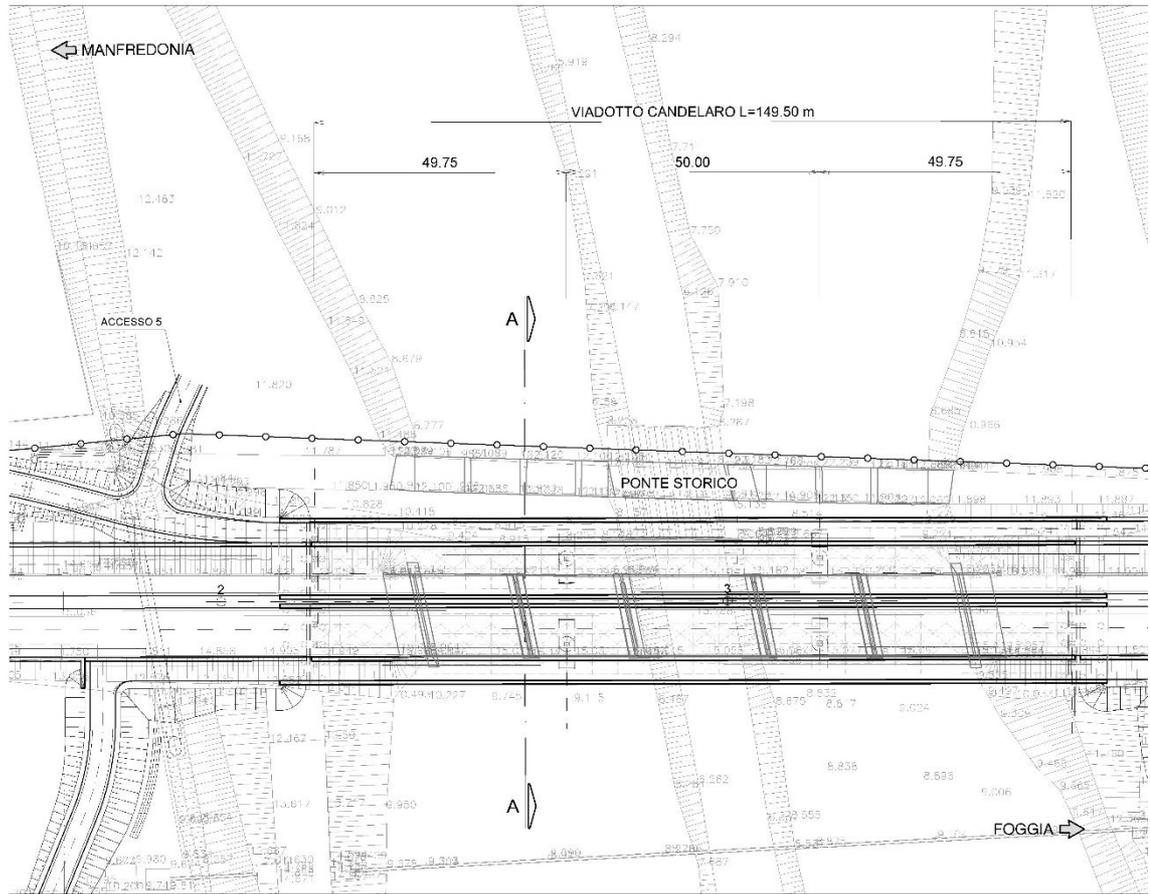


Figura 8 – Viadotto Candelaro PD 2020 – Stralcio planimetrico

4 QUADRO PROGRAMMATICO

4.1 PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il PAI, approvato dalla Regione Puglia – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede puglia il 30/11/2005, la cui incidenza sul progetto riguarda, l'attraversamento del torrente Candelaro. Le posizioni e le direttive di tale piano sono state considerate nel progetto dell'opera di attraversamento, relativamente ai profili idraulici e ambientali per quanto riguarda le sponde. Si riporta di seguito lo stralcio del PAI.

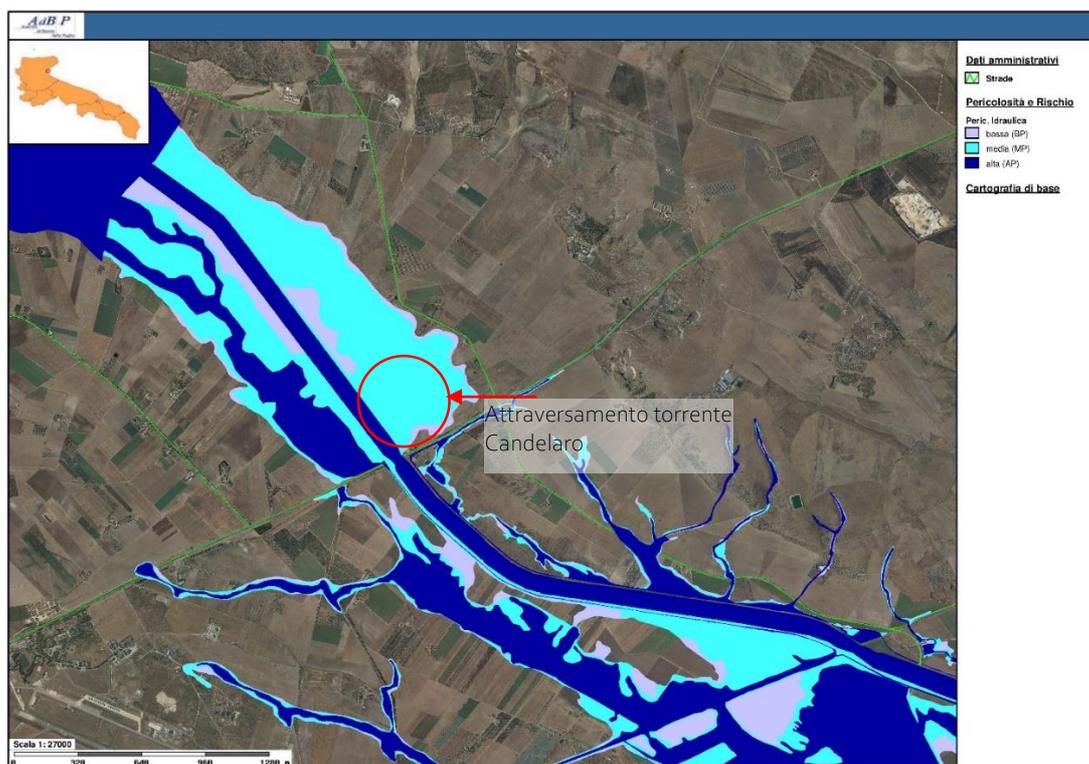


Figura 10 – Stralcio PAI - viadotto Candelaro- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

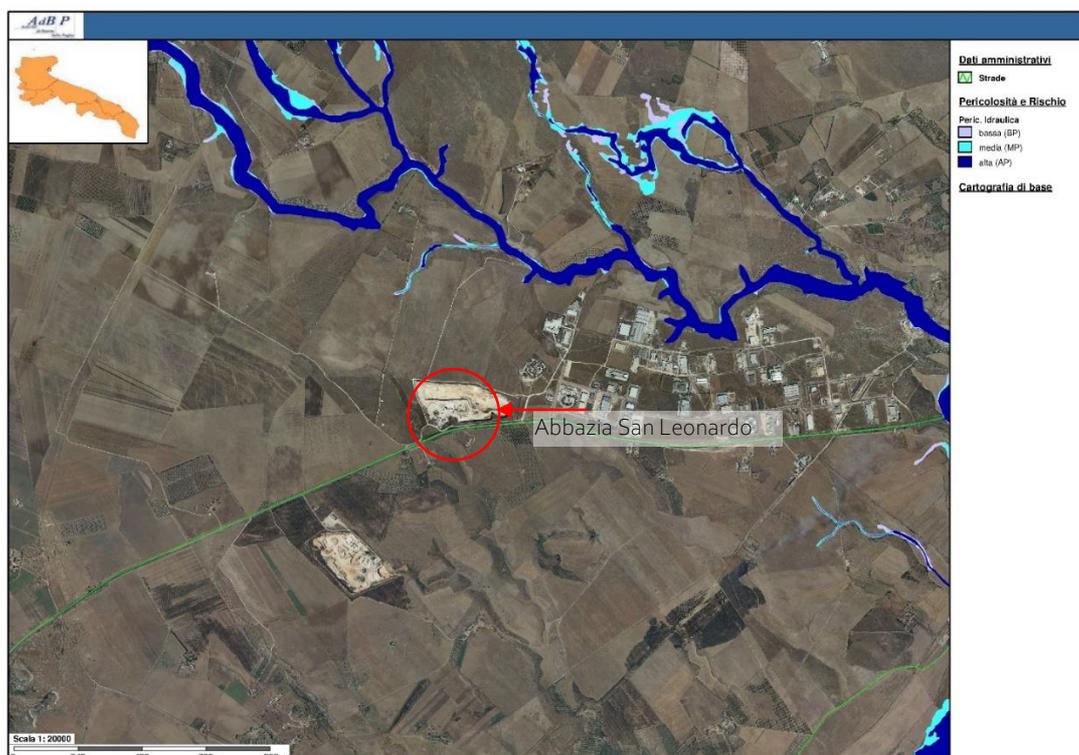


Figura 11 – Stralcio PAI – Svincolo San Leonardo - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

4.2 [RETE NATURA 2000](#)

L'area dello svincolo dell'abbazia San Leonardo rientra nel sito di interesse comunitario "ITg110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche" a sua volta compreso nella più vasta ZPS "ITg1100039 Promontorio del Gargano" quindi, inserito nella Rete Natura 2000. Per tale ragione, le ottimizzazioni progettuali qui proposte sono contemporaneamente sottoposte a procedura di VINCA – fase di screening. E' inoltre parte integrante del Parco Nazionale del Gargano, ancora privo del previsto piano del parco.

L'area inerente il viadotto Candelaro è invece esterno a tutti i siti di Rete natura 2000 e al Parco Nazionale del Gargano.

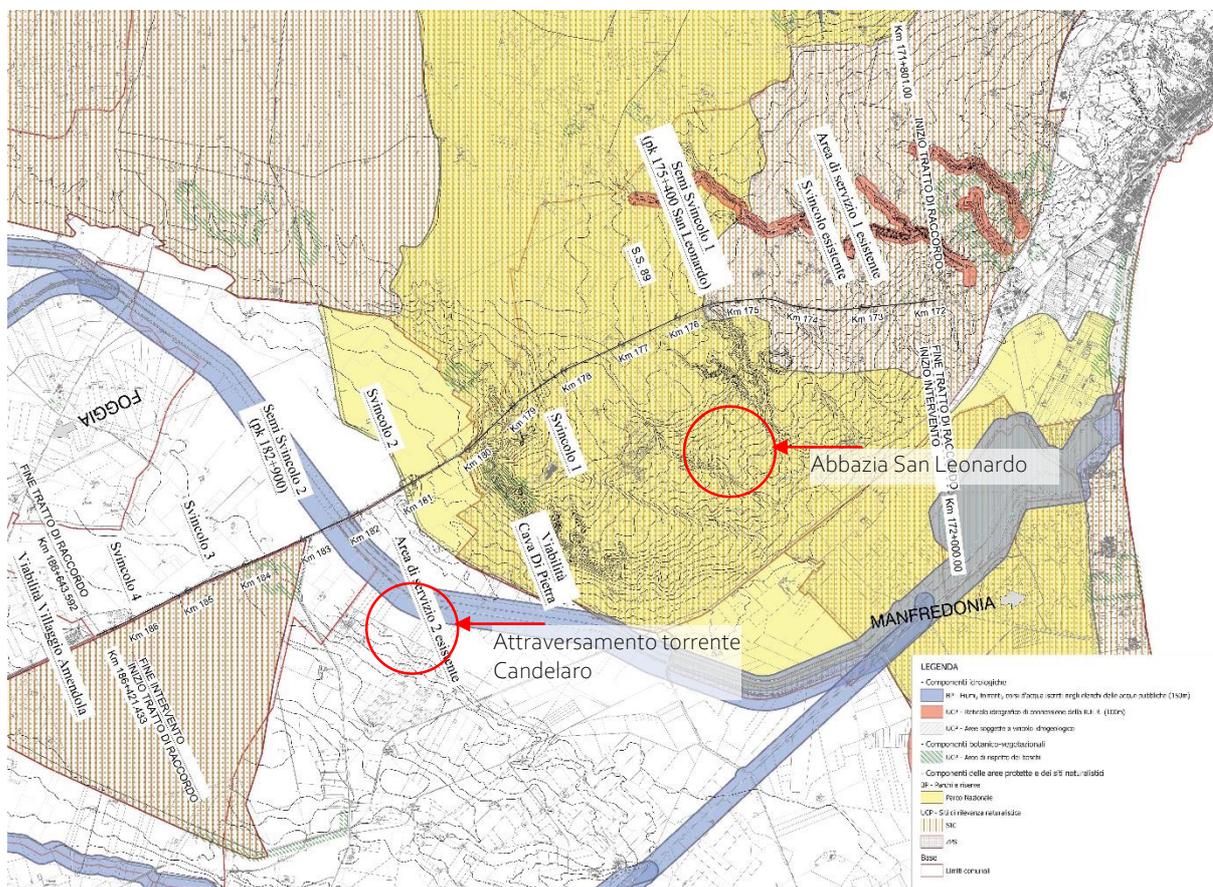


Figura 12 – Sistema delle aree protette

4.3 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

I comuni interessati in varia misura sono:

- Comune di Manfredonia
- Comune di San Giovanni Rotondo

Svincolo presso l'Abbazia di San Leonardo

L'intervento ricade in prossimità dei confini comunali, in area del tutto marginale rispetto all'assetto della configurazione del territorio comunale.

Infatti, lo svincolo ricade nel PRG del comune di Manfredonia vigente in area tipizzata "agricola"; mentre nel PUG in corso di formazione, adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 243 del 28/11/2018, ricade nel contesto definito nella tavola dei "contesti territoriali" "Contesto Rurale Agricolo - Paesaggio dell'altopiano". Si riporta di seguito lo stralcio della tavola 09 – Contesti territoriali del PUG adottato.

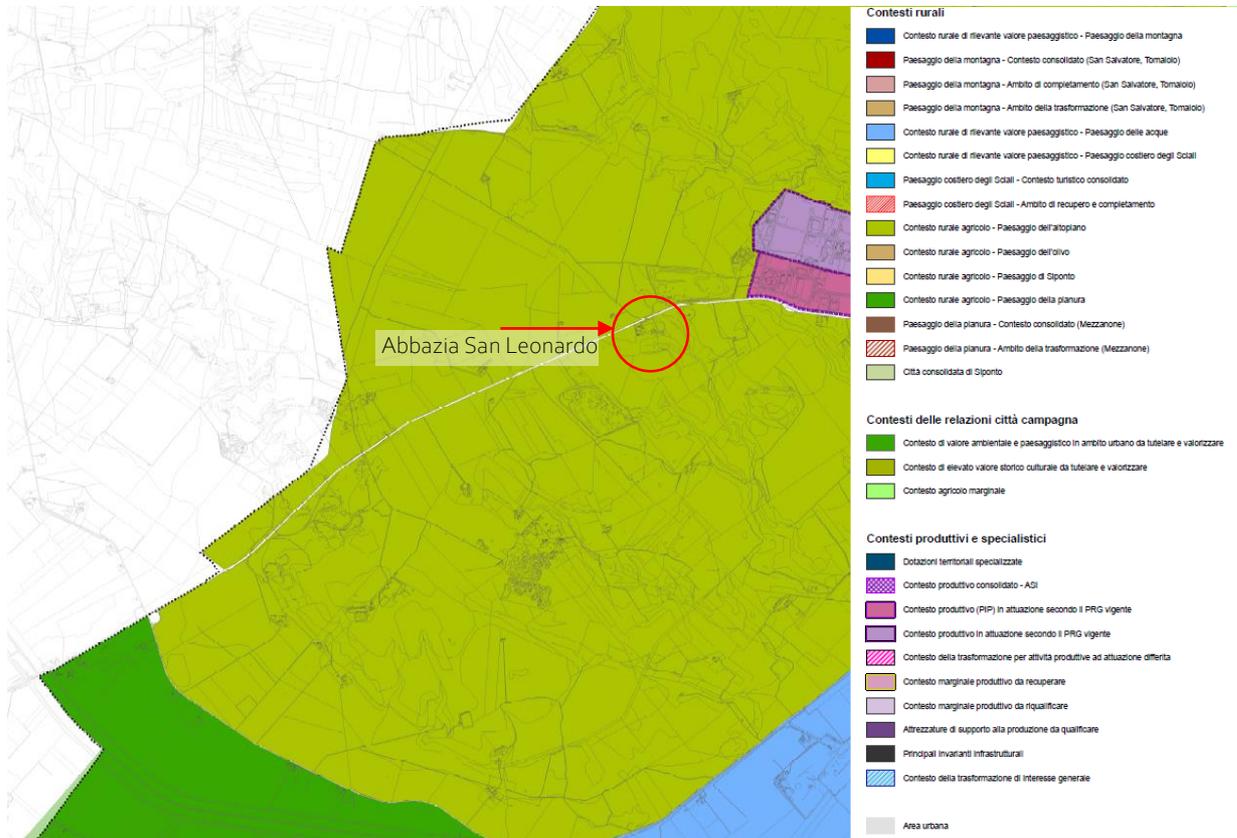


Figura 13 – Stralcio Tavola 9 PUG Manfredonia

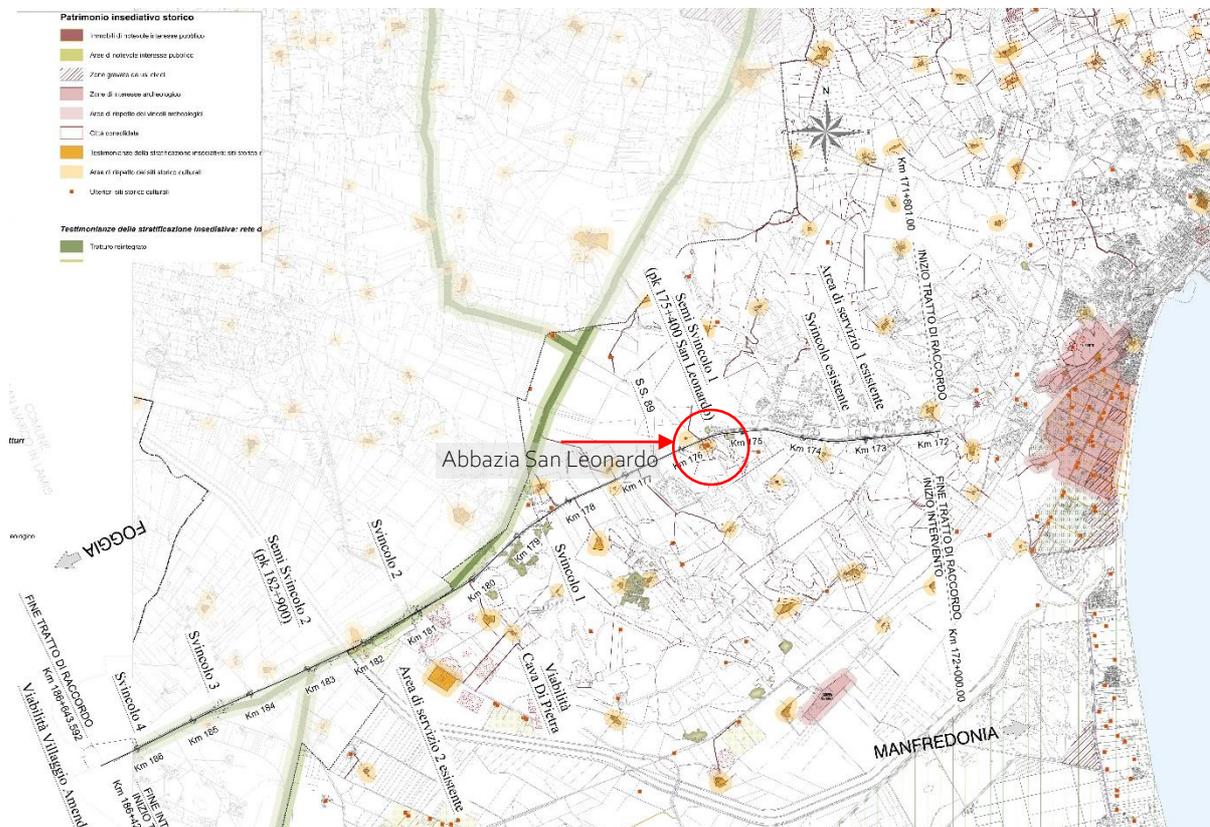


Figura 14 - Invarianti sistema antropico e storico culturale_Manfredonia

Viadotto torrente Candelaro

L'intervento inerente l'attraversamento del torrente Candelaro, ricade alla intersecazione dei confini comunali di:

- Comune di Manfredonia
- Comune di San Giovanni Rotondo
- Comune di San marco in Lamis

Per quanto riguarda il comune di Manfredonia, l'intervento ricade in prossimità del confine comunale rappresentato dallo stesso torrente, in un'area del tutto marginale rispetto all'assetto del territorio comunale.

Infatti, il viadotto ricade nel PRG vigente in area tipizzata "agricola"; mentre nel PUG in corso di formazione, adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 243 del 28/11/2018, ricade nel contesto definito nella tavola dei "contesti territoriali" "Contesto Rurale Agricolo - Paesaggio della pianura".

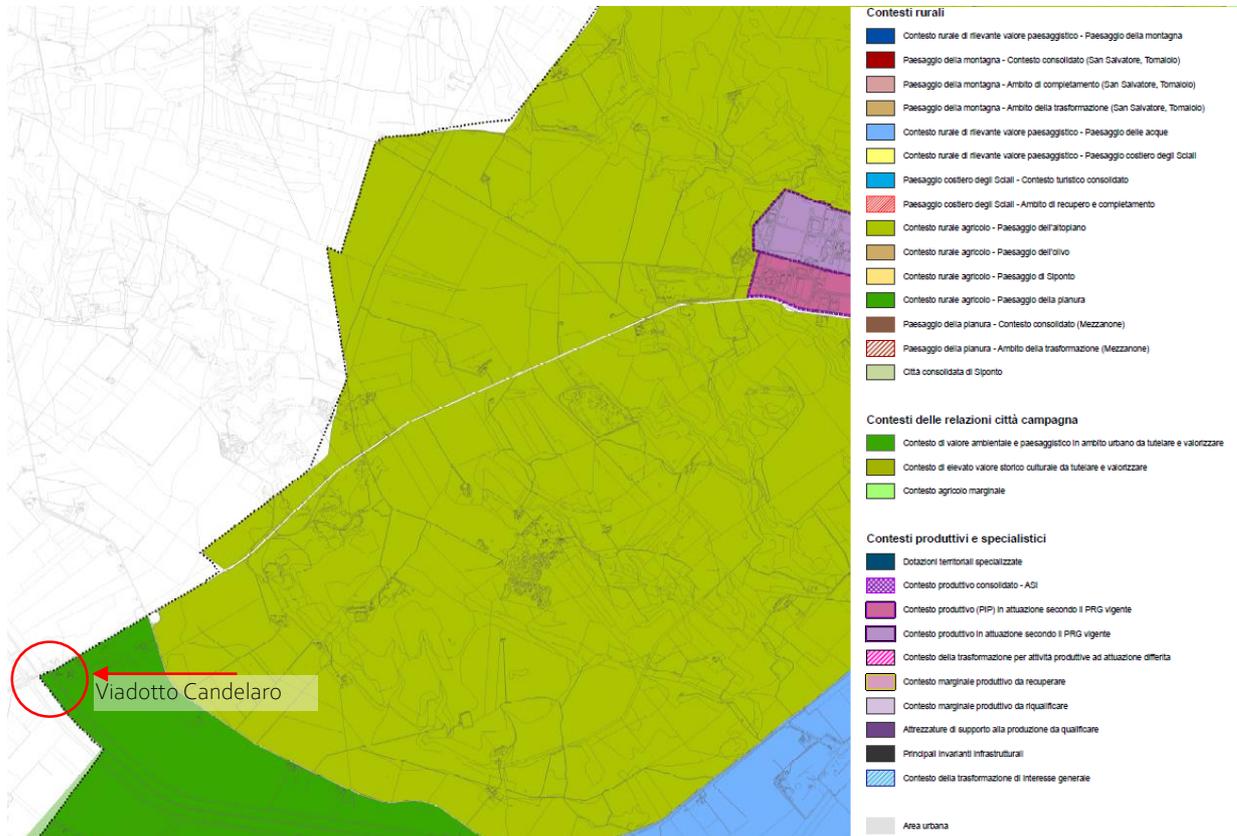


Figura 15 – Stralcio Tavola 9 PUG Manfredonia

Per quanto riguarda il comune di San Giovanni Rotondo, secondo il PUG, adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30.03.2016, l'area del viadotto Candelaro ricade nell'ambito "Contesto rurale a prevalente funzione agricola da rafforzare".

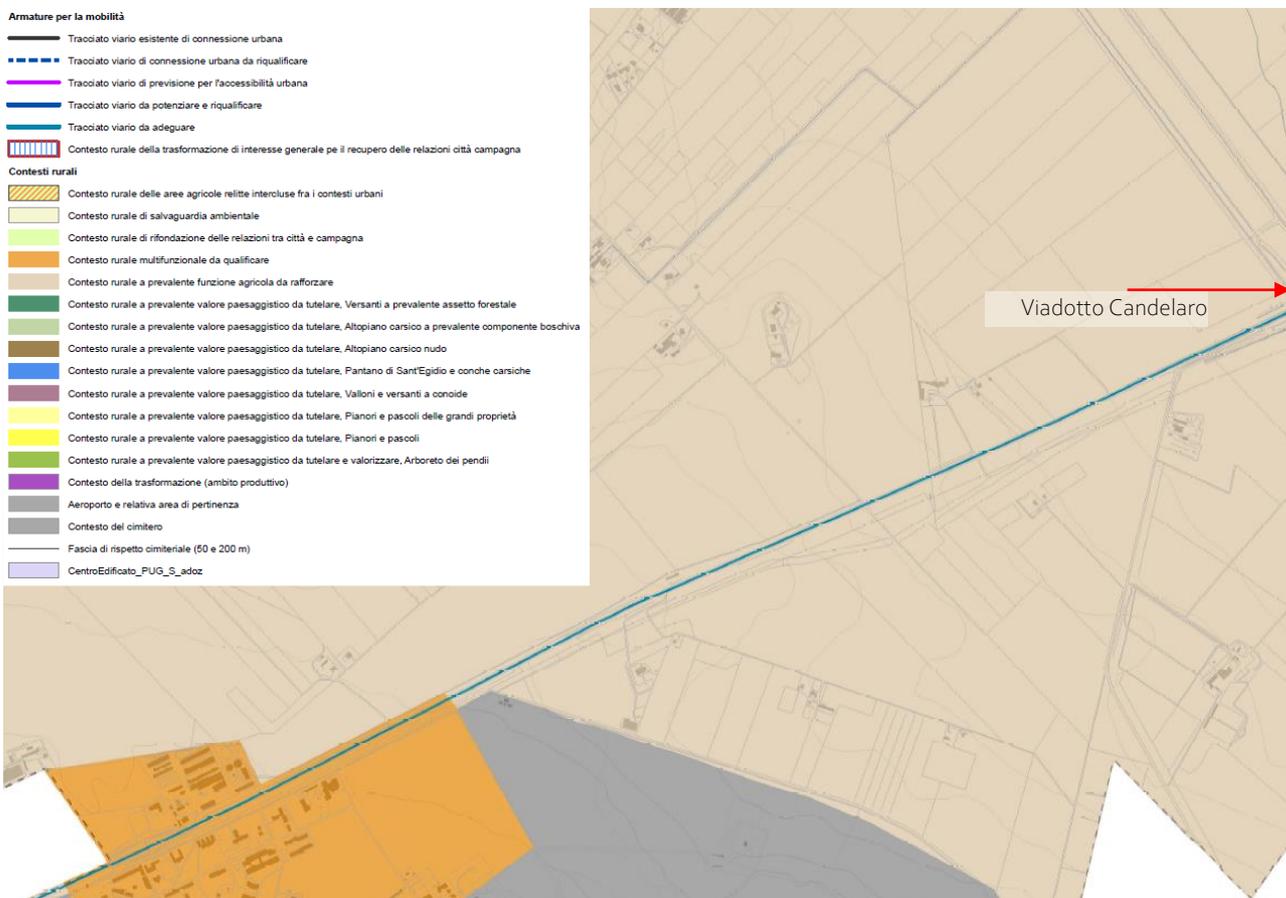


Figura 16 – Comune di San Giovanni Rotondo - Stralcio Previsioni strutturali PUGs 14b

Per quanto riguarda il comune di San Marco in Lamis, l'intervento ricade all'intersezione di dei confini comunali di Manfredonia e San Giovanni Rotondo, all'estrema periferia del centro urbano in un'area del tutto marginale tipizzata agricola.

In conclusione si può affermare che le ottimizzazioni progettuali proposte e gli interventi di ottemperanza sono completamente rispondenti alle previsioni urbanistiche e non costituiscono una variante del progetto già approvato.

5 QUADRO AMBIENTALE

5.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO/AMBIENTALE

L'intera area del tracciato stradale è localizzata al margine del territorio individuato geograficamente come Promontorio del Gargano, al limite con l'ambito del Tavoliere. Il Promontorio del Gargano corrisponde ad un elevato massiccio che raggiunge, con alcune cime, quote superiori ai 1.000 m (M. Calvo, 1055 m s.m.), allungato in direzione est-ovest e delimitato a nord e ad est dal Mare Adriatico, a sud-est dal Golfo di Manfredonia, a sud e ad ovest dalla Piana del Tavoliere delle Puglie. E' rappresentato prevalentemente dalla dominante geomorfologica costituita dall'altopiano calcareo e dai suoi orli terrazzati, si presenta come un'estesa subpenisola di roccia calcarea che si estende per ben tre lati nell'Adriatico e che rimane connessa alla piattaforma pugliese attraverso le pianure alluvionali del Tavoliere.

Il massiccio del Gargano rappresenta la parte più sollevata rispetto al mare della piattaforma carbonatica pugliese, della quale fanno parte anche l'altopiano delle Murge e le Serre Salentine.

Il perimetro che delimita l'ambito del Gargano dall'ambito del Tavoliere segue principalmente la viabilità provinciale e comunale che si sviluppa ai piedi del costone e lungo il torrente Candelaro. In particolare, a partire dal centro insediativo di Manfredonia il perimetro segue la SP 59, piega a Nord-Ovest sulla provinciale (SP 28) correndo parallelamente al Candelaro, prima di Apricena si allontana dal fiume aggirando l'insediamento, infine, in corrispondenza della SP38, piega verso Ovest, sempre lungo la viabilità secondaria, a cingere il lago di Lesina e la corona di affluenti che confluiscono in esso.

5.2 ASPETTI NATURALISTICI

L'intervento di ottimizzazione progettuale inerente lo svincolo di San Leonardo ricade all'interno del sito di importanza comunitaria "Valloni e Steppe Pedegarganiche IT9110008". Questo ha un'estensione di ha 29.817 ed interessa i comuni di Monte S. Angelo, Manfredonia, S. Giovanni Rotondo, S. Marco in Lamis e Rignano Garganico. Confina a Nord con i rilievi del Gargano meridionale, sul lato di SE con la costa e sul lato di SO con il torrente Candelaro, e occupa quella parte del Promontorio conosciuta come la "regione dei terrazzi meridionali".

Include le aree substeppiche (habitat prioritario di conservazione) più vaste della Puglia con elevatissima biodiversità e una serie di valloni di origine erosiva che ospitano un ambiente rupestre di elevato interesse naturalistico.

Il secondo intervento di ottimizzazione, inerente all'attraversamento del torrente Candelaro risulta invece completamente esterno al SIC.

5.2.1 FLORA E VEGETAZIONE NELL'AREA SVINCOLO SAN LEONARDO

L'area dello svincolo di San Leonardo, interessata dagli interventi di ottimizzazione, è caratterizzata da superfici occupate da vegetazione di origine naturale e raramente da lembi residui di gariga e praterie steppiche. Sono altresì assenti filari alberati e siepi.

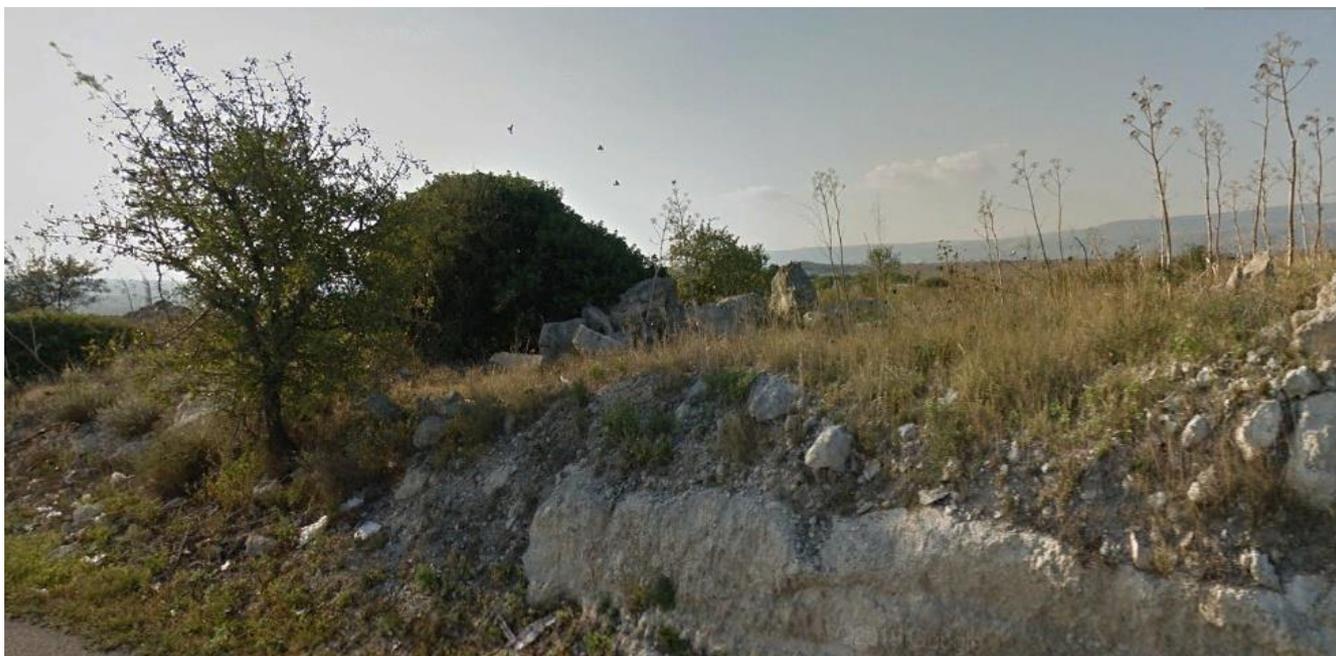


Figura 17 – Vegetazione degli incolti e dei bordi di strada

Praterie steppiche

Si tratta di cenosi di origine secondaria la cui formazione è da ricercare nelle azioni di disturbo antropico e nelle particolari condizioni climatiche che impediscono lo sviluppo delle serie successionali,

che spontaneamente tenderebbero alla formazione di soprassuoli arbustivi e boschivi (boschi di sclerofille mediterranee e/o macchia alta).

Le praterie steppiche perenni termo-xerofile, le cosiddette "steppe mediterranee" (FENAROLI e GIACOMINI, op. cit.), della parte meridionale del Promontorio, sia per il tipo di habitat sia per alcune specie della Flora e della Fauna, costituiscono l'habitat principale per cui è stato proposto il Sic "Valioni e steppe pedegarganiche" e rientrano nella Zps "Promontorio del Gargano", ai sensi della Direttiva comunitaria "Habitat" e della direttiva "Uccelli".

Questa tipologia di vegetazione è rappresentata dall'alleanza *Hippocrepido glaucae-Stipion austroitalicae* Forte & Terzi 2005. Entra in contatto dinamico, costituendo la cenosi di sostituzione, con leccete mesofile dell'associazione *Cyclamino hederifolii-Quercetum ilicis*, con querceti caducifogli a *Quercus virgiliana* e/o *Quercus dalechampii* delle associazioni *Cyclamino hederifolii-Quercetum virgiliana* e *Stipo bromoidis-Quercetum dalechampii*, con formazioni a *Quercus trojana* delle associazioni *Teucro siculi-Quercetum trojanae* ed *Euphorbio apii-Quercetum trojanae* e con gli altri aspetti degradativi delle relative serie di vegetazione. Tra questi le formazioni terofitiche della classe *Tuberarietea guttatae* dell'alleanza appenninica *Hypochoerion achyrophori* nella suball. *Ononidenion ornithopoides* riferibili all'habitat dei *Thero-Brachypodietea*.



Figura 18 – Praterie steppiche a *Stipa austroitalica*



Figura 19 – Praterie steppiche in secondo piano

5.2.2 FLORA E VEGETAZIONE DEL TORRENTE CANDELARO

Il torrente Candelaro presenta una condizione dal punto di vista ambientale alquanto scadente. Nell'area di indagine, a monte del viadotto, negli argini del corso d'acqua si rileva una vegetazione erbacea/arbustiva poco differenziata dal punto di vista ecologico, a valle del viadotto si rileva sempre una vegetazione erbacea/arbustiva con la presenza di qualche individuo arboreo di salice. A livello vegetazionale non sono quindi presenti cenosi tipiche, la composizione floristica è caratterizzata da elementi fortemente nitrofilo.

Il modello di sviluppo agricolo del territorio basato sul potenziamento delle produzioni ha determinato molte difficoltà nella definizione e implementazione delle misure per il miglioramento ambientale nell'area del torrente Candelaro.



Figura 20 – Torrente Candelaro



Figura 21 – Carta dell'uso del suolo (estratto dal Piano di Gestione del SIC)

5.3 ANALISI IMPATTI E EVENTUALI MITIGAZIONI

La realizzazione del progetto, così ottimizzato, risulta completamente compatibile con il sistema naturalistico precedentemente illustrato e pertanto non determina particolari ulteriori impatti significativi rispetto a quanto già analizzato dalla Commissione VIA, la quale ha espresso il proprio parere positivo in data 14 marzo 2007.

In ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere favorevole con prot. DG BAP So2/34.19.04/21919, rilasciato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, in data 10/12/2007, saranno realizzate tutte le opere di mitigazione e compensazione naturalistica proposte con la presente verifica di ottemperanza, per le quali si rimanda al progetto di mitigazione ambientale, allegato alla presente relazione, per il dettaglio degli interventi.

5.3.1 **ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO**

L'ottimizzazione progettuale per l'attraversamento del torrente Candelaro, con la realizzazione del nuovo viadotto, previa demolizione dell'esistente, determina un impatto basso, dovuto al fatto che le opere di attraversamento si sovrappongono in parte con quelle già esistenti; non sono presenti habitat di interesse comunitario, in quanto l'area è completamente esterna ai siti Natura 2000, né aree di alcun pregio naturalistico. Sono rilevabili soltanto cenosi vegetali di scarsa qualità e naturalità e comunità faunistiche di scarso rilievo conservazionistico. L'ambito di attraversamento, già interessato da importanti interventi di rettificazione, è posto ad alcuni chilometri a monte del tratto finale del Candelaro interessato dalla maggiore presenza delle specie.

Le opere di mitigazione al termine dei lavori, come da progetto approvato, riguarderanno la piantagione di fasce cespugliate sia sugli argini esterni del torrente che sulle scarpate stradali, oltre alla realizzazione di aree alberate tra la viabilità locale deviata e la strada in adeguamento.

La tipologia d'intervento è stata progettata come definita nella prescrizione a) di cui alla verifica di ottemperanza.

Si rimanda al progetto di mitigazione ambientale, allegato alla presente relazione, per il dettaglio degli interventi previsti.

5.3.2 **REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO PRESSO L'ABBAZIA DI SAN LEONARDO**

Le analisi condotte dimostrano che l'ottimizzazione progettuale dello svincolo di San Leonardo, precedentemente illustrato, non determina significativi impatti perché si sviluppa in un'area a destinazione d'uso seminativo, caratterizzata dalla presenza di aree per lo più incolte..

Le superfici si presentano pertanto con naturalità e qualità ambientale di valore nullo. Per quanto riguarda la componente faunistica, in ragione della scarsa naturalità prima richiamata e del fatto che le ottimizzazioni progettuali si sovrappongono ad un sedime stradale in parte esistente, non si ritiene che il consumo di habitat possa avere di per sé effetti significativi,

Si è previsto un progetto di riqualificazione ambientale con opere a verde, che prevede l'inerbimento a lato della carreggiata, filari di arbusti a ridosso della strada e un filare di alberi lungo la viabilità d'accesso, nonché aree con piantumazione di mantelli arborei con funzione di filtro tra l'Abbazia e l'asse stradale, come peraltro prescritto al punto b) di cui alla precedente verifica di ottemperanza. Si rimanda al progetto di mitigazione ambientale per il dettaglio degli interventi previsti.

5.4 ASPETTI PAESAGGISTICI

Le aree di intervento di cui alla presente Verifica di Ottemperanza si inseriscono nell'ambito paesaggistico del "Tavoliere", una vasta area sub-pianeggiante a seminativo e pascolo che si affaccia sul golfo di Manfredonia ed è caratterizzata da visuali aperte delimitate a ovest dalla corona dei Monti Dauni e ad est dall'altopiano garganico.

Il Tavoliere, caratterizzato da pendenze lievi, deriva dall'incontro tra una pianura fluviale quella costiera, in particolare nei pressi dell'area di Manfredonia.

L'intero ambito è caratterizzato da visuali aperte e da pochi segni riconoscibili, per lo più legati alla presenza di strade, canali, filari di eucalipto e insediamenti poderali.

Si tratta infatti di un paesaggio rurale, caratterizzato da una trama agraria poco marcata che si presenta in varie geometrie e tessiture, la cui percezione spesso è subordinata alle modificazioni stagionali.

Sotto il profilo idrografico, quest'area pianeggiante è caratterizzata da un sistema fluviale che si sviluppa in direzione ovest-est, con valli che si allargano verso la foce e ampie zone interfluviali pianeggianti. Oltre ai fiumi Ofanto e Fortore, l'area è solcata da importanti torrenti tra cui il Candelaro, e da tutta una rete di tributari che spesso hanno deflusso esclusivamente stagionale. Questi corsi d'acqua hanno contribuito significativamente, con i loro apporti detritici, alla formazione dell'area sub-pianeggiante.

I corsi d'acqua rappresentano la più significativa e rappresentativa tipologia idrogeomorfologica presente: poco incisi e maggiormente ramificati alle quote più elevate, tendono via via ad organizzarsi in corridoi ben delimitati procedendo verso le aree meno elevate dell'ambito, modificando contestualmente le specifiche tipologie di forme di modellamento che contribuiscono alla più evidente percezione del bene naturale.

Mentre le ripe di erosione sono le forme prevalenti nei settori più interni dell'ambito nei tratti intermedi del corso, queste lasciano il posto ai cigli di sponda, che costituiscono generalmente il limite morfologico degli alvei in modellamento attivo, presso i quali spesso si sviluppa una diversificata vegetazione ripariale.

I tratti più prossimi alla fascia costiera, come ad esempio il tratto del Candelaro interessato dalle ottimizzazioni di che trattasi, sono invece quasi sempre interessati dalla presenza di argini e altre opere di regolazione/sistemazione artificiale, che pur realizzando una necessaria azione di presidio idraulico, costituiscono spesso una detrazione alla naturalità del paesaggio. Nei pressi della pianura costiera, infatti, molti di questi corsi d'acqua sono stati regimentati e rettificati; attualmente scorrono in torrenti e canali artificiali che sono esito delle opere di bonifica, appoderamento e lottizzazione di epoca fascista, volte allo sfruttamento agricolo intensivo delle terre.

In quest'area, trasformata dall'uomo in un deserto cerealicolo-pascolativo caratterizzato da sporadiche colture legnose (vite, olivo, alberi da frutto), si possono censire solo rade aree naturali.

Sotto il profilo insediativo, la struttura del paesaggio è caratterizzata da una raggiera di strade principali che si dipartono a partire da Foggia, secondo lo schema della pentapoli. Esse spesso ricalcano, come nel caso della S.S.89, il tracciato di vecchi tratturi di collegamento tra il capoluogo di provincia con i principali centri del Tavoliere. Questi percorsi sono legati alla transumanza e sono per questo punteggiati da poste e masserie pastorali.



Figura 22 – Rudere di una stazione di posta sulla S.S. 89, nei pressi dell'abbazia di S. Leonardo. Sullo sfondo i Monti del Gargano.

5.4.1 AREA DI INTERVENTO – ABBAZIA DI S. LEONARDO

L'ottimizzazione progettuale proposta per l'area d'intervento nei pressi dell'abbazia di S. Leonardo (si veda il paragrafo 3.2) è condizionata dal recente ritrovamento di 10 antiche cisterne medievali, e dunque prevede la risistemazione degli accessi al complesso monumentale, oltre che il recepimento delle prescrizioni impartite dal Ministero dei Beni Culturali.

L'intervento ha luogo in un vasto contesto che presenta caratteri omogenei all'ambito paesaggistico di riferimento. Tuttavia, qui si nota l'inserimento di alcuni appezzamenti di terra dedicati a colture legnose, in particolare uliveti. Uno di questi è ubicato proprio a ridosso dell'area di pertinenza dell'abbazia.

Nel vasto skyline a vocazione cerealicola che è possibile apprezzare percorrendo la S.S. 89, risulta dunque ben riconoscibile l'abbazia di S. Leonardo in Lama Volara (Siponto).

Questa, fondata nel XII secolo in Lama Volara, si compone di una chiesa dell'XI secolo in stile romanico pugliese con influssi bizantini, e dei resti del monastero e dell'ospedale, che per secoli ha assolto il ruolo di luogo di sosta per i pellegrini che percorrevano la via Sacra Longobardorum verso il santuario di San Michele Arcangelo, sulle pendici del Gargano.

Nell'area di pertinenza del complesso monumentale si possono apprezzare gli unici esemplari vegetali a portamento arboreo (pini, cipressi, eucalipti), ad eccezione delle colture ad oliveto e di qualche sporadico albero a ridosso del ciglio stradale. Altro elemento degno di nota è, nell'intorno dell'abbazia, la presenza di muretti a secco a delimitazione dei confini di proprietà, ben visibili percorrendo la S.S. 89 in direzione Manfredonia.

Sembra opportuno segnalare che il territorio limitrofo all'abbazia è caratterizzato anche dalla presenza di siti di estrazione di materiale lapideo, che costituiscono una detrazione alla qualità d'insieme del paesaggio.

In un tale contesto di riferimento, dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico l'ottimizzazione progettuale non determina ricadute negative, ma anzi vede un'adeguata sistemazione degli accessi all'abbazia, con la conseguente valorizzazione della visuale sullo stesso complesso monumentale.

Inoltre, l'allontanamento dell'asse principale della S.S.89 fa sì che si eviti l'inserimento di barriere foniche di altezza rilevante in corrispondenza dell'attuale accesso dell'Abbazia, con la conseguente limitazione del traffico veicolare alla percorrenza della sola strada complanare.

Come già esaurientemente trattato nel paragrafo 3.2, gli interventi riguardano:

- 1) la sistemazione degli accessi all'Abbazia, con il ricorso anche ad interventi di sistemazione a verde mediante la piantumazione di essenze arboree;
- 2) l'allontanamento del tracciato stradale dall'Abbazia volto a risolvere l'interferenza con il ritrovamento archeologico di una cisterna medievale e inserimento di una fascia verde filtro;
- 3) l'ottimizzazione degli svincoli di accesso attraverso l'uso di una complanare realizzata recuperando il vecchio tracciato della S.S.89.

Si segnala che l'interferenza visiva prodotta dall'ottimizzazione progettuale è comunque molto ridotta, dal momento che l'attraversamento della S.S. 89 avviene tramite sottovia e l'impatto delle nuove opere stradali è stato mitigato mediante interventi di inserimento paesaggistico ambientale compiutamente rappresentati nell'elaborato Too_IAoo_AMB_DIo1_A.

5.4.2 AREA DI INTERVENTO – TORRENTE CANDELARO

L'ottimizzazione progettuale nei pressi del torrente Candelaro, le cui motivazioni sono state già illustrate nel paragrafo 3.5., prevede la realizzazione di un unico viadotto, diversamente dalla precedente soluzione progettuale che prevedeva il mantenimento del viadotto esistente e la realizzazione di una nuova opera d'arte in affiancamento. L'intervento ricade in un tratto in cui il torrente appare già rettificato dall'azione antropica e quasi del tutto privato della sua "naturalità". E' pressoché assente la vegetazione ripariale a portamento arboreo, mentre è limitata la presenza di arbusti. Elemento degno di nota è la presenza del ponte storico, che il viadotto di cui alla presente relazione andrà ad affiancare. Dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico, l'ottimizzazione progettuale determina significative ricadute positive, dal momento che l'esito finale è maggiormente omogeneo in termini di caratteristiche morfologiche e materiche: difatti, con la demolizione del viadotto esistente, si unificherà l'aspetto complessivo dell'opera ed inoltre si andranno a risolvere le criticità legate all'impatto di una struttura ormai degradata e con scarsa qualità architettonica, apprezzabile dalla figura 24.

Diversamente, nell'ottimizzazione progettuale di che trattasi si ricorre ad un sistema strutturale con travi in acciaio e di conseguenza il viadotto appare più slanciato. Inoltre, sotto il profilo dello studio delle cromie, è stata adottata la strategia di ricorrere a carter metallici verniciati in acciaio corten, che si ben si accordano all'elemento reticolare in ferro del ponte storico e ai toni della trama agricola circostante.

Si segnala che, rispetto alla precedente soluzione, anche l'interferenza visiva prodotta dalla maggiore altezza dell'impalcato del nuovo viadotto può essere considerata ridotta, dal momento che lo scarto di quota tra le due proposte progettuali è di soli 50 cm.

In ottemperanza alle citate prescrizioni, sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale (vedasi l'elaborato Too_IAoo_AMB_Dlo1_A), che consistono nel potenziamento della vegetazione ripariale ed in particolare nella piantumazione di specie arbustive con sesto di impianto irregolare lungo gli argini e di un filare singolo di arbusti che costituirà una siepe schermante.

Nel seguito si riporta il confronto tra l'attuale situazione e due fotosimulazioni dell'ottimizzazione progettuale, da cui risulta evidente il migliore inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico.



Figura 23– Viadotto Candelaro - Carreggiata dir. Manfredonia - Ante operam



Figura 24– Viadotto Candelaro - Carreggiata dir. Manfredonia – Fotosimulazione post-operam



Figura 25– Viadotto Candelaro - Carreggiata dir. Foggia - Ante operam



Figura 26– Viadotto Candelaro - Carreggiata dir. Foggia - Post operam

5.5 ASPETTI ARCHEOLOGICI

L'analisi archeologica condotta ha riguardato un ampio comprensorio territoriale ricadente nella provincia di Foggia e nello specifico nei comuni di San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis e Manfredonia, ed in particolare, l'opera in progetto è relativa ad una importante infrastruttura del territorio, la Strada Statale 89 che collega il capoluogo Dauno con il Gargano e per questa ragione la strada è denominata 'Garganica'.

Nello specifico, il progetto ha come obiettivo l'ammodernamento del tratto tra loc. Villaggio Amendola e Manfredonia sud, tra i km 186+000 e 172+000.

Questo lavoro è stato condotto al fine di verificare il rischio archeologico in relazione alle opere in progetto di ottimizzazione dello svincolo presso l'Abbazia di San Leonardo, e la realizzazione del viadotto sul torrente Candelaro.

Lo studio archeologico permette di evidenziare la peculiarità archeologica di questo territorio, la presenza di villaggio neolitici trincerati le cui tracce sono emerse grazie soprattutto alla lettura delle

foto aeree di questo territorio, la cui geomorfologia e tipologia di utilizzo del suolo hanno reso favorevoli le condizioni di studio.

A ciò si aggiungano le indagini archeologiche di scavo in più siti preistorici di questa porzione del tavoliere.

In generale, è stato possibile evidenziare che tale territorio sia stato scelto per essere frequentato ed abitato in tutte le fasi cronologiche, dalla Preistoria alla Protostoria, dall'età preromana con la popolazione indigena dei Dauni all'età romana, dall'età tardoantica al Medioevo e per tutta l'età moderna grazie anche al passaggio del tratturo Foggia-Campolato. Queste scelte sono strettamente legate alla presenza di risorse e di una viabilità di collegamento in particolare verso la costa sipontina.

Anche dal punto di vista religioso l'arteria si dimostra di centrale importanza durante la storia che abbiamo ripercorso, via di collegamento verso il santuario micaelico di Monte Sant'Angelo, percorsa da pellegrini lì diretti che trovavano lungo il loro percorso l'abbazia di San Leonardo.

La ricognizione sul campo ha permesso di intercettare sia le tracce di insediamenti già noti in bibliografia sia nuove aree di interesse archeologico.

In sintesi i punti di interesse archeologico individuati attraverso lo studio condotto sono:

- Loc. Posta della Via;
- Loc. Sportiello;
- Ex Taverna Candelaro;
- Villaggio neolitico di mass. Candelaro;

L'analisi condotta ha permesso di verificare che le soluzioni di ottimizzazione progettuali previste non interferiscono con i punti di interesse archeologico individuati, tanto più che il tracciato ottimizzato (progetto 2020) è posto ad una distanza maggiore rispetto a quella del progetto definitivo del 2007, per i punti di interesse archeologico individuati.

5.6 COMPONENTE ACUSTICA

Per quanto riguarda la componente "rumore" si osserva che nello studio approvato dalla Commissione VIA non erano state segnalate particolari criticità per la tratta oggetto di studio.

La nuova soluzione progettuale prevede come varianti significative, rispetto alla soluzione analizzata e approvata, la demolizione e ricostruzione del viadotto Candelaro e la riorganizzazione dell'accesso alla Abbazia San Leonardo.

Dalla analisi della documentazione si può affermare che la realizzazione della nuova soluzione progettuale non determina ulteriori impatti significativi rispetto a quanto già analizzato positivamente dalla Commissione VIA con parere rilasciato in data **10/12/2007**, con prot. DG BAP So2/34.19.04/21919.

In particolare si osserva che:

- 1) demolizione e ricostruzione del viadotto Candelaro: la realizzazione del nuovo viadotto, previa demolizione dell'esistente, determina un impatto nullo nella fase di esercizio essendo molto contenuto lo spostamento dell'asse stradale (meno di un metro).

La realizzazione del viadotto e la demolizione dell'esistente comportano costituiscono certamente delle sorgenti di disturbo acustico; tuttavia la quasi totale assenza di ricettori sensibili e residenziali e le misure di mitigazione previste per la gestione del cantiere, fanno sì che l'impatto acustico associato alla realizzazione dell'opera di progetto è sostanzialmente basso se non trascurabile.

Per il controllo e il contenimento dei livelli sonori indotti nell'ambiente nella fase di costruzione dell'opera di progetto saranno adottate due tipologie di interventi:

- interventi "attivi" finalizzati a ridurre alla fonte le emissioni di rumore;
- interventi "passivi", finalizzati a intervenire sulla propagazione del rumore nell'ambiente esterno.

Interventi attivi:

- Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni:
 - o selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali;

- impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate;
- installazione, se già non previsti e in particolare sulle macchine di una certa potenza, di silenziatori sugli scarichi;
- utilizzo di impianti fissi schermati;
- utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati.
- Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature:
 - eliminazione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione;
 - sostituzione dei pezzi usurati e che lasciano giochi;
 - controllo e serraggio delle giunzioni;
 - bilanciatura delle parti rotanti delle apparecchiature per evitare vibrazioni eccessive;
 - verifica della tenuta dei pannelli di chiusura dei motori;
 - svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere e sulle piste esterne, mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche.
- Modalità operazionali e predisposizione del cantiere:
 - orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
 - localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici o dalle aree più densamente abitate;
 - divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi;
 - adeguata formazione del personale a tenere comportamenti virtuosi.

Interventi passivi:

Gli interventi "passivi" consistono sostanzialmente nell'interposizione tra sorgente e ricettore di opportune schermature in grado di contenere l'impatto sul clima acustico circostante. Laddove si rendesse necessario, saranno utilizzate quali opere di mitigazione acustica di tipo passivo barriere fo-noassorbenti di adeguata altezza. Si ribadisce che la quasi totale assenza di ricettori, che induce a prevedere la non necessarietà di tale intervento.

2) **Riorganizzazione dell'accesso alla Abbazia San Leonardo.** La vecchia soluzione (PD 2007) passava in stretta adiacenza all'Abbazia comportando un potenziale impatto significativo, anche se non critico, sul clima acustico della zona dell'Abbazia.

- La nuova soluzione oggetto della presente relazione, prevede un allontanamento dell'asse stradale di circa 40 metri dall'Abbazia.
- Questo spostamento dell'asse, in una zona priva di potenziali recettori, oltre a consentire una migliore sistemazione ambientale ed un accesso più comodo all'area dell'Abbazia, allontana in modo significativo la sorgente di rumore diminuendo l'impatto, con conseguente miglioramento del clima acustico della zona circostante l'Abbazia.
- Rimanendo sostanzialmente invariati i flussi di traffico transitanti nello svincolo, non si determinano variazioni significative delle emissioni inquinanti rispetto a quanto già analizzato nel progetto approvato.

5.7 [COMPONENTE ATMOSFERA](#)

Per quanto riguarda la componente "Atmosfera" si ricorda che nello studio approvato dalla Commissione VIA con parere rilasciato in data 10/12/2007, con prot. DG BAP So2/34.19.04/21919, era stata eseguita una valutazione che aveva considerato l'applicazione di opportuni modelli previsionali, focalizzando l'attenzione sul processo emissivo della fonte stradale relativamente ai vari scenari e determinando la variazione percentuale di emissione per differenti inquinanti. Particolare attenzione era stata riservata al PM₁₀ e al Benzene.

A conclusione dell'analisi svolta a livello complessivo i risultati del modello di emissione avevano dimostrato "...una generale diminuzione degli impatti, soprattutto per i COV (precursori insieme agli NO_x dell'ozono troposferico) e di conseguenza per il Benzene. I valori di emissione per gli altri inquinanti

quando più elevati complessivamente sono comunque più distribuiti e tali da determinare certamente una riduzione dei valori di concentrazione al suolo, sia a livello di intera rete sia a livello di sottorete. ...”.

Ovvero non erano state segnalate particolari criticità per la tratta oggetto di studio per la componente Atmosfera.

La nuova ottimizzazione progettuale, sulle due aree, prevede rispetto alla soluzione analizzata e approvata, la demolizione e ricostruzione del viadotto Candelaro e la riorganizzazione dell'accesso alla Abbazia San Leonardo.

Nel caso della demolizione e ricostruzione del Viadotto/Ponte Candelaro lo spostamento dell'asse stradale è poco significativo e non ci sono quindi particolari modifiche degli impatti nella fase di esercizio post operam rispetto allo studio approvato dalla Commissione VIA.

Il progetto pone particolare attenzione al potenziale impatto in fase di cantiere relativo alla demolizione del ponte esistente.

Al fine di contenere le emissioni di particolato atmosferico, principale inquinante connesso alla fase di cantiere, saranno adottate le seguenti misure:

- Riguardo alle aree di circolazione nei cantieri:
 - sulle piste non consolidate legare le polveri in modo adeguato mediante autocisterna a pressione o impianto di irrigazione,
 - limitazione delle velocità massime sulle piste di cantiere,
 - munire le uscite dal cantiere alla rete stradale pubblica con efficaci vasche di pulizia, come ad esempio impianti di lavaggio delle ruote.

- Riguardo ai depositi del materiale (aree di stoccaggio) e la movimentazione di inerti:
 - processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi,

- protezione dei depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dell'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde,
- protezione dal vento dei depositi di materiale sciolto e macerie con frequente movimentazione mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse.
- Riguardo ad un eventuale impianto di betonaggio:
 - in generale l'impianto di betonaggio dovrà essere provvisto di schermature ed accorgimenti tecnici atti a contenere le emissioni diffuse di polveri,
 - tutte le fasi della produzione del calcestruzzo (stoccaggio del cemento e degli inerti, selezionatura, pesatura e movimentazione dei materiali impiegati, dosaggi e carico delle autobetoniere) devono, pertanto, essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi devono essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri ad esempio con filtri a tessuto,
 - i silos per lo stoccaggio dei materiali dovrebbero essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri ad esempio con filtri a tessuto. I sistemi di abbattimento delle polveri devono essere dimensionati e mantenuti sempre efficienti.
- Riguardo alla frantumazione, stoccaggio e movimentazione degli inerti:
 - le procedure di contenimento delle emissioni diffuse legate alle operazioni di trattamento degli inerti (separazione, frantumazione e vagliatura) possono essere sintetizzate nel seguente elenco:
 - umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo,
 - formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico,
 - copertura dei nastri trasportatori e abbattimento ad umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico,

- utilizzo di diaframmi, dune e barriere in corrispondenza dei cumuli di stoccaggio per prevenire l'azione erosiva del vento.

Riguardo alla riorganizzazione dell'accesso alla Abbazia San Leonardo la nuova ottimizzazione progettuale comporta un allontanamento dell'asse stradale di circa 40 metri dall'Abbazia, con conseguente allontanamento della sorgente inquinante dal recettore. Inoltre la riorganizzazione della viabilità di ingresso all'area della Abbazia renderà più facile l'accesso ai visitatori e porterà alla fluidificazione del traffico locale.

Le modifiche di ottimizzazione proposte non apporteranno nuove criticità, ma invece determineranno una riduzione degli inquinanti dovuta al miglioramento della fluidità della circolazione.

In conclusione si afferma che l'ottimizzazione progettuale non comporta particolari nuovi impatti significativi per la componente atmosfera rispetto a quanto già sottoposto alla valutazione dalla Commissione VIA sul progetto 2007.

6 TABELLA SINOTTICA DI OTTEMPERANZA

Svincolo presso l'Abbazia di San Leonardo			
n.	Ottemperanza alla prescrizione MIBACT	Ottimizzazione progettuale	Riferimento elaborato
01	La chiusura (o sistemazione) del primo accesso all'ex abbazia nei pressi dell'hospitallium;	L'accesso viene mantenuto, l'interferenza con la nuova infrastruttura viene risolta traslando l'asse principale inserendo uno svincolo ed un sistema di viabilità che ne garantisce la comunicazione.	Too_EGoo_GEN_PL02_A Too_EGoo_GEN_PL03_A Too_EGoo_GEN_PL05_A
02	La chiusura (o sistemazione) del secondo accesso all'ex abbazia dirimpetto al prospetto laterale nord della chiesa	L'accesso viene mantenuto, l'interferenza con la nuova infrastruttura viene risolta traslando l'asse principale inserendo uno svincolo ed un sistema di viabilità che ne garantisce la comunicazione.	Too_EGoo_GEN_PL02_A Too_EGoo_GEN_PL03_A Too_EGoo_GEN_PL05_A
03	La chiusura (o sistemazione) dell'accesso alla proprietà contermini al predetto complesso monumentale	L'accesso viene mantenuto, l'interferenza con la nuova infrastruttura viene risolta traslando l'asse principale inserendo uno svincolo ed un sistema di viabilità che ne garantisce la comunicazione.	Too_EGoo_GEN_PL02_A Too_EGoo_GEN_PL03_A Too_EGoo_GEN_PL05_A
04	Per quanto attiene agli accessi da chiudere è auspicabile che la progettazione di dettaglio contempli un'adeguata sistemazione a verde arboreo.	Si predispone adeguata sistemazione a verde dell'intera area.	Too_IAoo_AMB_Dl01_A
ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CANDELARO			
n.	Ottemperanza alla prescrizione MIBACT	Ottimizzazione progettuale	Riferimento elaborato
05	Intervento di mitigazione ambientale per come già approvato, ed inserimento di una siepe arbustiva sul limitare esterno dell'area caratterizzata da piantagione con mantello arbustivo	Si predispone adeguata sistemazione a verde dell'intera area.	Too_IAoo_AMB_Dl01_A
06		Demolizione e ricostruzione del Viadotto Candelaro per adeguamento normativo.	Too_EGoo_GEN_PL07_A Too_Vl01_STR_Dl02_A Too_Vl01_STR_PE01_A

7 CONCLUSIONI

L'analisi del progetto di ottimizzazione e di ottemperanza della S.S.8g, relativamente alle aree:

- Svincolo presso l'Abbazia di San Leonardo
- Attraversamento del torrente Candelaro

consente di ritenere che gli interventi di ottimizzazione progettati non producono ulteriori impatti significativi rispetto a quanto già valutato nell'ambito del progetto definitivo 2007 approvato, ma anzi apportano i seguenti principali ulteriori miglioramenti in termini di:

- 1- inserimento paesaggistico del nuovo viadotto sul torrente Candelaro;
- 2- riduzione degli impatti acustici e sulla qualità dell'aria in corrispondenza dello svincolo presso l'Abbazia San Leonardo;
- 3- eliminazione delle interferenze con presistenze storico – culturali (archeologiche soprattutto).

8 ALLEGATI

- Decreto MATTM di compatibilità ambientale DSA-DEC-2004-626;
- Verbale di CdS del 29/07/2005 prot. MINFTRA/DTER/382/U;
- Nota MATTM prot. DSA-2007-0013650 del 14/05/2007;
- Parere MIBAC prot. DG BAP So2/34.19.04/21919 del 10.12.2007;
- Nota MIT prot.. CBA-0038957-A del 03/11/2010;
- Parere MIBACT_SABAP-FG prot. 0000023-P del 04/01/2021.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Dec/AS4/2004/0626

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo a S.S. 89 e S.S. 272 - razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo compresa l'asta di collegamento dall'abitato medesimo al capoluogo Dauno da realizzarsi in Comune di San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis e Manfredonia (FG), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari, in data in data 13 febbraio 2003;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Puglia, in data 9 settembre 2003;

VISTA la nota n. 3331 della Regione Puglia del 31 marzo 2004, pervenuta il 3 maggio 2004, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/15899 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 maggio 2004, pervenuta in data 5 maggio 2004, con cui si esprime parere favorevole sulla S.S. 89 e sulla S.S. 272 e parere negativo relativo alla S.S. 273;

VISTO il parere n. 572 positivo con prescrizioni formulato in data 18 dicembre 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Puglia;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- gli interventi in progetto si inquadrano nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato Trasporti) e devono essere oggetto di adeguamenti agli standard per rispondere alle più idonee condizioni funzionali e di sicurezza;
- la pianificazione del territorio a livello regionale guarda con attenzione alle tipologie degli ambiti territoriali, così come definiti dal Piano Territoriale Paesistico della Puglia, nel caso in oggetto le infrastrutture proposte attraversano zone in cui il valore paesaggistico è "distinguibile" e "rilevante";
- in particolare l'asse della S.S. 89 attraversa il parco nazionale del Gargano, mentre le altre due infrastrutture rimangono all'esterno, anche se un tratto della S.S. 273 risulta perimetrale, ed è stata considerata quindi come segno territoriale per la chiusura del Parco stesso. Considerando tale presenza marginale e che gli interventi sulla S.S. 89 sono di adeguamento della sezione, non si evincono difficoltà reali alla loro realizzazione. Il progetto ricade inoltre all'interno del Sito di Interesse Comunitario IT9110008 denominato "Valloni e steppe pedegarganiche". Per esso è stata prodotta la verifica di incidenza;
- per quanto riguarda il Piano regolatore dell'area industriale di Manfredonia non vi sono interferenze in quanto la S.S. 89 non viene allontanata dalla sede attuale ed anzi il progetto è reso compatibile, con il nuovo svincolo che la stessa area ASI prevede per il collegamento diretto alla nuova strada;
- il Piano di Assetto Idrogeologico non è stato ancora definito;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- l'intervento riguarda una porzione di rete che si colloca nell'area pedegarganica tra Foggia, Manfredonia e S. Giovanni Rotondo; in particolare prevede:
 - l'adeguamento S.S. 89 per una lunghezza di Km 14+858 alla caratteristica di sezione tipo di categoria extraurbana principale "B"
 - la variante alla S.S. 273 per una lunghezza di Km 13+400 e suo adeguamento per una lunghezza di Km 9+100 alla caratteristica di sezione tipo di categoria extraurbana principale "B";
 - la variante alla S.S. 272 - Tangenziale all'abitato di S. Giovanni Rotondo per una lunghezza di Km 7+150 caratterizzata da una sezione tipo di categoria urbana di scorrimento "D" e, nel tratto più ad est, urbana di quartiere "E";



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

in merito allo studio trasportistico e alla scelta della sezione tipo:

- lo studio di impatto è corredato dallo studio trasportistico che si basa sia su dati specifici rilevati ad hoc che su scelte metodologiche che appaiono condivisibili e che mettono in evidenza, tra l'altro, che il flusso di traffico previsto sulla S.S. 273, nell'ipotesi massima, consiste in 602 veicoli equivalenti nell'ora di punta nella direzione per San Giovanni Rotondo e 403 veicoli equivalenti all'ora nella direzione opposta; in termini dimensionali il DM 5.11.2001 assegna le caratteristiche per ogni tipologia in riferimento alla composizione della carreggiata; il tipo "B" - extraurbana principale è riferita ad un ambito territoriale extraurbano, può possedere 2 o più corsie ed ha una portata di servizio per corsia pari a 1000 autoveicoli equivalenti all'ora in condizioni di servizi di livello "C";
- lungo il tratto di adeguamento della S.S. 89, gli accessi al territorio attraversato sono stati risolti mediante affiancamento alla sede principale di strade di servizio là dove necessario, ovvero con l'introduzione di svincoli che consentono anche l'inversione di marcia;
- mentre per il tratto della S.S. 273 dal km 13+000 al km 22+000 dall'esame della cartografia allegata allo studio di impatto ambientale, non si evidenziano le soluzioni degli accessi;

in merito alla fase di costruzione:

- le indicazioni risultano complete, pur se non particolarmente approfondite. L'esame delle quantità di materiale necessarie mette in risalto che il bilancio dei materiali non pone particolari problemi. Infatti, risulta elevata la percentuale di materiale che può essere reimpiegato nella fase di costruzione (circa il 70%), i quantitativi di smarino da porre a discarica, e la necessità di terre e inerti per la formazione dei rilevati/confezionamento dei calcestruzzi, sono di poco superiori ai 500.000 m³. Per ciascuna delle attività lo studio di impatto ambientale mette in evidenza la presenza di ampie disponibilità dei materiali conseguentemente non si evidenziano criticità in termini di realizzazione dei lavori;
- l'analisi per la determinazione degli impatti durante la fase di costruzione è stata eseguita per tipologia di interventi, evidenziando una sostanziale coerenza dei luoghi prescelti per la realizzazione delle opere. L'area, infatti, non presenta ricettori sensibili in prossimità dei siti di cantiere e l'unico attraversamento di rilievo del reticolo idrico superficiale è rappresentato dal Torrente Calderaro che è già oggi attraversato dalla strada e che nel tratto specifico verrà solamente adeguata;
- sono state evidenziate anche le possibili interferenze che potranno essere determinate dall'uso della viabilità durante la costruzione. L'analisi è svolta in modo tipologico e quindi non risulta tarata alla realtà dei luoghi vista la mancanza di scelta nei confronti dei siti di cava-discarica da impiegarsi. Lo studio evidenzia un impiego della viabilità da parte dei mezzi pesanti per un massimo di 16 veicoli l'ora durante la massima produzione dello scavo delle gallerie;

in merito alle mitigazioni

- l'area attraversata presenta caratteristiche differenti a seconda del tratto di opera che si analizza; complessivamente non sono da evidenziare peculiarità e/o specificità dei luoghi tali da richiedere interventi integrativi significativi, pur se gran parte dell'area è inserita nell'ambito del sito pSIC "Valloni e steppe pedegarganiche";

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per la componente Atmosfera:

- lo studio è stato condotto in modo tipologico ed analizza le problematiche connesse alle emissioni senza giungere ad una stima delle concentrazioni in aria e quindi ad un confronto con i limiti di accettabilità (riferimenti normativi). In tal senso non è stata condotta una caratterizzazione ante operam, ma è stato solamente applicato, con riferimento allo studio trasportistico, un modello per la stima delle emissioni connesse ai flussi veicolari futuri;
- i risultati del modello di emissione hanno dimostrato che a fronte di un aumento delle percorrenze complessive (espresse come veicoli/Km), tra lo scenario di progetto e lo scenario attuale, una generale diminuzione delle quantità emesse, soprattutto per i COV e per il Benzene. I valori di emissione per gli altri inquinanti sono in alcuni casi più elevati pur se più distribuiti sul territorio;

per la componente Vegetazione, flora e fauna:

- lo studio della componente è stato svolto fondamentalmente con l'obiettivo di verificare l'incidenza che la realizzazione delle opere avrebbe nei confronti del sito pSIC. Infatti, il sito "Valloni e steppe pedegarganiche" (IT9110008) è stato istituito per la tutela di habitat e taxa caratterizzati da elementi di vulnerabilità verso i fattori di antropizzazione. Le analisi eseguite hanno perseguito i seguenti obiettivi:
 - descrivere il popolamento vegetazionale e faunistico dell'area, mettendo in evidenza gli elementi di maggiore rilievo al fine della conservazione delle specie autoctone e della conservazione delle biocenosi tipicamente legate agli ambienti originari dell'area;
 - localizzare le aree di massima criticità in riferimento a eventuali interferenze del progetto viario in esame sullo stato attuale delle componenti biologiche;
 - proporre delle misure di mitigazione idonee a minimizzare tali interferenze ed eventuali azioni di compensazione degli effetti non minimizzabili;
- dallo scenario di lavoro, riferito oltre alla vegetazione ed alla flora anche alla fauna invertebrata, all'ittiofauna, all'anfibiofauna, all'erpetofauna, all'ornitofauna e alla mammolofauna, è emerso che le specie di maggiore interesse sono riconducibili alle seguenti: il Lanario (*Falco biarmicus*) e la Gallina Prataiola (*Tetrax tetrax*);
- il progetto investe in particolare alcuni dei valloni pedegarganici inclusi nel perimetro del pSIC (particolarmente più ampio ed esteso dall'area di intervento), in particolare è stato segnalato l'attraversamento di 5 di queste strutture morfologicamente importanti per la conservazione del Lanario. I valloni Monaca e Ciannonna sono attraversati in galleria naturale ed è quindi escluso ogni potenziale impatto, il vallone dell'Arciprete viene attraversato al piede nella fascia degli oliveti e quindi con rischio di interferenza praticamente nullo, per i valloni Sorbo e Salerno invece lo studio di impatto ambientale conclude che la realizzazione dell'intervento potrebbe causare interferenze con l'habitat tutelato;
- pur non indicando il numero di valloni presenti nell'intera area pSIC, lo studio di impatto ambientale conclude "che una incidenza sugli habitat dei valloni sussista, anche se contenuta ad una porzione assolutamente minoritaria degli habitat idonei alla nidificazione del Lanario all'interno dell'Istituto di tutela";



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per quanto riguarda la Gallina Prataiola le zone di attenzione sono rappresentate dagli habitat di fondovalle che costituiscono strutture assoggettate a regime arativo e quindi sottratte all'habitat più idoneo per la conservazione della specie rappresentata dalle steppe xeriche. Queste sono state localizzate nella zona dell'Aeroporto di Amendola (perimetrale alla S.S. 89), in tali aree l'intervento prevede un adeguamento dell'infrastruttura esistente limitando al massimo l'interferenza con il sito che è a margine dell'intervento stesso. L'incidenza dell'opera è contenuta anche in riferimento agli habitat naturali della Piana del Caldelaro che non vengono interessati dalla modifica infrastrutturale;

per la componente rumore e vibrazione:

- la componente è stata trattata in modo completo pur se si riscontra una caratterizzazione ante operam eseguita mediante sole tre misure spot, ovvero caratterizzate da un intervallo temporale di rilevamento breve e limitato spazialmente. Occorre però anche evidenziare che i ricettori presenti lungo le strade di progetto sono a carattere sparso e di numero particolarmente limitato;
- è stato applicato un idoneo modello di simulazione e sono state individuate le misure di mitigazione rappresentate dalla posa in opera di pavimentazione fonoassorbente e di barriere fonoassorbenti;

valutato altresì che:

- la soluzione scelta, oggetto della valutazione è il progetto così come presentato e che eventuali alternative strategiche non rientrano tra le opzioni della valutazione;
- la valutazione di un'analisi di rete non risulta oggetto di VIA e quindi non si può entrare nel merito di soluzioni alternative per il collegamento tra la direttrice nazionale nord-sud (l'autostrada adriatica A14) ed il polo di San Giovanni Rotondo (caratterizzato dall'attrazione del Santuario di Padre Pio e dall'ospedale) che interessino itinerari differenti, pur se presenti e potenzialmente possibili, pertanto, la presente valutazione si fonda sull'ipotesi proposta;
- una nuova arteria viaria, pur se con sezione ridotta, dovrebbe rispondere a tutti i requisiti posti dal DM 5.11.01 e quindi non si configura come un'opzione zero, ma come un'intervento più contenuto nel consumo di risorse non rinnovabile e di disturbo ambientale, ma pur sempre in variante. A tal fine le peculiarità sopra evidenziate consentono di svolgere delle osservazioni in merito alla scelta del tracciato: la carta dei condizionamenti prodotta nelle integrazioni pone in evidenza come perseguibile l'itinerario individuato dal progetto pur se risulta presente un disturbo all'area agricola della piana pedegarganica. Visti i vincoli posti e la necessità di rispettare le condizioni funzionali poste dalle norme si ritiene che un ulteriore sforzo debba essere compiuto in sede progettuale al fine di meglio armonizzare il tracciato per il tratto in cui l'arteria attraversa detta area. In particolare vista la valenza dei luoghi non è sufficiente prevedere una azione di giustapposizione tra territorio ed opera, ma si pone la necessità di un progetto integrato che garantisca una maggiore uniformità fondiaria ed un miglior rispetto dei segni territoriali;
- non sono da riscontrare incoerenze tra l'opera ed i piani a livello di settore, e che, per quanto riguarda la pianificazione locale, le aree attraversate sono tutte di tipo agricolo per cui non si evincono particolari problemi di incoerenza dell'opera con i piani;

- l'intervento si sviluppa anche all'interno del sito pSIC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche" e quindi si è resa necessaria una valutazione dell'incidenza dello stesso ai sensi della legge 357/97;
- pur se appartengono ad una rete unitaria, sono distinguibili in tre diverse categorie di interventi:
 - intervento sulla S.S. 89: l'infrastruttura collega Foggia con il Gargano, ed in particolare Manfredonia, con una valenza decisamente a carattere nazionale che per l'intero tracciato è già oggi adeguata alla tipologia CNR confrontabile con la "B", e trova una discontinuità per il solo tratto di circa 13 km oggetto del presente progetto. Si tratta quindi di un adeguamento della sezione con 2 carreggiate a 2 corsie ciascuna che comporta fundamentalmente una modestissima occupazione di suolo e una leggera modifica d'asse di 30 m massimo in corrispondenza del km 175+500 per una lunghezza di 300 m in quanto l'attuale curva non garantisce idonee condizioni di sicurezza;
 - intervento sulla S.S. 273: la strada collega la direttrice S.S. 89 al nucleo abitato di S. Giovanni Rotondo polo di destinazione di traffici diretti al Santuario di Padre Pio e all'ospedale. Attualmente l'infrastruttura è una strada ad unica carreggiata con sezione non a norma e caratterizzata da un andamento plano-altimetrico particolarmente impegnativo nel tratto di arrampicamento corrispondente al "gradino" garganico (dislivello di circa 300-400 m in pochi centinaia di metri). In tale tratto sono presenti dei tornanti di difficile percorrenza da parte dei mezzi pesanti e dei pullman che utilizzano l'asse per portare i pellegrini al Santuario. Inoltre nel tratto a valle le non idonee condizioni planimetriche inducono sorpassi a rischio e quindi assegnano alla strada un elevato livello di incidentalità (2° strada della Puglia per numero di incidenti, 48° nella classifica nazionale);
 - intervento sulla S.S. 272: la strada è una statale di collegamento tra il polo di S. Severo (nodo di svincolo con l'autostrada A14) e l'area del Gargano lungo la direttrice S. Marco in Lamis, S. Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo. Negli 8 km circa di progetto, l'opera attualmente attraversa un'area urbana (così come del resto anche per gli altri comuni) per cui l'obiettivo della variante è quello di allontanare il traffico e la congestione nei periodi e nelle ore di punta dalle aree residenziali. La nuova strada darebbe risposta anche ai collegamenti con le nuove strutture di parcheggi eseguite ad hoc per accogliere i veicoli che giungono a S. Giovanni per il pellegrinaggio;
- sulla base delle considerazioni sopra esposte, pur nella unitarietà della proposta, le tre arterie viarie hanno differenti e specifici ruoli funzionali per cui vengono esaminate separatamente;
- da un confronto tra i valori di traffico previsti per la S.S. 273 e quelli assegnati dalla normativa in termini di capacità dell'infrastruttura si desume che l'arteria così come proposta potrebbe smaltire un flusso di circa 4000 veicoli equivalenti totali nelle due direzioni, mentre nell'ipotesi massima, che potrà verificarsi tra oltre 10 anni (scenario 2015), il flusso massimo presente potrebbe essere di circa ¼ della capacità (1005 veicoli equivalenti/ora);
- una sezione a doppia carreggiata con due corsie per carreggiata comporta un consumo di risorse non rinnovabili non trascurabile, e che il confronto sopra evidenziato mette in risalto la necessità di un maggior controllo e adeguamento del dimensionamento dell'infrastruttura alle reali condizioni di traffico e quindi al deflusso dei veicoli;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- la necessità di realizzare gli interventi in progetto è testimoniata dai dati che sono stati resi disponibili sia per i monitoraggi sui flussi di traffico sia a seguito degli studi di simulazione eseguiti applicando il modello sugli archi di rete. Oltre alla necessità di adeguare la sede alle reali condizioni di servizio in termini di congestione connessa ai flussi di traffico è evidente la necessità di adeguare le infrastrutture ai più recenti canoni progettuali al fine di garantire migliori condizioni di sicurezza. Il livello di incidentalità è infatti elevato ed impone idonei adeguamenti sia per l'andamento plano-altimetrico che per le dimensioni trasversali, la separazione tra le diverse tipologie di traffico e l'adeguamento delle intersezioni;
- le considerazioni in merito alle scelte progettuali sono da separare per le tre opere in quanto muovono da presupposti diversi;
- per la S.S. 89 si tratta di un adeguamento in sede per cui le scelte eseguite non sono state oggetto di studi alternativi considerando l'entità della modifica. La scelta alla quale perviene il progettista appare quindi condivisibile;
- per la S.S. 273 la situazione è più complessa. La logica di progetto è stata quella di seguire il più possibile l'itinerario attuale, ma è evidente la necessità di una variante nel tratto in cui l'infrastruttura deve superare il gradino morfologico del pendio garganico in cui la pendenza longitudinale del terreno supera ogni limite accettabile. Considerando che i flussi di traffico impongono comunque una sezione trasversale della tipologia delle strade di scorrimento e che quindi l'andamento altimetrico deve rispondere a standard minimi, la variante dal tracciato attuale è d'obbligo;
- la variante alla S.S. 273 è caratterizzata sostanzialmente da 2 tratti: il tratto necessario al superamento del dislivello morfologico da distinguersi dal tratto vallivo, in cui l'itinerario si sposta dall'asse attuale per raggiungere il punto più idoneo per iniziare la salita. Nei confronti del primo sono state studiate delle soluzioni alternative e il progettista ha proposto quella che ottimizza l'aspetto funzionale ed il consumo di risorse. Per quanto riguarda il tratto a valle si evidenzia che questo interessa l'intera porzione di territorio presente tra l'attuale S.S. 273 e la S.P. 26 caratterizzata da un andamento praticamente pianeggiante caratterizzato da un'intensa attività agricola. Il territorio presenta un aspetto ordinato e attraversato da una serie di arterie viarie a carattere locale con valenza di collegamenti interpoderali; sono presenti casali e piccoli agglomerati rurali che sono di supporto all'agricoltura, tali aspetti caratterizzano un contesto agricolo integro e tale da essere complessivamente da salvaguardare;
- il progetto prevede l'attraversamento dell'area pianeggiante, a margine del gradino morfologico, mediante la sezione completa (doppia corsia per le due carreggiate con spartitraffico e banchine) e secondo un posizionamento che non segue i segni territoriali presenti (separazioni di appezzamenti, viabilità canalizzazioni, ecc), comportando un frazionamento dell'area agricola attraversata. Ciò se da un lato è motivato da caratteristiche tecnico-funzionali, dall'altro lo studio di impatto ambientale non fornisce elementi tali per poter escludere la possibilità di ulteriori soluzioni per un miglior inserimento dell'opera nel contesto attraversato;
- è necessario, pertanto, che nelle fasi di progetto successive siano meglio approfondite le modalità con cui la nuova viabilità possa raccordarsi con le zone attraversate;

- gli impatti non appaiono tali da rendere incompatibile l'intervento, ma si ritiene opportuno che nelle successive fasi progettuali sia definito un progetto ambientale della cantierizzazione al fine di meglio dettagliare gli accorgimenti e le cautele da adottare nella conduzione dei lavori;
- gli interventi risultano coerenti con le finalità dell'intervento, pur se dovrà essere redatto uno specifico progetto di dettaglio di inserimento ambientale;
- lo studio di impatto ambientale non fornisce l'interezza dei dati necessari per pervenire ad una caratterizzazione completa della componente area. I dati forniti consentono di ritenere che le modifiche che si indurranno sulla rete di trasporto non implicheranno un aggravio della qualità dell'aria (a tal proposito si ricorda che le emissioni a bassa velocità o ancor peggio di condizioni di congestione sono superiori a quelle ottenibili con idonee condizioni di progetto), ma si ritiene indispensabile che prima del prosieguo delle altre fasi di progettazione si pervenga ad una caratterizzazione completa di questa componente;
- è necessario un intervento di miglioramento delle condizioni ambientali attuali del Torrente Cardelaro. Lo stesso infatti è, per il tratto attraversato dalla strada S.S. 89, regimato mediante strutture rigide che conferiscono al corpo idrico un elevato livello di artificialità. A titolo di mitigazione per il breve tratto di sponde che vengono interessate dall'adeguamento e più in generale a titolo di compensazione dell'interferenza si ritiene opportuno che sia presentato un progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del Torrente Cardelaro che comprenda, oltre alle idonee verifiche idrauliche, anche delle azioni di compensazione al fine di restituire maggiore valenza naturalistica al corpo idrico per un idoneo tratto a monte ed a valle dell'intervento. A tal fine dovrà essere preferito l'impiego di materiali a valenza naturale e dovrà essere impiantata una adeguata fascia vegetale;
- si ritengono condivisibili per la componente suolo e sottosuolo le conclusioni dello studio di impatto ambientale che non prevede interferenze significative per tale componente;
- con idonee mitigazioni che sono state previste (es. sottopassi per la fauna) si può ritenere che non vi siano impatti significativi per gli habitat e le specie caratterizzanti il pSIC. Infatti, nei confronti degli habitat della Gallina Prataiola l'intervento incide in modo del tutto marginale trattandosi solamente di un adeguamento della sezione di modesta entità all'interno della attuale fascia di pertinenza (zona di scarpata, fosso di guardia, ecc), mentre per quanto riguarda l'attraversamento dei valloni e l'interferenza con il Lanario, si osserva che il numero dei valloni presenti all'interno del pSIC è decisamente più consistente di quelli interferiti (n. 2) e che comunque lo studio di impatto ambientale evidenzia che nella fase di esercizio potranno essere poste in essere idonei accorgimenti per favorire la formazione di ambienti idonei alla nidificazione del Lanario;
- le indicazioni fornite mettono in evidenza che nelle condizioni post operam non si riscontrano impatti residui, si ritiene comunque opportuno che nelle successive fasi di progettazione sia prodotto uno studio acustico di dettaglio per l'intero sviluppo delle arterie da realizzare, con particolare attenzione alla Variante di S. Giovanni Rotondo per il tratto iniziale, al km 1+000 circa, al 3+700 lato dx, tra il km 4+000 e km 4+300 lato dx, tra il km 5+600 e il km 7+000. A tal fine dovranno essere perseguiti i limiti di qualità di tabella D del DPCM 14.11.1997;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- la trattazione della componente paesaggio nello studio di impatto ambientale è particolarmente scarna e in sede di integrazioni non sono state fornite analisi di dettaglio ma sono stati prodotti dei fotoinserimenti dell'opera nei tratti più critici al fine di consentire una visione realistica del rapporto delle nuove opere nell'ambiente; dalle simulazioni si può dedurre che, come per quasi tutte le nuove opere stradali, le opere d'arte saranno evidenti e visibili da una porzione significativa del territorio;
- i punti di vista più significativi non sono itinerari o punti panoramici di notevole frequentazione per cui l'opera, non sarà percepita in modo significativo. Sono previsti interventi di inserimento ambientale a completamento;
- la S.S. 89 ha un ruolo di strada di collegamento sopra comunale e si inserisce in un più ampio itinerario che vede il collegamento di Foggia con l'intera area garganica. Tale strada di oltre 30 km di sviluppo risulta adeguata nella sua sezione trasversale e nelle caratteristiche plano-altimetriche con esclusione del solo tratto in oggetto di estensione pari a 13 km circa. Tale situazione introduce un fattore di discontinuità che può indurre comportamenti pericolosi nell'utente e non garantisce idonee condizioni di sicurezza anche a causa della commistione dei traffici e delle immissioni a raso non controllate in modo idoneo. Dal punto di vista dell'ambiente attraversato non si segnalano evidenze se non quelle riferite al Torrente Cardelaro e l'area di San Leonardo. Per il primo l'inserimento dell'ampliamento della sezione può essere considerato un'opportunità per prevedere un intervento di rinaturalizzazione almeno di quota parte dello stesso, mentre per la seconda area l'occupazione è particolarmente ridotta ed in ogni modo sarà previsto un idoneo inserimento ambientale che consente di meglio raccordare l'opera con l'area sensibile;
- la strada S.S. 273 "Candelarese" presenta condizioni planoaltimetriche che la pongono tra le strade meno sicure dell'intera regione Puglia (2° in questa non pregevole classifica) e, anche riferita all'intera nazione, appare al 48° posto mettendo in evidenza una evidente necessità di intervento. Inoltre, lo studio trasportistico condotto e basato su rilievi di flussi locali, mette in evidenza che nello scenario futuro (stimato al 2015) il flusso di traffico dell'ora di punta non è compatibile con le attuali caratteristiche infrastrutturali;
- ritenuto di dover escludere dalla valutazione un'analisi di rete in quanto al momento non risulta oggetto di VIA e quindi non si può entrare nel merito di soluzioni alternative per il collegamento tra la direttrice nazionale nord-sud (l'autostrada adriatica A14) ed il polo di San Giovanni Rotondo (caratterizzato dall'attrazione del Santuario di Padre Pio e dall'ospedale) che interessino itinerari differenti, pur se presenti e potenzialmente possibili; l'esame della S.S. 273 mette comunque in luce alcune peculiarità:
 - un flusso di traffico atteso nell'ipotesi massima di 1005 veicoli equivalenti all'ora di punta;
 - la presenza di un gradino morfologico di notevole entità - 320 m di dislivello in meno di 2 km di sviluppo planimetrico (pendenza media di oltre il 16%);
 - la presenza del limitrofo Parco del Gargano;
 - la presenza di aree impervie e boscate nel settore ovest dell'area di studio;
 - le nuove strutture ricettive dell'area di San Giovanni Rotondo;
 - l'interesse dell'area agricola pedegarganica;

- si ritiene necessario un riesame della tipologia dell'opera in termini di sezione trasversale necessaria per soddisfare ai flussi previsti; un flusso di 1000 veicoli equivalente all'ora può essere soddisfatto con una sezione ad una corsia per senso di marcia e quindi con la realizzazione di un'unica carreggiata. In tal senso si rende necessaria una rimodulazione dell'intervento con associato monitoraggio del traffico al fine di verificare l'eventuale necessità di riprendere in esame la realizzazione completa della sezione proposta, dopo idonee verifiche ambientali;
- pur considerate le criticità delle condizioni plano-altimetriche del tracciato attuale e l'elevato livello di incidentalità, è necessario che l'intervento sia riprogettato secondo quanto di seguito riportato:
 - deve essere riesaminato il dimensionamento dell'infrastruttura al fine di poter realizzare una sezione trasversale coerente con il flusso di traffico previsto, che potrà essere rimodulata nel caso in cui un monitoraggio del traffico, eseguito con cadenza almeno quinquennale, evidenzii significativi incrementi;
 - per il tratto dal km 6+100 al km 16+200 dovranno essere studiate adeguate soluzioni per una miglior rispondenza alle specificità locali garantendo una maggiore uniformità fondiaria ed un miglior rispetto dei segni territoriali, individuando eventuali possibili soluzioni alternative;
- per quanto riguarda i tratti dal km 0 al km 6+100 e dal km 16+200 alla fine dell'intervento lo studio ed il progetto dovranno contenere maggiori approfondimenti in merito a:
 - accessibilità alle aree attraversate nei tratti in cui viene riutilizzata la sede viaria esistente;
 - aspetti ambientali della cantierizzazione;
 - approfondimenti per le componenti atmosfera che preveda misure strumentali di caratterizzazione della qualità ambientale ante operam, simulazioni di dettaglio della diffusione degli inquinanti e la previsione degli eventuali interventi di mitigazione necessari per la tutela dei ricettori limitrofi;
 - studio di dettaglio, anche mediante rilievi diretti, sull'impatto nei confronti delle specie oggetto di tutela tramite l'istituito sito pSIC "Valloni e steppe pedegarganiche", con particolare attenzione all'attraversamento dei valloni del Sorbo e Salerno; al fine di tutelare le specie eventualmente riscontrate andranno individuati idonei interventi che dovranno riguardare anche la fase di realizzazione. Dovrà essere infine dimostrata l'effettiva mitigazione dei possibili impatti prodotti e già evidenziati dallo studio di impatto ambientale;
 - dovrà essere prodotto un progetto di dettaglio per l'inserimento ambientale che consideri anche la riambientalizzazione dei tratti di sedime stradale dismessi;

CONSIDERATA la nota n. 3331 della Regione Puglia del 31 marzo 2004, pervenuta il 3 maggio 2004, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *in sede di realizzazione dell'opera siano salvaguardate le caratteristiche dell'habitat "Valloni e Steppe Pedegarganiche";*
- *nella presentazione finale degli atti per la VIA nazionale siano maggiormente approfonditi e mitigati gli impatti visivi delle opere d'arte (soprattutto dei tre viadotti);*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- *relativamente ai sondaggi geognostici si prescrive di effettuare ulteriori prove nei punti di maggiore criticità;*
- *relativamente agli espianti delle specie protette si prescrive il loro riutilizzo con successiva documentata piantumazione delle stesse;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/15899, del 4 maggio 2004, pervenuto in data 5 maggio 2004, con cui si esprime parere favorevole sulla S.S. 89 e sulla S.S. 272 e parere negativo alla S.S. 273, alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“Con apposita istanza dell’11/02/2003 prot. n. 03652, acquisita agli atti il 27/02/2003 prot. n. ST/407/7765, la Società ANAS S.p.A. – Compartimento della Viabilità per la Puglia, richiedeva la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di “Razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo compreso l’asta di collegamento al capoluogo Dauno”.

A seguito della nota n. ST/407/8324 del 04/03/2003 inviata da questa Direzione Generale alle Soprintendenze competenti per territorio, nella quale si chiedeva il parere di competenza, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia, con nota n. 4005 del 31/03/2003 comunicava: “(...)

Premessa.

L’intervento in oggetto prevede un progetto di razionalizzazione della viabilità di accesso a San Giovanni Rotondo ed al collegamento con Foggia ed il sistema viario principale autostradale (A14 – A16); il progetto definitivo comprende lo studio delle tre seguenti aree: Tangenziale all’abitato di S. Giovanni Rotondo realizzata con una variante esterna della S.S. 272 che assolve alla funzione di ingresso ed uscita dal centro abitato; - Asta di collegamento tra questa e la S.S. 89 realizzata in parte con un nuovo tratto in variante della S.S. 273 ed in parte con un ampliamento in sede della stessa S.S. 273; - Ampliamento in sede della S.S. 89 “Garganica” da Manfredonia al villaggio Amendola.

Attraversamento territoriale

La S.S. 272 attraversa la parte meridionale del territorio comunale di S. Giovanni Rotondo e costituisce la tangenziale al centro abitato. La S.S. 273 è la strada di collegamento tra la S.S. 89 e la S.S. 272, i primi 8+500 Km procedendo dalla S.S. 89 verso S. Giovanni Rotondo, vengono ampliati prevalentemente in sede, mentre i restanti 13+300 km costituiscono una variante al tracciato esistente che attualmente si inerpica, con più tornanti, sul rilievo Garganico.

La S.S. 89, collega Manfredonia con il capoluogo di Foggia, viene ampliata prevalentemente in sede, nel tratto tra il km 172+000, località Masseria Pariti e poco prima dello svincolo sud di Manfredonia, ed il km 186+400 in corrispondenza dell’aeroporto militare in prossimità del villaggio Amendola.

Situazione vincolistica

La parte interessata dal progetto di ampliamento della S.S. 89 attraversa:

- *Il corso d’acqua pubblica denominato Torrente Salsoia;*
- *La zona antistante l’area in cui ricade la Basilica di San Leonardo;*
- *Le zone archeologiche S. Leonardo e Trincerati;*

- Per circa la metà del percorso, la zona del Parco Nazionale del Gargano;
- Per quasi l'intero percorso, le aree S.I.C. e Z.P.S.

La parte interessata dal progetto di ampliamento della S.S. 273 attraversa:

- Per l'intero percorso, le aree S.I.C. e Z.P.S.;
- Per circa un terzo del percorso, la zona periferica del Parco Nazionale del Gargano.

La parte interessata dal progetto di variante della S.S. 273 attraversa:

- Per un breve tratto del percorso, la zona di boschi e macchie;
- Per circa metà percorso, la zona gravata da usi civici;
- Per quasi l'intero percorso, le aree S.I.C. e Z.P.S.

La parte interessata dal progetto per la nuova tangenziale S.S. 272 attraversa:

- La zona gravata da usi civici;
- Per una brevissima parte del percorso, la zona del Parco nazionale del Gargano.

Inoltre in relazione al Piano Territoriale Paesistico PUTT/P Puglia il progetto rientra nei seguenti Ambiti Territoriali Estesi:

La parte interessata dal progetto di ampliamento della S.S. 89 attraversa:

- Nel territorio di S. Giovanni Rotondo puntuali zone dell'ambito territoriale "C" di distinguibile valore paesaggistico;
- Nel territorio di Manfredonia zone dell'ambito territoriale "C" di distinguibile valore paesaggistico e puntuali zone dell'ambito territoriale "B" di rilevante valore paesaggistico;

La parte interessata dal progetto di ampliamento della S.S. 273 attraversa:

- Nel territorio di S. Giovanni Rotondo puntuali zone nell'ambito territoriale "C" di distinguibile valore paesaggistico

La parte interessata dal progetto di variante della S.S. 273 attraversa:

- Nel territorio di S. Giovanni Rotondo zone dell'ambito territoriale "D" di relativo valore paesaggistico e puntuali zone degli ambiti "C" e "B" rispettivamente di distinguibile valore paesaggistico e di rilevante valore paesaggistico;

La parte interessata dal progetto per la nuova tangenziale S.S. 272 attraversa:

- Nel territorio di S. Giovanni Rotondo zone dell'ambito territoriale "D" di relativo valore paesaggistico.

Non risultano indicati e riportati gli attraversamenti negli Ambiti Territoriali Distinti del P.U.T.T./P per i quali dovranno essere rispettate le relative prescrizioni di base.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto, si fa presente che:

la pratica risulta carente delle tavole dello stralcio planimetrico del PUTT/P Puglia riguardante gli ambiti territoriali distinti. Pertanto non avendo l'esatta indicazione dell'area di intervento riportata nelle suddette tavole, non risulta possibile valutare e verificare l'ottemperanza alle prescrizioni di base delle norme tecniche di attuazione del PUTT/P.

Inoltre, pur ritenendo l'opera di rilevante interesse pubblico e di importante sviluppo turistico per S. Giovanni Rotondo, al fine di una adeguata valutazione dell'intervento, si ritiene opportuno che vengano evidenziate le opere di maggiore impatto sul paesaggio (di sterro e riporto



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

terreno, muretti di sostegno, taglio alberature, trattamento prospettico degli ingressi nelle gallerie, impatto visivo dei cavalcavia con i relativi piloni e gli ancoraggi in cemento, sottopassi e relative opere di sostegno terreno, ecc.), rappresentandole anche con l'ausilio di simulazioni fotografiche, studiandole nell'ottica del minimo impatto paesaggistico, secondo il principio dell'ingegneria naturalistica, della migliore mitigazione e della maggiore valorizzazione dell'ambiente circostante. Si dovranno tenere maggiormente in considerazione le zone di interesse paesaggistico più pregevoli, le zone di maggiore vulnerabilità e visibilità (zone boschive, zone rientranti nel Parco Nazionale del Gargano, zone fluviali, ecc.)".

Tali richieste sono state trasmesse alla società ANAS S.p.A. da questa Direzione Generale con nota prot. n. ST/407/23715 del 07/07/2003.

Ulteriore richiesta di approfondimenti e integrazioni veniva formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la VIA - con nota prot. n. 6556/VIA/2003 del 09/06/2003.

In data 04/09/2003, con nota prot. n. 17037, acquisita agli atti di questa Direzione Generale l'11/09/2003 con prot. n. ST/407/30254, la società ANAS S.p.A. trasmetteva le integrazioni richieste.

Successivamente, con nota prot. n. 24343 del 04/12/2003, la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia**, riferiva: "(...) dopo aver preso visione degli elaborati concernenti il progetto definitivo, eseguito apposto sopralluogo, considerata la natura delle aree attraversate dai lavori di razionalizzazione della viabilità, si comunica che nulla osta alla realizzazione dell'opera con le seguenti prescrizioni.

Si ravvisa la necessità di:

- Ricognizioni archeologiche, preventive, lungo l'intero tracciato;
- Saggi preventivi, ove necessario, con l'eventuale ausilio di prospezioni archeologiche;
- Assistenza agli scavi e alla realizzazione delle opere che comportino interventi nel sottosuolo;
- Nel caso in cui emergessero presenze archeologiche, possibilità di sviluppare indagini più approfondite.

I lavori dovranno essere eseguiti da 2 archeologi di fiducia di questa Amministrazione affiancati da operai di Ditte specializzate in scavi archeologici, tutto senza oneri per questo Ufficio. Nel caso in cui i risultati dovessero essere di grande interesse archeologico, sarebbe auspicabile racchiudere tali risultati in una pubblicazione".

La **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia**, a seguito della documentazione integrativa inviata dalla società ANAS S.p.A., con nota n. 4304 del 03/03/2004 comunicava: "(...) Più specificamente si fa rilevare che soprattutto i due viadotti Salerno e Sorbo, per l'esuberante altezza dei piloni, determinerebbero gravissimo pregiudizio ai valori naturalistici e paesaggistici dei valloni interessati; valloni che presentano un contesto geomorfologico e ambientale ancora integro.

Tali strutture, oltre a determinare un danno irreversibile, creerebbero impatto alla fruizione dei menzionati valori naturalistici; sia dall'alto del Gargano sia dalla pianura.

Al riguardo, si fa osservare che l'ambito territoriale interessato dalle gallerie e dai viadotti presenta alti valori naturalistici che, unitamente ad altri, hanno determinato l'istituzione del Parco Nazionale del Gargano.

Pertanto, per quanto riguarda gli interventi di adeguamento della viabilità esistente nulla si ha da obiettare.

In merito invece al nuovo tronco progettato tra la S.S. 273 e la tangenziale di S. Giovanni Rotondo per i motivi su esposti, si esprime parere decisamente contrario”.

Questa Direzione Generale, esaminata la documentazione degli studi di impatto, considerati gli ambiti paesaggistici interessati dal progetto, i relativi dispositivi di tutela gravanti sul territorio interessato dall'intervento e considerato inoltre che:

- la variante alla S.S. 273, per i tratti relativi alla valle del Sorbo e alla valle del Salerno, interferisce anche con l'ambito Territoriale Distinto del PUTT/P definito “copertura botanico- vegetazionale e colturale”; in particolare i due viadotti previsti insistono su un'area individuata come “macchia”. Per tale ambito il PUTT/P prescrive (art. 3.10.4, punto 4.1), ad integrazione delle direttive di tutela - citate anche nel SIA, pg. 4 delle “Integrazioni – Parte 2°”- che non sono autorizzabili progetti comportanti la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, con la sola esclusione della manutenzione delle opere esistenti e delle opere necessarie alla gestione del bosco;
- oltre alle alternative già analizzate per il tratto della S.S. 273 relativo, al superamento del dislivello morfologico, possono essere valutate e approfondite altre soluzioni progettuali che riducano gli impatti evidenziati dalla Soprintendenza relativamente ai viadotti del Sorbo e del Salerno, modificando parte del tracciato e accogliendo quanto evidenziato dalla Commissione VIA e riportato nella nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, prot. n. DSA/2004/04335 del 24/02/2004, relativamente all'adeguamento della tipologia dell'opera in termini di sezione trasversale necessaria per soddisfare i flussi di traffico previsti;
- il tracciato della variante alla S.S. 273, per il tratto di attraversamento dell'area pianeggiante a margine del gradino morfologico, si impone sul disegno generale del territorio, a forte connotazione agricola, ponendosi in contrasto con la maglia storicizzata dei confini di proprietà e degli elementi che caratterizzano il paesaggio agrario (filari di delimitazione dei campi, viabilità poderali, canalizzazioni, ecc.);

questo Ministero, esaminata la documentazione progettuale, viste le disposizioni di legge indicate in oggetto, preso atto di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, concordemente con quanto espresso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia, in ordine alla richiesta di pronuncia di compatibilità presentata dalla Società ANAS S.p.A. – Compartimento della Viabilità per la Puglia esprime parere negativo circa la compatibilità ambientale del tracciato relativo alla S.S. 273 per le motivazioni sopra esposte e



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

parere positivo relativamente alla compatibilità ambientale degli interventi sulla S.S. 89 e sulla S.S. 272 alle condizioni espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia."

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano e di cui si è tenuto conto nel presente decreto; la petizione di cittadini di San Giovanni Rotondo (FG), che:

- esprimono preoccupazione per le procedure di esproprio relative alle proprietà interessate dal tracciato presentato in quanto aziende agricole di preminente interesse e di pregio storico,
- ritengono eccessivi gli impatti degli svincoli, dei viadotti, delle gallerie e dei rilevati che una strada a quattro corsie richiede;
- la tipologia del territorio e del suo paesaggio, il suo valore naturalistico, il tipo di fruizione turistica di gruppi di pellegrini accompagnati con pullman, meglio si adattano ad una strada a due corsie con incroci a raso che possono assolvere alla doppia funzione di ordinare il traffico, moderandone la velocità, e di arredare la strada con la descrizione simbolica dei paesaggi attraversati;
- la richiesta di valutare un tracciato alternativo risponde nei fatti alla necessità di realizzare un nuovo tracciato per collegare Foggia con S. Giovanni Rotondo e nel contempo soddisfa una notevole contrazione dei costi concorrendo a conseguire una maggiore efficacia in termini di distanze (27 km contro i 47 del progetto Anas) e di tempi di percorribilità (18 minuti di tempo minimo contro i 24 minuti di tempo minimo del progetto Anas);

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo di compatibilità ambientale limitatamente alle parti di progetto concernenti rispettivamente l'adeguamento in sede per un tratto di km 14+858 a partire dalla progressiva km 172+000 alla sezione tipo di categoria extraurbana principale "B" relativo alla S.S. 89 e la variante esterna di lunghezza di km 7+150 alla S.S. 272 in corrispondenza dell'abitato di San Giovanni Rotondo (FG), presentato dall'ANAS Compartimento Puglia, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

quanto all'intervento sulla S.S. 89:

- a) deve essere presentato un progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del Torrente Cardelaro che comprenda, oltre alle idonee verifiche idrauliche, anche delle azioni di compensazione al fine di restituire maggiore valenza naturalistica al corpo idrico per un idoneo tratto a monte ed a valle dell'intervento. A tal fine dovrà essere preferito l'impiego di materiali a valenza naturale e dovrà essere impiantata una adeguata fascia vegetale;
- b) presentare un progetto di riqualificazione ambientale del tratto in cui l'infrastruttura costeggia l'area di San Leonardo;

quanto all'intervento sulla S.S. 272:

- a) sia adeguatamente raccordato il tratto a 4 corsie con la viabilità esistente in direzione San Marco in Lamis;
- b) sia prodotto uno studio acustico di dettaglio, che comprenda anche una campagna di misure ante operam, esteso all'intero tratto con particolare attenzione al tratto iniziale, al km 1+000 circa, al 3+700 lato dx, tra il km 4+000 e km 4+300 lato dx, tra il km 5+600 e il km 7+000. A tal riguardo le simulazioni di dettaglio e la previsione degli interventi di mitigazione che dovranno essere individuati per la tutela dei ricettori limitrofi dovranno essere riferiti ai limiti di qualità di tabella D del DPCM 14.11.1997;
- c) sia prodotta una verifica per la componente atmosfera che preveda un sufficiente numero di misure dirette in corrispondenza dei principali ricettori al fine di determinare lo stato di qualità attuale e, per tutti i ricettori presenti nella fascia di pertinenza, dovrà essere data evidenza dei valori di concentrazione dei principali inquinanti emessi dall'infrastruttura riportando un idoneo confronto con i limiti normativi;
- d) siano previsti idonei interventi tesi alla raccolta e al trattamento sia delle acque di piattaforma sia dei liquidi derivanti da eventi accidentali;
- e) sia prodotto un progetto di dettaglio per la sistemazione dell'area interclusa in corrispondenza dello svincolo al km 4+300;
- f) siano adeguatamente dimensionati gli attraversamenti per la fauna sulla base di uno studio faunistico di dettaglio ed esteso per una porzione di area vasta idonea;
- g) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- h) dovrà inoltre essere previsto un monitoraggio ambientale, relativamente alle tratte che saranno poste in realizzazione, che dovrà riguardare le fasi di ante operam, costruzione e post operam, per tutte le componenti ambientali. Il sistema di monitoraggio dovrà essere concordato con l'ARPA della Regione Puglia;
- i) le verifiche di ottemperanza per controllare l'adeguamento del progetto alle predette prescrizioni e l'avanzamento delle fasi progettuali e realizzative così come definite ai precedenti punti a e b dovranno essere svolte dal Ministero dell'Ambiente, per quanto non espressamente previsto le relative verifiche di ottemperanza delle prescrizioni dovranno essere assicurate dalla Regione Puglia;

E S P R I M E

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla S.S. 273 in quanto pur considerando le criticità delle condizioni plano-altimetriche del tracciato attuale e l'elevato livello di incidentalità, è necessario un approfondito riesame del progetto medesimo sulla base delle valutazioni e delle osservazioni formulate nei pareri espressi dalla Commissione VIA e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportati nelle premesse al presente decreto;



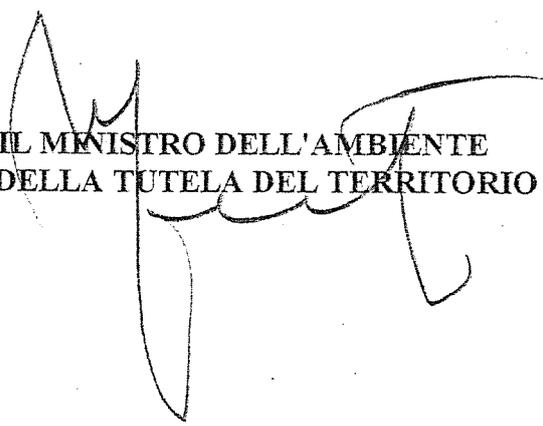
Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

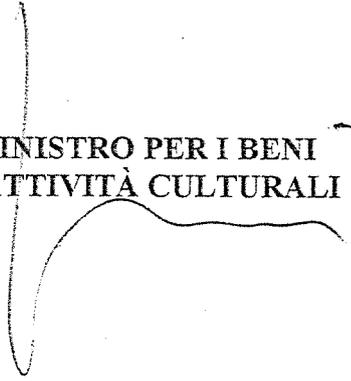
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Puglia, All'ANAS Direzione Centrale Programmazione Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Roma li

21 LUG 2004


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

Prot. MINFRA/DTER/382/Allegati.....

Bronchi
+ Capra
Roma.....
Manno

DISTRIBUIRE 2005	
<input type="checkbox"/>	DIRIGENTI
<input checked="" type="checkbox"/>	COORDINATORE
<input type="checkbox"/>	PROGRAMMAZIONE
<input type="checkbox"/>	PROGETTAZIONE
<input type="checkbox"/>	SEG. TECNICA
<input type="checkbox"/>	AMM.VA LEGALE
<input type="checkbox"/>	INFORMATICA
<input type="checkbox"/>	SERVIZI
<input type="checkbox"/>	SEGRETERIA
<input type="checkbox"/>	QUALITA'
<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	_____

ALLA REGIONE PUGLIA
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA
Via delle Magnolie 6/8 Z.I. BARI

ALLA REGIONE PUGLIA
ASSESSORATO ALL'AMBIENTE
Via delle Magnolie 6/8 Z.I. BARI

OGGETTO: art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche.
S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S.Giovanni Rotondo - 1° stralcio - Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di Manfredonia.
Trasmissione del verbale relativo alla conferenza di servizi del 29 luglio 2005

DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE SEGRETERIA
24 AGO. 2005
Prot. N° 4549

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
Servizio V.I.A.
Via C. Colombo, 44 ROMA

MINISTERO BENI E ATTIVITA' CULTURALI
Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV
Via di San Michele, 10 00153 ROMA

ALLA SOPRINTENDENZA DEI BENI AMBIENTALI ARCHITETTONICI ARTISTICI E STORICI DELLA PUGLIA
Piazza Federico II di Svevia 70122 BARI

ALLA SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA DELLA PUGLIA
Via Cavour, 10 TARANTO

ALLA AUTORITA' DI BACINO DELLA PUGLIA
c/o Tecnopolis CSATA
S.P.per Casamassima Km 3 VALENZANO (BA)

ENTE PARCO NAZIONALE DEL GARGANO
Via S. Antonio Abate, 121 MONTE S.ANGELO

AL SIG. PRESIDENTE
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FOGGIA
P.zza XX Settembre 71100 FOGGIA

ANAS S.p.A.
063905 | 22. AGO 2005
PROTOCOLLO GENERALE

DIREZIONE CENTRALE
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE

MG. SACCOMANDRE
[Signature]

AL SINDACO DEL COMUNE DI SAN GIOVANNI ROTONDO
Piazza dei Martiri, 5
7113 FOGGIA

AL SINDACO DEL COMUNE DI MANFREDONIA
Piazza del Popolo, 8
71043 FOGGIA

AL SINDACO DEL COMUNE DI S. MARCO IN LAMIS
Piazza del Municipio, 6
71014 FOGGIA

AL COMANDO REGIONE MILITARE SUD
UFFICIO LOGISTICO ED INFRASTRUTTURE
Piazza del Plebiscito, 33 NAPOLI

AL COMANDO LOGISTICO AREA SUD
UFFICIO PROGRAMMAZIONE E TRASPORTI
Piazza del Plebiscito, 33 NAPOLI

AL COMANDO IN CAPO DEL DIPARTIMENTO
MILITARE MARITTIMO DELLO
IONIO E DEL CANALE D'OTRANTO
Ufficio infrastrutture -Sezione Demanio
Corso Due Mari, 2 TARANTO

ALL'ISPETTORATO LOGISTICO
DELLA MARINA MILITARE
Viale dell'Università, 4 ROMA

ALL' AERONAUTICA MILITARE
III REPARTO OPERATIVO INFRASTRUTTURE
CORSO SONNINO - 70126 BARI

ALLA TELECOM
VIA MATER ECCLESIAS
BARI

ALL'ENEL
VIA CAPRUZZI, 72 BARI

ALLA SOCIETA' TERNA
GRUPPO ENEL DIR. NAPOLI
CENTRO DIREZIONALE ISOLA A/1
VIA G.PORZIO 4 -
80143 NAPOLI

ALL'ACQUEDOTTO PUGLIESE
VIA COGNETTI, 36 BARI

ALLA SOCIETA' SNAM
VIA AMENDOLA, 172 C BARI

ALLA DIREZIONE GENERALE ANAS
DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE E
PROGETTAZIONE
VIA MONZAMBANO, 10 ROMA

ALLA DIREZIONE GENERALE ANAS
DIREZIONE CENTRALE LAVORI
VIA MONZAMBANO, 10 ROMA

ALLA DIREZIONE GENERALE ANAS
DIREZIONE CENTRALE RELAZIONI ESTERNE E
COMUNICAZIONE

C.A. PRESIDENTE COMMISSIONE MONITORAGGIO SULLA
CONVENZIONE
ANAS S.P.A. - REGIONE PUGLIA
VIA MONZAMBANO, 10

ROMA

ALLA DIREZIONE GENERALE ANAS
UFFICIO PER LA CURA DEI RAPPORTI CON IL MINISTERO
DELL'AMBIENTE
VIA MONZAMBANO, 10

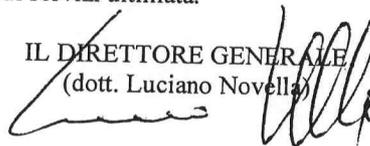
ROMA

In relazione alle opere indicate in oggetto, si è tenuta presso questo Ministero, in data 29 luglio 2005, una apposita Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modifiche

Ciò premesso, si trasmette agli enti ed alle amministrazioni in indirizzo, presenti ed assenti in Conferenza, copia conforme del verbale della Conferenza stessa, ai sensi e per gli effetti del comma 3 dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n.241, come sostituito dal comma 7 dell'art. 11 della legge 24 novembre 2000, n.340,

Si allega, altresì, il parere dell'Acquedotto Pugliese, Direzione operativa, espresso con nota n. 11456 del 19 luglio 2005, acquisito agli atti di questa Direzione generale a conferenza di servizi ultimata.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Luciano Novelli)





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali.

Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio.

CONFERENZA DI SERVIZI

(Roma 29 luglio 2005)

Oggetto: S.GIOVANNI ROTONDO (FG), MANFREDONIA (FG), SAN MARCO IN LAMIS (FG) – S.S. N.89 – Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo – primo stralcio – Ammodernamento della S.S.89 tratto aeroporto di Amendola – inizio tangenziale di Manfredonia – dal km 172+000 al km 186+858 -Conferenza di servizi.

VISTI gli artt. 80, 81, 82 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n.241, e successive modificazioni ed integrazioni in materia di conferenze di servizi

VISTO l'art. 2 della legge 24 dicembre 1993, n.537, relativamente alla semplificazione dei procedimenti amministrativi;

VISTA la legge 11 febbraio 1994, n.109;

VISTO il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;

VISTO l'art.52, comma 1, del D.Lgs. 31 marzo 1998, n.112;

VISTO l'art.46 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n.554;

VISTO il D.P.R. 2 luglio 2004, n.184;

PREMESSO

che in data 10 giugno 2005, con nota n. 15215, l'ANAS, Compartimento della viabilità per la Puglia, ha inviato a questa Amministrazione e agli enti interessati, gli elaborati grafici e la relazione tecnica relativi al progetto delle opere indicate in oggetto, ed ha chiesto la convocazione di una apposita Conferenza di Servizi ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche.

che con la medesima nota sopra richiamata, l' ANAS ha dichiarato che il progetto sottoposto a procedura V.I.A. prevedeva tre specifici interventi:

- Intervento sulla S.S. 89, nella tratta compresa tra l'Aeroporto Militare di Amendola e l'inizio della tangenziale di Manfredonia;

- Intervento sulla S.S. 273 (attualmente strada provinciale), strada di collegamento tra la S.S. 89 e il nucleo abitato di S.Giovanni Rotondo;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali.

Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio.

CONFERENZA DI SERVIZI

(Roma 29 luglio 2005)

- Intervento sulla S.S. 272 strada di collegamento tra il polo di S. Severo (nodo di svincolo con l'autostrada A14) e l'area del Gargano lungo la direttrice S. Marco in Lamis, S. Giovanni Rotondo e Monte S. Angelo

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in data 21.07.2004 con n. DEC/DSA/2004/0626 ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, soltanto per gli interventi di cui ai punti 1 (S.S. 89) e 3 (S.S. 272) mentre ha espresso parere negativo relativamente all'intervento di cui al punto 2 (S.S. 273).

che con la medesima nota l'Anas ha dichiarato altresì:

- di aver trasmesso gli elaborati progettuali a tutti i soggetti interessati;
- Il nominativo del responsabile del procedimento;

che questa Direzione generale, in accoglimento della richiesta dell'ANAS, ha convocato una apposita Conferenza di servizi con nota n.2543 del 22 giugno 2005, in conformità a quanto disposto dall'art.14 bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni e integrazioni, per il giorno 29 luglio 2005;

che l'Anas ha comunicato a questo Ministero di aver adempiuto a quanto previsto dagli artt. 7 e 8 della legge n.241/90, mediante pubblicazione di apposito avviso, in data 5 luglio 2005, sui quotidiani "La Stampa" e "la Gazzetta del MEZZOGIORNO".

che con deliberazione del Consiglio comunale n.61 in data 11 luglio 2003 la Città di Manfredonia ha espresso parere favorevole ai lavori in oggetto,

che l'Enel con nota n.002330 del 19 luglio 2005 ha espresso parere favorevole all'esecuzione delle opere;

che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici con nota n.ST/407/16874 in data 21 luglio 2005 ha confermato il parere favorevole con prescrizioni già rilasciato;

che con nota n. TEAOTNA/P2005001011 in data 21 luglio 2005 la Terna ha dichiarato che l'intervento in oggetto non comporta interferenze con le reti di proprietà della società stessa;

che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n.DSA/2005/0019110 del 26 luglio 2005 ha ribadito le valutazioni riportate nel citato Decreto V.I.A. e le relative prescrizioni da sottoporre alla verifica di ottemperanza dei Ministeri competenti;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali.

Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio.

CONFERENZA DI SERVIZI

(Roma 29 luglio 2005)

che con nota n.5863/UOP.FG in data 28 luglio 2005 la Regione Puglia, Settore Urbanistico Regionale, ha espresso parere favorevole con condizioni;

che con nota n.DISOR/MEND/726/mn in data 28 luglio 2005 la Snam Rete Gas conferma il parere positivo precedentemente espresso;

Premesso quanto sopra, in data odierna, presso la stanza n. 147 al piano IV, sono convenuti alla Conferenza di servizi, presieduta dalla Dott.ssa Loredana Cappelloni, giusta delega n. MINFTRA/DTER/372/U in data 28 luglio 2005 del Direttore Generale Dott. Luciano Novella, i rappresentanti delle amministrazioni ed enti interessati e che a seguito della verifica delle deleghe sono risultati presenti:

- per l'Amministrazione Provinciale di Foggia: Rosaria Milena Spinello
- per il Comune di San Giovanni Rotondo: Gianfranco Pazienza, Giuseppe Longo
- per il Comune di Manfredonia: Franco La Torre
- per il Comune di S. Marco In Lamis: Michelarcangelo Coco
- per l'Anas Compartimento Viabilità per la Puglia: Antonio Mazzeo

Partecipa come uditore Giovanni Spagnuolo dell'Amministrazione Comunale di Manfredonia.

In apertura di seduta il Presidente invita i partecipanti alla conferenza ad esporre, per quanto di rispettiva competenza, le proprie considerazioni sul progetto in esame, e a compilare il "modulo-parere", consegnato in apertura di conferenza, che, debitamente sottoscritto, viene acquisito agli atti della conferenza di servizi e costituisce parte integrante del presente verbale.

Il rappresentante dell'Anas, Ing. Mazzeo, illustra l'intervento oggetto della Conferenza di servizi.

Pertanto in considerazione di quanto emerso e, viste le determinazioni favorevoli acquisite agli atti e le valutazioni espresse, fatta salva l'ottemperanza alle prescrizioni contenute nel DEC/VIA in premessa citato nonché di tutti gli altri enti che hanno già espresso parere che saranno recepite nelle successive fasi di progettazione, la conferenza può considerarsi conclusa positivamente.

I pareri ed atti integrativi o mancanti non ancora trasmessi, dalle amministrazioni o enti, assenti o presenti nella seduta odierna, dovranno pervenire presso questo Direzione entro trenta giorni dalla trasmissione del presente verbale.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali.

Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio.

CONFERENZA DI SERVIZI

(Roma 29 luglio 2005)

L'Anas si impegna ad accettare le prescrizioni, le raccomandazioni e le condizioni contenute nei pareri resi o da rendere purchè le stesse non siano in contrasto con la normativa vigente in materia, siano pertinenti all'oggetto della conferenza di servizi e non siano in contrasto con i pareri resi dalle autorità centrali preposte alla tutela del territorio.

Copia del presente verbale, sarà trasmessa a tutti gli enti ed amministrazioni interessate dal procedimento, presenti ed assenti, ai sensi e per gli effetti del comma 7, dell'art.14-ter della legge 7 agosto 1990, n.241.

E' fatto obbligo all'Anas quale ente proponente, di adempiere a tutti gli obblighi di legge derivanti dalla pubblicita' degli atti.

Infine tutti i partecipanti alla conferenza di servizi firmano per approvazione il presente verbale e siglano gli elaborati progettuali di maggiore rilevanza urbanistica

La seduta e' tolta alle ore 13,00

Letto, confermato e sottoscritto.

- per l'Amministrazione Provinciale di Foggia: Rosaria Milena Spinello

- per il Comune di San Giovanni Rotondo: Gianfranco Paziienza, Giuseppe Longo

- per il Comune di Manfredonia: Franco La Torre

- per il Comune di S. Marco In Lamis: Michelarcangelo Coco

- per l'Anas Compartimento Viabilità per la Puglia: Antonio Mazzeo

IL PRESIDENTE

(dott.ssa Loredana Cappelloni)

IL SEGRETARIO

(arch. Mauro Negroni)

Aur NEGRONY C



REGIONE PUGLIA
Assessorato all'Urbanistica e Assetto del Territorio
Settore Urbanistico Regionale

la dot. n.6-8 - 70026 MODUGNO

e-mail: settoreurbanistica@regione.puglia.it

(Tel. 080.5406828 Fax 080.5406824)

Prot. N. 5853/JOP.FG /
Allegati: n. 1

Modugno (Ba), 28 LUG. 2005

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le Politiche
di sviluppo del territorio
via Nomentana, 2
ROMA

Rif.: Prot. n. 2543 del 23.06.2005

Alla C.A. dell' Arch. Mauro Negroni
(fax. 06 44292265)

e, p.c. AL Sig. Presidente della Giunta Regionale
SEDE

OGGETTO: Art. 81 del D.P.R. 24 Luglio 1977 n. 616 e s.m.i.
S.S. n. 89 – Lavori di Ammodernamento del tratto Aeroporto di Amendola –
inizio tangenziale di Manfredonia.

Si fa riferimento alla nota del 08.06.2005 sopra emarginata con la quale codesta Direzione ha convocato una specifica conferenza di servizi finalizzata all'acquisizione delle determinazioni finali degli enti territoriali coinvolti nella procedura attivata dall' ANAS s.p.A. in merito alla proposta di intervento riportata in oggetto ed in proposito si rappresenta quanto segue:

Il progetto prevede la realizzazione di opere di ammodernamento della S.S. n. 89 ed una migliore sistemazione della viabilità di connessione con l'agglomerato industriale ubicato in agro del Comune di Manfredonia e viabilità di servizio e secondaria.

Lo stesso intervento in quanto ricadente all'interno del Sic "IT9110008- Valloni e steppe pedegarganiche", risulta oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione V.I.A. e del conseguente Decreto di pronuncia di compatibilità (DEC/DSA/2004/0626);

Ciò stante, in relazione alla specificità dell'intervento che non interferisce con ipotesi di pianificazione territoriale regionale, trattandosi peraltro di ammodernamento della viabilità primaria esistente e miglioramento della viabilità secondaria, si ritiene di esprimere parere favorevole ai fini urbanistici alle seguenti condizioni:

1) osservanza delle prescrizioni già esplicitate nel DEC/DSA/2004/0626;

2) il progetto di dettaglio previsto sia verificato con le previsioni del Piano di Bacino-Stralcio Assetto Idrogeologico adottato dalla Autorità di Bacino della Puglia con Delibera n. 25 del 15.12.2004;

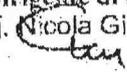
3) per le opere di cui al progetto di riqualificazione ambientale per l'area di San Leonardo va richiesta specifica deroga ex art. 5.07 delle N.T.A. del Piano Urbanistico Tematico Territoriale/Paesaggio della Regione Puglia, il cui rilascio è di competenza della Giunta Regionale.

Quanto innanzi in relazione agli aspetti urbanistici e paesaggistici coinvolti nel progetto in questione.

In allegato si invia copia della delega all'uopo sottoscritta dal Sig. Presidente della Regione Puglia.



Il Dirigente di Settore
(Ing. Nicola Giordano)





**Ministero
per i Beni e le Attività Culturali**

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio

Servizio II - Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434534 - Fax 06/58434416

Roma... **21 LUG. 2005**

Al Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Dipartimento per il Coordinamento
dello Sviluppo del Territorio
P.le Porta Pia, 1
00198 ROMA

Prot N° ST/407/ 16874

OGGETTO: *S.GIOVANNI ROTONDO (FG), MANFREDONIA (FG), S.MARCO IN LAMIS (FG): S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo - 1° stralcio - Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di Manfredonia.*

Proponente: ANAS S.p.A.- Compartimento della viabilità per la Puglia.

Richiesta di Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 18/04/94 n. 383 e succ. aggiornamenti.

CONFERENZA DI SERVIZI DEL 29/07/2005

E, p.c. Al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio
Direzione per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

“ Alla Soprintendenza per i
Beni Architettonici e per il Paesaggio,
per le province di Bari e Foggia
Piazza Federico II di Svevia, 4
70100 BARI

“ Alla Soprintendenza per i
Beni Archeologici della Puglia
Via Duomo, 33
74100 TARANTO

“ Alla Regione Puglia
Assessorato all'Ambiente - Settore Ecologia
Via delle Magnolie, 8 - Zona Industriale
70126 MODUGNO (BA)

“ Alla Società ANAS S.p.A.
Compartimento della Viabilità per la Puglia
Via Luigi Einaudi, 15
70125 BARI



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio

Servizio II - Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434554 - Fax 06/58434416

Con riferimento alla convocazione di Conferenza di Servizi di cui alla nota n. 2543 del 23/06/2005 di Codesto Ministero, relativa alla procedura indicata in oggetto, questo Ministero, preso atto che ad oggi non è pervenuto alcun progetto definitivo adeguato alle prescrizioni contenute nel DEC/DSA/2004/0626 del 21/07/2004, conferma il parere positivo già rilasciato e ribadisce le prescrizioni contenute ai punti a) e b) del suddetto decreto di compatibilità ambientale riferite all'intervento sulla S.S.89.

Si rimane comunque in attesa del progetto adeguato alle suddette prescrizioni.

IL DIRIGENTE REGGENTE
Arch. Anna Di Bene

Snam
Rete GasMinistero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dip.to Coordinamento Sviluppo Territorio,
per il Personale e i Servizi Generali

28 LUG. 2005

Prot. n. ~~MINITRA/DTER~~ 3771
Direzione Generale per le
Politiche di Sviluppo del Territorio**DISTRETTO SUD ORIENTALE**Via Amendola, 172/c
70126 BARI
Tel. 080/5919211
Fax 080/5919255www.snamretegas.itSocietà per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara 7
Capitale Sociale Euro 1.955.310.500,00 i.v.
Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese
di Milano n. 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158
Società soggetta all'attività di Direzione
E coordinamento dell'ENI S.p.A.**Raccomandata A.R.****Spett.le****Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Dipartimento per il coordinamento dello
sviluppo del territorio, il personale ed i servizi
generaliDirezione generale per le politiche di sviluppo del
territorioVia Nomentana, 2 IV Piano st. n. 147
ROMA

e p.c. ANAS S.p.A.

Compartimento della viabilità per la Puglia
Viale Luigi Einaudi, 15
70125 BARI

riferimenti da citare nella risposta

DISOR/MEND/ 726 /mm

Bari 28 LUG 2005

Oggetto: art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche

S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo - 1°
stralcio - ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - Inizio
tangenziale di ManfredoniaConvocazione conferenza di servizi ai sensi del D.P.R. 18/04/1994 n. 383 e
successivi aggiornamenti.

In riferimento a quanto in oggetto ed a completamento e riscontro della ns. precedente
DI.SOR/MEN/da prot. N° 318 del 11/04/2003, di cui si allega copia, Vi confermiamo il ns. nulla
osta e formale atto di assenso alla realizzazione dei lavori in oggetto in quanto i ns. metanodotti
esistenti non ne sono interessati; il nuovo metanodotto All.to SAFE, in via di prossima
realizzazione e interessato dai lavori in oggetto è stato progettato sulla base della
documentazione progettuale dell'Anas di Bari attenendoci quindi a quanto già da Voi
comunicatoci in fase di progettazione preventiva.

Si coglie l'occasione in relazione agli altri due interventi previsti per specificarVi che:

- **Intervento sulla S.S. 273 (attualmente strada provinciale), strada di collegamento tra la
S.S. n. 89 e il nucleo abitato di S. Giovanni Rotondo**

Confermiamo che non è interessato alcun ns. metanodotto,

- **Intervento sulla S.S. 272 (attualmente strada provinciale), strada di collegamento tra il
polo di S. Severo (nodo di svincolo con l'Autostrada A14) e l'area del Gargano lungo la
direttrice S.Marco in Lamis, S. Giovanni Rotondo e Monte S. Angelo**

Il progetto relativo alla tangenziale di S. Giovanni Rotondo interessa il ns. metanodotto in
esercizio Deriv. per Cagnano Varano DN 100 (4") 64 bar.Per questa interferenza restiamo in attesa di un Vs. nuovo stato di avanzamento del progetto che
ci permetta di stabilire gli interventi più opportuni per il superamento della stessa.

Snam
Rete Gas



Nello scusarci per non poter partecipare alla conferenza di servizio restiamo a Vs. disposizione in qualsiasi momento e qualsivoglia chiarimento in merito.

Distinti saluti.

Snam
Rete Gas
Distretto Sud Orientale
Il Responsabile
(ing. Nicola Battiana)

All.ti: c.s.d.

Snam
Rete Gas

DISTRETTO SUD ORIENTALE

Via Amendola, 172/c

70126 BARI

Tel. 080/5919211

Fax 080/5919255

www.snamretegas.it

Società per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara, 7
Capitale Sociale Euro 1.955.000.00 I.v.
Codice Fiscale e numero d'iscrizione al Registro
delle Imprese di Milano 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158

Ns. riferimenti

DI.SOR/MEN/da prot. n° 388

Bari,

11 APR 2003



Spett.le

ANAS, S.p.A.

Compartimento della viabilità per la Puglia

Viale Luigi Einaudi, 15

70125 BARI

**Oggetto: Art. 81 del D.P.R. 24 Luglio 1977 n° 616 e successive modifiche – S.S. n° 89 –
S.S. n° 272.**

**Lavoro di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo compreso l'asta
di collegamento al capoluogo Dauno.**

**Richiesta conferenza di servizi ai sensi del D.P.R. 18/04/1994 n° 383 e successivi
Aggiornamenti.**

Con riferimento alla Vs. prot. n° 06820 del 14/03/2003 di pari oggetto dall'esame degli
elaborati di progettazione trasmessici, comparati con i ns. disegni di dettaglio Vi comunichiamo che
i ns. metanodotti non risultano interessati dai lavori in oggetto.

Restiamo in ogni caso disponibili a qualsiasi altro chiarimento.

Distinti saluti.

Snam

Rete Gas

Distretto Sud Orientale

Il Responsabile

(ing. Alessandro Troiano)

5



CITTA' DI MANFREDONIA

(Provincia di Foggia)

Area Tecnica - Settore 8° "Opere Pubbliche"
Tel. 0884/519311 - Fax 0884/519218

Anticipata via fax 0644292266

18 LUG. 2005

c.a. arch. Negroni

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento
dello sviluppo del territorio
Direzione Generale per le politiche di sviluppo
Via Nomentana, 2

ROMA

OGGETTO: Art. 81 del D.P.L. 24/07/1977 n. 616 S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità - 1° stralcio - Ammodernamento del tratto Aeroporto di Amndola - inizio tangenziale di Manfredonia.
CONFERENZA DI SERVIZI DEL 29/07/05.

Con deliberazione n. 61 dell'11.07.2003 il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole al progetto ANAS di cui all'oggetto, nel contempo prendendo atto della compatibilità dello stesso sia con lo svincolo al Km 173+335 (di imminente realizzazione), sia con potenziale altro svincolo al Km 174+650.

Con nota in data 23.07.2003 la detta deliberazione è stata trasmessa all'ANAS S.p.a - Compartimento per la Puglia e alla Regione Puglia - Assessorato all'Ambiente.

Ciò premesso, in riferimento alla Conferenza di Servizi convocata per il giorno 29 p.v., si conferma il deliberato dell'atto consiliare citato, che si allega in copia autentica.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Dip.to Coordinamento Sviluppo Territorio per il Pian. Terr. e i Servizi Generali
19 LUG. 2005
Prot. n. <u>MANFRA/DIR/112/1</u> Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio

IL SINDACO
Avv. Francesco Paolo CAMPO



CITTA' DI MANFREDONIA

Provincia di Foggia

Prot. n. **026307** del _____

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 61 del 11.07.2003

OGGETTO: S.S. 89 - RAZIONALIZZAZIONE DELLA VIABILITA' DI S.G. ROTONDO COMPRESA L'ASTA DI COLLEGAMENTO DELL'ABITATO MEDESIMO AL CAPOLUOGO DAUNO - DETERMINAZIONI.

L'anno duemilatre a questo giorno undici del mese di luglio alle ore 17,20 nella sala delle adunanze consiliari della Sede Comunale, a seguito di invito diramato dal Presidente del Consiglio Comunale in data 4.07.2003, n. 23375, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione straordinaria ed in seduta di prima convocazione.

Presiede la seduta il Presidente del Consiglio comunale, avv. Onorino Di Sabato.

E' presente il Sindaco, avv. Francesco Paolo Campo.

Sono presenti gli Assessori sigg.: d'Errico, Prencipe, Guidone, La Torre, Piccolo.

Dei Consiglieri comunali sono presenti n. 23 ed assenti, sebbene invitati, n. 7 come segue:

COGNOME E NOME	Pres.	Ass.	COGNOME E NOME	Pres.	Ass.
ANGELILLIS Antonio			MARZILIANO Matteo		6
AULISA Pasquale F.S.			OGNISSANTI Giovanni		
BISCEGLIA Pasquale			PAGLIONE Pasquale		
BORDO Michele			PALUMBO Matteo		7
CANDIDO Antonio		1	PAPAGNA Pasquale		
CAPURSO Guido		2	PIEMONTESE Michel		
CATERINO Fernando			PRENCIPE Michele		
DI GIORGIO Domenico		3	PRENCIPE Nicola		
DI SABATO Onorino			QUITADAMO Raffaele		
DICEMBRINO Enrico			RENZULLI Fedele		
DICEMBRINO Giuseppe		4	ROMAGNUOLO Raffaele		
D'ONOFRIO Vincenzo		5	SANTAMARIA Leonardo		
FOGLIA Stefano Pio			TRICARICO Marco		
FURIO Oronzo			TROTTA Matteo		
LA TORRE Giuseppe			VITULANO Nicola		

Giustificano l'assenza i sigg.

Scrutatori:

Partecipa il Segretario Generale dott. Francesco Guerra incaricato della redazione del verbale.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto. Si allontanano i consiglieri Foglia, La Torre, Trotta.

In ordine all'argomento di cui all'oggetto riferisce il Sindaco che evidenzia l'importanza dell'iniziativa e l'urgenza di deliberare in proposito tenuto conto della probabile revoca del finanziamento in relazione al notevole tempo trascorso.

Ricorda che per la realizzazione dell'opera sussistono difficoltà in quanto sono anche indispensabili i pareri dei Comuni di S.Marco in Lamis e S.Giovanni Rotondo.

Al termine;

Premesso che:

- con deliberazione di G.C. n. 701 del 06/09/01 veniva affidato a raggruppamento di tecnici liberi professionisti, l'incarico per la progettazione dello svincolo stradale sulla S.S. 89, Km. 173+335, per l'accesso alla zona industriale DI/46, PIP e DI/49;
- con deliberazione di G.C. n. 95 del 14/02/03 veniva approvato il progetto definitivo dello svincolo, previo parere favorevole dell'ANAS- compartimento di Bari, in data 30/12/2002;
- E' in corso la progettazione esecutiva dell'opera conformemente alle prescrizioni e osservazioni dell'ANAS espresse nel citato parere del 30/12/2002;
- L'ANAS. Spa- Compartimento della viabilità per la Puglia - sede di Bari, con nota in data 14/03/2003 ha trasmesso a questo Comune, ai Comuni di San Giovanni Rotondo e di San Marco in Lamis, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'Assessorato Regionale all'Urbanistica e numerose altre Amministrazioni ed Enti interessati il progetto "definitivo" denominato "SS 89- SS. n. 272: lavoro di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo, compreso l'asta di collegamento al capoluogo Dauno", al fine di consentire agli Enti interessati di esprimere le proprie determinazioni;
- Con nota in data 31/03/2003 l'Assessorato Regionale all'Ambiente - Settore Ecologia, ha chiesto a questo Comune il parere ai sensi dell'art. 20, comma 2, della Legge Regionale 11/2001, ai fini della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto ANAS;
- Considerato che:
- Il progetto ANAS, per la parte ricadente nel territorio del Comune di Manfredonia, prevede l'ampliamento della sede stradale della S.S. 89, dal km 172+000, località Coppa del Vento fino al torrente Candelaro;
- Con tale ampliamento il tracciato verrà migliorato in più tratti, anche per il rispetto di vincoli ambientali su entrambi i margini della strada;
- Il progetto ANAS è compatibile sia con il progetto dello svincolo al Km. 173+335, sia con altro potenziale svincolo per l'accesso alla zona PIP- DI/46 al Km. 174+650;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso visione del progetto denominato "SS 89- SS. n. 272: lavoro di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo, compreso l'asta di collegamento al capoluogo dauno" approntato dall'ANAS;

Considerato che detto progetto interessa anche il territorio di Manfredonia, dal Km. 172+000, località Coppa del Vento fino al Torrente Candelaro;

Considerato, anche, che il progetto ANAS è compatibile sia con lo svincolo al Km. 173+335 per l'accesso all'area industriale DI/46 - PIP- DI/49, attualmente in fase di progettazione esecutiva, sia con altro potenziale svincolo per un secondo accesso alla stessa zona PIP-DI/46 al Km. 174+650;

Visti i pareri allegati espressi ai sensi dell'art. 49 del decreto legislativo 18/08/2000, n. 267;

A voti unanimi, espressi mediante votazione elettronica, come da scheda allegata al presente atto;

DELIBERA

-di esprimere parere favorevole al progetto redatto dall'ANAS "SS 89- SS. n. 272: lavoro di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo, compreso l'asta di collegamento al capoluogo Dauno", per il tratto ricadente nel territorio del comune di Manfredonia;

-di prendere atto che lo stesso progetto è compatibile sia con lo svincolo al km. 173+335 per l'accesso all'area industriale DI/46- PIP - DI/49, in fase di progettazione esecutiva, sia con un altro potenziale svincolo per un secondo accesso alla stessa zona PIP-DI/46, al Km 174+650.

MODULARIO
Ambiente - 7

Mod. 7

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale di
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti IndustrialiProtocollo N. DSA/2005/0019110

Pratica N.

Ref. Mittente:

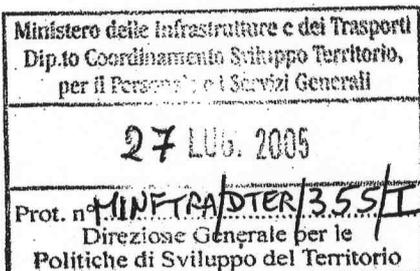
protocollo n.

del

pratica

e p.c.

Roma, 25 LUG. 2005

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Dipartimento per il coordinamento
dello sviluppo del territorio, il
personale ed i servizi generali
Direzione generale per le politiche di
sviluppo del territorio
Piazzale di Porta Pia n. 1
00198 ROMAAl Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici e il Paesaggio
Servizio II - Paesaggio
Via San Michele n. 22
00153 ROMAAlla Regione Puglia
Assessorato all'Ambiente - Settore
Ecologia
Via delle Magnolie n. 8 - Zona
Industriale
70126 Modugno (BA)Alla Società ANAS S.p.a.
Compartimento della Viabilità per la
Puglia
Via Luigi Einaudi n. 15
70125 Bari

OGGETTO: Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo - 1° stralcio - Ammodernamento della S.S. n. 89, tratta Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di Manfredonia. Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 383/1994 e s.m.i. del 29/07/2005.

Con riferimento alla Conferenza di Servizi del 29/07/2005 per le opere in oggetto, convocata con la nota di codesto Ministero prot. n. 2543 del 23/06/2005, assunta al prot. n. 16918 del 05/07/2005, al fine di pervenire ad una determinazione conclusiva della Conferenza stessa, si comunica quanto segue.

Con DEC/DSA/2004/0626 del 21/07/2004, questo Ministero ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale per la tratta in questione, subordinando l'efficacia di tale provvedimento all'ottemperanza delle prescrizioni di cui ai punti a) e b) specifiche per la tratta in esame e della prescrizione h) del medesimo decreto relativa alle attività di monitoraggio comune per tutte le tratte da realizzare.

/DSA-VIA-LQ-02-5785-0075-DUC
/DSA-VIA-LQ-02

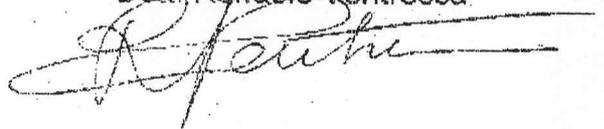
Ad oggi non risulta pervenuta allo scrivente alcuna documentazione per la verifica di ottemperanza alle suddette prescrizioni, di competenza di questo Ministero.

Al riguardo si sottolinea che le prescrizioni impartite condizionano, ai sensi dell'art. 6, co. 2, del D.P.C.M. 27.12.1988, l'efficacia del giudizio di compatibilità ambientale di un'opera e, pertanto, solo attraverso l'accertamento dell'ottemperanza di dette prescrizioni viene garantita la compatibilità ambientale dell'opera sancita con il citato decreto.

Pertanto, nel ribadire le valutazioni riportate nel citato decreto VIA e le relative prescrizioni che attengono al tratto in discussione, si rimane in attesa della documentazione progettuale che il proponente dovrà predisporre per consentire la verifica di ottemperanza di cui sopra.

Tanto si comunica ai fini dei lavori della citata C.d.S..

Il Direttore della Divisione III
Dott. Raffaele Ventresca



Il Capo Sezione Opere Civili
Arch. Giovanna Borzi
Tel 06/57225906





L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

DIVISIONE INFRASTRUTTURE E RETI
AREA DI BUSINESS RETE ELETTRICA
ZONA DI FOGGIA

71100 Foggia, viale Ofanto 367.
T +39 08816671 - F +39 0881667559

Aw. NEGROTTI C

Raccomandata

Parere

MINISTERO delle INFRASTRUTTURE
e dei TRASPORTI

Direzione Generale per le politiche di
sviluppo del territorio.

Via Nomentana n° 2

00161 ROMA

Foggia

Data

Prot.

19 LUG. 2005

002330

Oggetto: S.S. n° 89 – Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo – 1° stralcio – Ammodernamento S.S. 89 tratto Aeroporto di Amendola – inizio tangenziale di Manfredonia.

Conferenza dei servizi: convocazione prot. N° 2543 del 23/06/05.

Con riferimento alla conferenza dei servizi in oggetto, Vi comunichiamo il **nostro parere favorevole** all'esecuzione delle opere in esame, limitatamente alle sole linee di competenza della scrivente.

Per le interferenze individuate nel tratto interessato, n° 5 sulla rete a Media Tensione e n° 2 su impianti in bassa tensione, dovranno essere eseguiti sopralluoghi congiunti allo scopo di definire le soluzioni tecniche opportune e possibili, con oneri come da Convenzione ANAS/ENEL.

La possibilità di regolarizzazione delle interferenze resta subordinata all'ottenimento delle autorizzazioni e servitù di elettrodotto.

Distinti saluti.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL
TERRITORIO, IL PERSONALE E I SERVIZI GENERALI
26 LUG 2005
Prot. 230/11ug
DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE
DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

Luciano Brienza
RESPONSABILE ZONA DI FOGGIA



CHSAS 12001 1999



Napoli, 21 Lug 2005

Direzione Ingegneria e Mantenimento Impianti

Area Operativa Trasmissione di Napoli

80143 Napoli, via G. Porzio 4

Centro Direzionale Isola A1

Tel. +39 0813674469 Fax +39 0813674389

RACCOMANDATA A. R.**N. Rif. TEAOTNA/P2005001011**

Spett.le

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per il coordinamento del

territorio, il personale ed i servizi generali

Direzione generale per le politiche di

sviluppo del territorio

Via Nomentana, 2

00161

ROMA

p.c.

Spett.le

Enel Distribuzione S.p.A.

Centro Alta Tensione Puglia e Basilicata

Via Crisanzio, 42

70122 BARI

OGGETTO: Convocazione Conferenza di Servizi.

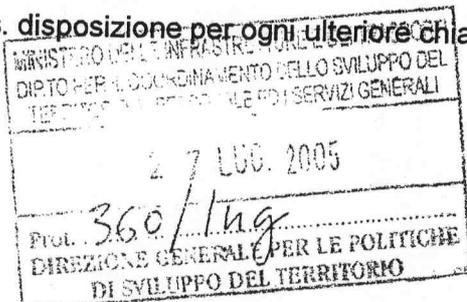
Art. 81 del D.P.R. 616/77 e art. 3 del D.P.R. 383/94

S.S. n. 89 – Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo – 1° stralcio – Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola – inizio tangenziale di Manfredonia.

Riscontriamo la Vs. nota n° 2543 del 23/06/2005 e Vi comunichiamo che la documentazione esaminata, inviata con nota n°06820 del 14/03/03, permette di affermare che la realizzazione del progetto, limitatamente all'ammodernamento della S.S. 89, non comporta interferenza sia con la rete AT di proprietà della scrivente Società che con quella di proprietà di Enel Distribuzione S.p.A., per la quale la società Terna S.p.A. cura l'esercizio e la manutenzione delle linee AT.

Pertanto confermiamo quanto già espresso con ns. nota n° TEAOTNA/P2003000772 del 10/06/03 e diamo ns. nulla-osta all'esecuzione dell'opera in progetto su indicata, così come descritta negli elaborati inviatici.

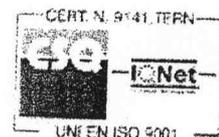
Nel restare a Vs. disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito, porgiamo distinti saluti.

**T.E.R.N.A. S.p.A.**
Area Operativa Trasmissione di Napoli

UNITÀ LINEE

Il Responsabile

A. LIMONE

T.e.r.n.a. SpA
Sede legale 00198 Roma, viale Regina Margherita 125
Tel. 0683051 Fax 0683054853
Reg. Imprese, C.F. e P.I. 05779661007
R.E.A. 922416
Capitale Sociale 440.000.000 Euro i.v.
Direzione e coordinamento di Enel SpA



Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 29/07/2005)

OGGETTO: art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche.
S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S.Giovanni Rotondo - 1° stralcio -
Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di
Manfredonia.

Amministrazione di appartenenza..... COMUNE DI SAN MARCO IN LAMIS (FG).....

Sig. GEOM. COG. MICHELARANGELO delega n. 7752 del 26-07-2005

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE) *
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici
comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

* PER QUANTO RIGUARDA LO SVINCOLO DALLA S.S. 89 ALLA EX SS. 273 (ATTUALMENTE PROVINCIALE) SI È DEL PARERE CHE NEL PUNTO DI INNESTO LA SEZIONE DELLO SVINCOLO SIA DELLA STESSA DIMENSIONE DELLA EX SS 273.

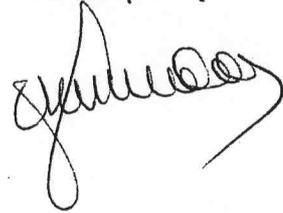
SI COGLIE L'OCCASIONE PER RIBADIRE IL PARERE CONTRARIO ALL'INTERVENTO DI VARIANTE SULLA SULLA EX 273 CON INNESTO SULLA S.S. 272 PER I MOTIVI ESPosti NELLA DELIBERA DI C.C. n° 37 DEL 29.4.2003 CHE, UNITAMENTE AD ALCUNI DEPLIANT E RIVISTA (PERIODICO LOCALE "LO SPERONCINO NUOVA") VENGONO ALLEGATI ALLA PRESENTE, SI RIBADISCE ANCORA, COSI' COME DETTO NELLA SUCCITATA DELIBERA n° 37/03 CHE L'UNICA SOLUZIONE

Firma

1/22/2005

0/0
Eco-compatibile con il territorio siano gli
interventi sulla provinciale 26 (ex SS 273), Pedegarganica
e sulla S.S. 272 che accoglie tutto il traffico proveniente
dal nord e diretto a S. Giovanni Rotondo dal casello
autostradale di San Severo.

Tutto ciò anche alla luce dell'intensità di traffico
che si è notevolmente ridotta negli ultimi tre
anni, per quanto di nostra conoscenza, e di cui
bisognerebbe tenerne in debito conto.





Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 29/07/2005)

OGGETTO: art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche.
S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S.Giovanni Rotondo - 1° stralcio -
Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di
Manfredonia.

Amministrazione di appartenenza..... PROVINCIA DI FOGGIA

Sig. ING. ROSARIA MIRENA SPINELLO delega n° 7/CAB/05/RS del 29/07/05

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE...)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE A CONDIZIONE CHE IL PROGETTO
DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE PREDISPOSTO DAL MINISTERO
DELL'ORDINE IN SEDE DI FORMAZIONE DI PRONUNCIA DELS V.L.A.
DEFINISCA IN RELAZIONE AL SITO DI SAN LEONARDO ^{ANCHE} V.L.A.
DELL'ACCESSO AL TERRESTRE.

Firma



Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 29/07/2005)

OGGETTO: art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche.
S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S.Giovanni Rotondo - 1° stralcio -
Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di
Manfredonia.

Amministrazione di appartenenza..... COMUNE DI S.GIOVANNI ROTONDO
GIUSEPPE LONGO
Sig. GIANFRANCO PAZIENZA.....delega n. 140 del 22/07/05

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (favorevole)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (CONFORME)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

.....
FAVOREVOLE SULLA PARTE RIGUARDANTE IL QUADRIFOGLIO
DI INNESTO S.S. 89 ed ex 273, CON L'ATTENZIONE
A RACCORDARE IL NUOVO QUADRIFOGLIO CON LA
SEZIONE ATTUALE delle ex S.S. 273
.....
.....
.....
.....
.....

Top Giuseppe

Firma
Gianfranco Pazienza



Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 29/07/2005)

OGGETTO: art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 e successive modifiche.
S.S. n. 89 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S.Giovanni Rotondo - 1° stralcio -
Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di
Manfredonia.

Amministrazione di
appartenenza.....

COMUNE DI MANFREDONIA

Il Sindaco Francesco De Torre delega n. 24514 del 25/07/05

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

• FAVOREVOLE (~~FAVOREVOLE~~ con)

• CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici
comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

• CONFORME / DIFFORME (.....)

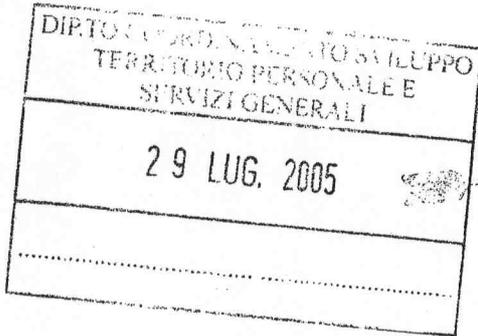
Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

Risolvere l'accessibilità al sito "S. Leonardo"
concordando con quando emersa in conferenza
di ferrite in ordine al proprio di
il progetto di urbanistica pubblica del
Municipalità del territorio -

Giuseppe Leone
Firma

Direzione Operativa
Area Gest. e Realiz. Lavori Piano Conc.

Prot. N. 11436 /AC /ce



Bari, 19 luglio 2005

Al Ministero delle Infrastrutture e
Trasporti
Dip. Coord. Sviluppo del Territorio
Piazzale Porta Pia, 1
ROMA 00187

E, p.c. All'ANAS S.p.A.
Via Monzambano, 10
ROMA

Oggetto: conferenza di Servizi del 29.07.2005 ai sensi del D.P.R. 383/94 e succ. agg. ti
S.S. 89 Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo –
1° stralcio – ammodernamento S.S. 89, tratto aeroporto di Amendola – inizio
tangenziale di Manfredonia – Espressione parere

In riferimento alla nota di codesto Ministero n. 2543 del 23.06.05 riguardante
l'oggetto, si esprime quanto segue con richiesta di inserimento nel verbale della
Conferenza di Servizio.

Le opere previste in progetto interferiscono con numerose condotte idriche, di
rilevante importanza, di pertinenza della società scrivente, come del resto rilevato e
risultante dagli atti progettuali relativi.

Pertanto è necessario prevedere a cura dell'ANAS S.p.A. stessa, ovvero dando
incarico formale alla sede legale di Bari della scrivente Società, con oneri a carico della
medesima ANAS S.p.A., l'eliminazione di ogni interferenza che comporterà, tra l'altro,
anche l'acquisizione di aree da destinare alla nuova sede delle condotte in spostamento.

Si resta in attesa delle risoluzioni in merito, precisando che in caso di diretta
progettazione ed esecuzione da parte dell'ANAS S.p.A. sarà comunque necessario
validare ogni atto relativo.

Distinti saluti

Antoniino Caminiti

Caterina Erriquenz 19 luglio 2005 SS 89 Espressione parere - Pagina 1 di 1



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale
prot. DSA-2007-0013650 del 14/05/2007

All'ANAS Compartimento Puglia
Via L. Einaudi, 15
70125 BARI

All'ANAS
Direzione Centrale Progettazione
"VIA e Procedure autorizzative
Via Monzambano 10
00185 ROMA

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Al Ministero delle Infrastrutture
Direzione Generale
per le Politiche di Sviluppo del
Territorio
P.zzale di Porta Pia, 1
00198 ROMA

Alla Regione Puglia
Assessorato all'ambiente
Via delle Magnolie, 6/8
Zona Industriale Modugno
70026 BARI

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

- Distribuire a
- Vice Direzione
 - Pianificazione/Controllo
 - Servizio Tecnico Amm.vo
 - Pianificazione Trasportistica
 - Area Ingegneria Specialistica
 - Area Nord
 - Area Centro
 - Area Sud
 - Area Progetti Speciali Sud
 - Informatica
 - Segreteria

M

BRUT. MAGGIO

Ufficio Mittente, Divisione III VIA - Sezione Opere Civil
Funzionario responsabile: Borzi
DSA-VIA-OCI-01_2007-0063 DOC

BR



OGGETTO: verifica di ottemperanza progetto della S.S. 89, S.S. 272 e S.S. 273- San Giovanni Rotondo

Con il decreto DSA/2004/0626 del 31/07/2004, era stato espresso un giudizio positivo con prescrizioni di compatibilità ambientale del progetto presentato dall'Anas, limitatamente alle parti riferite all'adeguamento in sede per di un tratto pari a 14+858 Km, a partire dalla progressiva km 172+000, alla sezione tipo di categoria extraurbana principale "B" della S.S. 89.

Con nota pervenuta in data 03/04/2006 ed assunta dalla scrivente al prot. n. 18883, la Società Anas S.p.A. ha trasmesso la documentazione predisposta in ottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti a) e b) del richiamato decreto. La documentazione è stata inoltrata, quindi, alla Commissione VIA, per l'esame ed il necessario parere di competenza.

La Commissione VIA ha espresso il proprio parere n. 887 in data 14 marzo 2007, questo è comunicato alle Amministrazioni in indirizzo, per le sue parti essenziali.

Premesso che in data 14/11/2006 venivano consegnate dall'ANAS alla Commissione VIA, in aggiunta a quanto già trasmesso, ulteriori documenti: nota dell'Autorità di Bacino; Deliberazione della Giunta Comunale di Manfredonia n. 112 del 10/03/2006 e le planimetrie su foto aeree, si evidenzia che il progetto riguarda un intervento sulla S.S. 89 che collega Foggia con Manfredonia e più precisamente di un adeguamento della sezione con due carreggiate a due corsie con una modifica d'asse di 30 m in corrispondenza del km 175+500 per una lunghezza di 300 m. Tale intervento, pari a circa 13 Km va ad interferire con il Torrente Candelaro e con l'abitato di San Leonardo, pertanto, nel citato decreto di VIA veniva richiesta l'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:

- a) *deve essere presentato un progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del Torrente Candelaro che comprenda, oltre alle idonee verifiche idrauliche, anche delle azioni di compensazione al fine di restituire maggiore valenza naturalistica al corpo idrico per un idoneo tratto a monte ed a valle dell'intervento. A tal fine dovrà essere preferito l'impiego di materiali a valenza naturale e dovrà essere impiantata una adeguata fascia vegetale*
- b) *presentare un progetto di riqualificazione ambientale del tratto in cui l'infrastruttura costeggia l'area di San Leonardo*

L'ANAS ha presentato una proposta tecnica e precisamente:



- progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del torrente Candelaro, comprendente le verifiche idrauliche e le azioni di compensazione per restituire valenza naturalistica al corpo idrico a monte ed a valle dell'intervento prescrizione a);
- progetto di riqualificazione ambientale del tratto in cui l'infrastruttura stradale costeggia l'area di San Leonardo prescrizione b).

Con riferimento alla prescrizione a) è stato predisposto un progetto di compensazione e riqualificazione del Torrente Candelaro che, preso atto delle esigenze di carattere idraulico emerse a seguito dello studio effettuato, non prevede la messa a dimora di piante nelle banche tra l'alveo di magra e gli argini esterni. Il progetto prevede, invece, la piantagione di fasce cespugliate sia sugli argini esterni del torrente che sulle scarpate stradali oltre ad aree alberate tra la viabilità locale deviata e la strada in adeguamento. La tipologia di impianto prevede:

- per gli alberi la piantumazione di giovani esemplari con tecniche di rimboschimento di tipo forestale (una pianta ogni 10 m² con disposizione irregolare);
- per le siepi schermanti, la piantagione di siepi con essenze di macchia mediterraneo (una pianta ogni 2 m con disposizione lineare);
- per gli arbusti, la piantumazione di formazioni fortemente diversificate di specie arbustive autoctone (una pianta ogni m²)

Per tutte le tipologie verranno utilizzati esemplari autoctoni, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa forestale vigente.

Relativamente al punto b) più precisamente la richiesta di presentare un progetto di riqualificazione ambientale del tratto in cui l'infrastruttura costeggia l'area di San Leonardo che è identificata nel PUTT della Regione Puglia come "Area agricolo - archeologica", il proponente ha presentato, oltre al progetto di riqualificazione, anche un nuovo collegamento al sito del complesso San Leonardo mediante complanare che, sottopassando la SS 89 al Km 175+434, si collega alla viabilità della zona industriale e da questa allo svincolo in sopraelevazione al Km 173+335 della stessa SS. 89.

Tale viabilità, realizzata su viabilità già esistente, costituisce una integrazione del progetto definitivo dell'opera a seguito delle richieste formulate nel corso della Conferenza dei Servizi del 29.07.2005, ove i rappresentanti della Provincia di Foggia e del Comune di Manfredonia avevano espresso parere favorevole sul progetto generale, a condizione di meglio definire la raggiungibilità al sito "San Leonardo" in modo tale da consentire un più agevole e sicuro accesso, sia in entrata che in uscita, da e per Foggia e Manfredonia. Il progetto di modifica è stato successivamente approvato con Delibera della Giunta comunale di Manfredonia n. 112 del 10.03.2006.

L'opera consiste nella realizzazione di un migliore viabilità da realizzare per la quasi totalità su viabilità esistente con un sottovia scatolare 6X6 posto al Km

175+134. Per la realizzazione della strada di accesso è previsto l'utilizzo di macadam rinforzato con trattamento a penetrazione.

Circa le opere a verde, è previsto l'inerbimento tramite idrosemina a lato della careggiata della S.S. 89 mentre, per quanto riguarda la piantagione di alberi, questa è limitata ad un filare di arbusti a ridosso della strada e ad un filare di alberi lungo la viabilità di accesso, in quanto di area è indicata quale area con probabili ritrovamenti archeologici. Le tipologie di impianto sono le seguenti:

- per gli alberi la piantumazione di giovani esemplari con tecniche di rimboscimento di tipo forestale (una pianta ogni 10 m² con disposizione irregolare);
- per le siepi schermanti, la piantagione di siepi con essenze di macchia mediterraneo (una pianta ogni 2 m con disposizione lineare);
- per gli arbusti, la piantumazione di formazioni fortemente diversificate di specie arbustive autoctone (una pianta ogni m²).

In sintesi l'intervento proposto in ordine alla prescrizione di cui al punto b) risulta minimale in ragione della specificità dell'area (sito archeologico).

Per quanto sopra, la Commissione VIA ha, in conclusione, ritenuto che la documentazione prodotta relativa alle prescrizioni di cui ai punti a) e b) del Decreto VIA n. 626 del 21.07.2004 ottemperi a quanto richiesto.

Con riferimento alla accessibilità al sito San Leonardo, modificata rispetto al decreto VIA in sede di Conferenza dei Servizi, si prende atto che la modifica non costituisce una variante sostanziale del progetto approvato in quanto l'intervento come già sopra evidenziato è costituito dall'adeguamento della strada già esistente con la realizzazione dell'accesso al sito tramite la realizzazione di un sottovia scatolare.

Quanto sopra riportato si comunica per i necessari ulteriori seguiti alle Amministrazioni interessate; si fa, inoltre, presente che, per la definitiva conclusione della verifica di ottemperanza, si dovranno anche acquisire i pareri del Ministero per i beni e le attività culturali, con particolare riferimento all'area di possibile giacimento archeologico, e della Regione Puglia.

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Il Dirigente della Div. III
Dott. Raffaele Ventresca



19/02/2008

15:05

CENTRO OPERATIVO BARI -> 0805091437

NUM148

001

* Dall. Scarcia

Dati Prelim

Ab

Roma 10 DIC. 2007



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici

Servizio II - Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434564 - Fax 06/58434416

Al Ministero delle Infrastrutture
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio ed i servizi generali
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

Prot N° DG BAP S02/34.19.04/...21919.....

OGGETTO: S.GIOVANNI ROTONDO (FG), MANFREDONIA (FG), S.MARCO IN LAMIS (FG): S.S. n. 89 "Garganica" e S.S. n. 272 - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo.

1° stralcio - Ammodernamento della S.S. 89, tratto Aeroporto di Amendola - inizio tangenziale di Manfredonia.

2° stralcio - Tangenziale di S. Giovanni Rotondo in variante alla S.S. 272.

Proponente: ANAS S.p.A. - Compartimento della viabilità per la Puglia.

Verifica di ottemperanza al DECRETO n. DEC/DSA/2004/0626 del 21/07/2004.

Capo Compartimento	
Area Tecnica P.O.	X
Area Tecniche Esercizio	
Area Amministrativa	
Segreteria Generale	
U.O. Legale	
U.O. Pianificazione e...	
U.O. Sistemi Informatici	
U.O. Espropri	
U.O. Catasto Stradale	
U.O. U.R.P.	
U.O. Amministrazione	

19 FEB 2008

e. p. c.

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA PUGLIA
TARANTO
Prot. n° 15168
del 19.12.07
Classe...

SPC

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - DSA
Via C. Colombo, 44
00144 ROMA

alla Società ANAS S.p.A.
Compartimento della Viabilità per la Puglia
Via Luigi Einaudi, 15
70125 BARI

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia
Strada Dotula - Isolato 49
70100 BARI

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, e per le province di Bari e Foggia
Piazza Federico II
70122 BARI

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia
Via Duomo, 33
74100 TARANTO

Con apposita istanza del 06/07/2006, prot. n. CBA-0018276-P, acquisita al protocollo della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici al n. DG BAP S02/34.19.04/13740 del 20/07/2006, la Società ANAS S.p.A. - Compartimento della viabilità per la Puglia, nell'ambito degli adempimenti in materia di compatibilità ambientale di cui all'art.6 della legge 08.07.1986 n. 349, ha trasmesso a questa Direzione Generale ed alle Soprintendenze ANAS S.p.A.



Prot. CBA-0006663-A del 20/02/2008
2540776

DG BAP Servizio II
S. Giovanni Rotondo (FG): SS 89 e SS 272 I e II stralcio - Verifica di ottemperanza
(tel. 06/58434566 - fax 06/58434416) e-mail: e.lannotti@bnp.beniculturali.it
27/11/07



**Ministero
per i Beni e le Attività
Culturali**

Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici

Servizio II - Paesaggio
Via San Michele, 23 - 00153 Roma
Tel. 06/58414334 - Fax 06/58434416

definitivo relativi alla "S.S. 89 "Garganica"- Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo - 1° stralcio - Ammodernamento della S.S. n. 89 (tratta Aeroporto di Amendola - Inizio Tangenziale di Manfredonia)", chiedendo di verificarne l'ottemperanza alle prescrizioni impartite con il decreto di compatibilità ambientale prot. n. DSA/2004/626 del 31/072004.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia, con nota prot. n. 5188 del 05/09/2007, trasmessa a questa Direzione Generale, ha comunicato quanto segue:

< In risposta a quanto richiesto con la nota a margine citata, si comunica di avere esaminato la documentazione progettuale trasmessa dalla Società ANAS S.p.A., inerente l'ottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti a) e b) del DEC/DSA/2004/0626 del 21/07/2004 e di dover formulare le seguenti considerazioni:

1. in ordine al progetto di riqualificazione ambientale del torrente Candelabro, si ritiene in linea di massima accettabile la proposta avanzata dall'ANAS, a condizione che la siepe arbustiva sia proposta anche sul limitare esterno dell'area caratterizzata da piantagione ec mantello arbustivo;
2. si può condividere l'impostazione progettuale relativa al tratto che costeggia l'area di San Leonardo nonché il nuovo collegamento di accesso al predetto complesso monumentale. Resta comunque da definire nei dettagli tecnico progettuali:
 - la chiusura (o sistemazione) del primo accesso all'ex abbazia, nei pressi dell'ante avest dell'hospitalium;
 - la chiusura (o sistemazione) del secondo accesso all'ex abbazia d'impatto rispetto laterale nord della chiesa;
 - la chiusura (o sistemazione) dell'accesso alla proprietà contermina al predetto complesso monumentale;
 - per quanto attiene agli accessi da chiudere, è auspicabile che la progettazione di dettaglio contempli un'adeguata sistemazione a verde arboreo >.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia con nota prot. n. 564 del 06/09/2007, trasmessa a questa Direzione Generale, ha comunicato quanto segue:

< In riferimento all'oggetto, esaminato il DEC/DSA/2004/0626 del 21/07/2004 in particolare le prescrizioni indicate nei punti a) e b) (...), si esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

- tutti i lavori che comportino spostamento di terra dovranno essere eseguiti sin dalle prime fasi, sotto il controllo di archeologi, di comprovata esperienza, accreditati presso questa Soprintendenza. Nel caso di rinvenimenti di livelli e/o di strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi e con la direzione scientifica di questa Soprintendenza, effettuare indagini più approfondite, da eseguirsi a mano, la cui esecuzione dovrà essere affidata a ditte appartenenti alle categorie OS25.
- Questa Soprintendenza si riserva di richiedere varianti al progetto originario per la tutela dei resti archeologici che dovessero venire in luce nel corso dei lavori.
- Dell'inizio dei lavori dovrà essere data preventiva comunicazione a questo ufficio (...).



**Ministero
per i Beni e le Attività
Culturali**

Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici

Servizio II - Paesaggio
Via San Michele, 22 - 00153 Roma
Tel. 06/58434534 - Fax 06/58434416

In merito la Direzione Generale per i beni archeologici con nota n. 11767 del 20/11/2007, ha comunicato quanto segue:

< Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, concorda con il parere espresso nella nota n. 10664 del 06/09/2007 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, limitatamente ai primi tre punti relativi all'attività di tutela >.

Questo Ministero, esaminati gli elaborati progettuali; viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore e della Direzione Generale per i Beni Archeologici; a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto; in conformità con quanto comunicato dalle sopracitate Soprintendenze, esprime

PARERE FAVOREVOLE

all'ottemperanza delle prescrizioni dettate con il decreto di compatibilità ambientale prot. n. DEC/VIA/2003/339 del 30/05/2003, nel rispetto delle condizioni non ancora ottemperate e impartite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia e di quelle prescritte dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia, nel parere sopracitato, prot. n. 5188 del 05/09/2007, alla quale dovrà essere trasmesso il progetto esecutivo relativo alla riqualificazione dell'area di San Leonardo, con particolare riguardo alle sistemazioni degli accessi all'area.

IL DIRETTORE GENERALE

Arch. Roberto Cecchi

DG BAP Servizio II

Giovanni Ronzoni (PO): 88 89 e 88 272 T e II stralcio - Verifica di ottemperanza
(tel. 06/58434566 - fax 06/58434416) e-mail: c.iannotti @bap.beniculturali.it

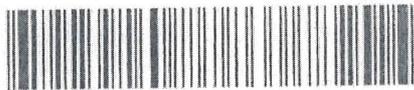


**Ministero delle Infrastrutture
e Trasporti**

Direzione generale per lo sviluppo del territorio,
la programmazione ed i progetti internazionali
Div. III

n. 11584/R.v

ANAS S.p.A.



Prot. CBA-0038957-A del 03/11/2010
5213026

U.O.	comp.	cc
Capo C.		
D.T.N. Costr.	X	
D.T. Eser.	X	
D. Amm.		
Segr. Gen.		
Legale		
Plan. Contr.		
Sist. Inform.		
Espropri		
Cat. Strade		
U.R.P.		
Amm.ne F.za		

28 OTT. 2010

STFG 28 OTT. 2010

Anas S.p.a.
Compartimento Viabilità per la Puglia
Via Luigi Einaudi 15
70125 BARI

Anas S.p.a.
Direzione Centrale Progettazione
Via Monzambano, 10
00185 ROMA

OGGETTO: S.S. 89 Garganica. Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo (primo stralcio). Ammodernamento del tratto Acroporto di Amendola – inizio tangenziale di Manfredonia dal km 172+000 al km 186+858. Richiesta reiterazione vincolo preordinato all'esproprio.

Regione Puglia
Assessorato all'Urbanistica
Viale delle Magnolie 6/8
Zona Industriale
70026 BARI

Con Decreto Direttoriale n.1994/U in data 3 novembre 2005 questo Ministero ha autorizzato, ai sensi dell'art.81 del D.P.R. 616/1977 e del D.P.R. 383/1994, la realizzazione dell'opera in oggetto indicata.

Con note n. CBA-0030706-P del 26 agosto 2010 e CBA n. -36360 del 12 ottobre 2010, codesta Società – Compartimento per la viabilità per la Puglia, ha richiesto a questo Ministero l'assunzione di un nuovo decreto che, nel rinnovare le determinazioni già assunte con citato il Decreto Direttoriale n.1994/U/2005, assicuri altresì la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

Da ultimo, in data odierna è pervenuta la nota CDG-149335 della Condirezione Generale Tecnica, relativa all'inserimento programmatico dell'opera in oggetto in vari atti ivi elencati.

Al riguardo si fa presente che non sussistono i presupposti e le condizioni necessarie alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio disposto con il D.D. n. 1194/U/2005.

A questa conclusione conduce in primo luogo la lettera dell'art. 9, comma 4, del D.Lgs n.327/2001. Tale disposizione, infatti, consente di reiterare il vincolo preordinato all'esproprio, qualora il termine quinquennale sia decorso senza che sia stato adottato il decreto di esproprio, solo con riferimento ai casi in cui il vincolo sia stato apposto con i procedimenti indicati al comma 1 del medesimo articolo 9. Non vi è, invece, alcun riferimento alle ipotesi in cui il vincolo sia stato apposto ai sensi del successivo art. 10, come avvenuto per l'infrastruttura in oggetto attraverso apposita procedura di Conferenza di Servizi ex art.3 D.P.R. n. 383/1994.

In secondo luogo, proprio la circostanza che il vincolo preordinato all'esproprio sia stato apposto a seguito della procedura di Conferenza di Servizi esclude la possibilità di un reitero "sic e simpliciter" del provvedimento finale conclusivo della Conferenza.

L'iter procedurale delineato dall'art.3 del D.P.R. n. 383/1994 prevede la partecipazione di tutti i soggetti competenti ad esprimersi sul progetto presentato. La determinazione finale con la quale si accerta il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione dell'opera e si dispone il vincolo espropriativo, interviene a valle della formulazione di tutti i pareri necessari. La complessità dell'iter procedurale sopradescritto è tale per cui non è possibile un reitero del provvedimento finale senza aver prima avviato una nuova consultazione dei soggetti competenti ad esprimere parere. In molti casi, peraltro, i pareri formulati sono soggetti a termini di durata per cui occorre verificarne la vigenza (es. pareri Soprintendenze del Ministero Beni Culturali).

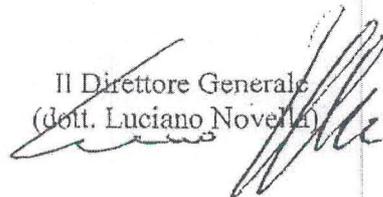
Sulla base di quanto sopra evidenziato, la scrivente ritiene che, una volta scaduto il termine quinquennale di durata del vincolo espropriativo, sarà necessario procedere ad una nuova presentazione del progetto finalizzata all'accertamento di conformità ex D.P.R. 384/1994.

Sarà cura della scrivente avviare la consultazione con tutti i soggetti competenti allo scopo di acquisire i pareri necessari -anche in termini di conferma di quelli già resi, qualora ne ricorrano le condizioni - e provvedere in caso di esito positivo, al rilascio di un nuovo provvedimento autorizzativo.

Da ultimo, si richiama l'attenzione sul fatto che, condizione imprescindibile perché possa essere avviata la procedura di cui sopra, oltre all'inserimento dell'infrastruttura in oggetto nei piani e programmi approvati da Codesta Società, è la sussistenza della effettiva copertura finanziaria.

E' evidente, infatti, che la mancanza di finanziamento rappresenta una situazione oggettivamente impeditiva alla realizzazione dell'opera.

Il Direttore Generale
(dott. Luciano Novella)



Via Nomentana 2
Roma
[Fax] 0644292266

**Ministero
Infrastrutture e
Trasporti**

Fax

A: Anas Compartimento viabilità Puglia
att.ne Dott. Galasso

Da: Ministero Infrastrutture e Trasporti da
Magliola (tel.0644123117)

Fax: 080 5091 ~~11~~ 437

Pagine: 2+1

Telefono:

Data: 28 ottobre 2010

Rif.:

Cc:

- Urgente Per la revisione Commentare Rispondere
- Riciclare



Ministero

per i beni e le attività culturali

e per il turismo

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI E FOGGIA

Foggia

Alla ANAS S.p.A.

Gruppo Ferrovie dello Stato
anas@postacert.stradeanas.it

ANAS S.p.A. – Struttura Territoriale Puglia
c.a. Ing. Rocco Lapenta

E p.c. Ministero dell' Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la qualità dello Sviluppo (CreSS)
Divisione V – Sistemi di Valutazione
Ambientale
cress@pec.minambiente.it

Rif. nota n. 627893/20 del 25-11-20
(ns/prot. 8830 del 25-11-20)

Prot. n.

Class. 34.43.04/41.29

Oggetto: San Marco in Lamis, San Giovanni Rotondo, Manfredonia (FG) - S.S. 89 Garganica.

Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno.
1° Stralcio – Manfredonia (km 172+000) – Aeroporto Militare di Amendola (km 186+000).
Progetto definitivo (Verifica di Ottemperanza).

“Verifica preventiva dell’ Interesse Archeologico” ai sensi dell’ art. 25 del D.Lgs. 50/2016. Trasmissione
aggiornamento. **Parere di competenza sul progetto definitivo.**

Si fa seguito alla trasmissione della documentazione integrativa effettuata da codesta Società, con propria nota prot. 627893 del 25-11-2020, acquisita al ns. prot. in pari data con n. 8830, con i risultati della campagna di ricognizione di superficie lungo tutto il tracciato a progetto e un aggiornamento del documento di valutazione del rischio archeologico.

Tale aggiornamento si è reso necessario a seguito dell’ uscita dell’ aggiornamento normativo di cui al D.Lgs. 50/2016 e in considerazione del fatto che il precedente parere favorevole espresso dalla cessata Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, prot. n. 24343 del 31-07-2004, prescriveva “ricognizioni archeologiche preventive lungo l’ intero tracciato; saggi preventivi, ove necessario, con l’ eventuale ausilio di prospezioni archeologiche; assistenza agli scavi e alla realizzazione delle opere che comportino interventi nel sottosuolo; nel caso in cui emergessero presenze archeologiche, possibilità di sviluppare indagini più approfondite”.

Come già anticipato nell’ incontro avvenuto presso i nostri uffici in data 20-02-2020, durante il quale i funzionari tecnici avevano già richiamato le maggiori criticità di natura archeologica presenti lungo il tracciato dell’ opera a progetto,

dopo aver visionato la documentazione fornita, si conferma come l’ area di intervento ricada in un territorio ad alta rilevanza archeologica, caratterizzato da un intenso popolamento dalla Preistoria all’ Età medievale, oltre al fatto che la S.S.89 ricalca, dall’ inizio dell’ intervento presso il Villaggio Amendola, fino al km 180 circa, il tracciato del Tratturo n. 12 “Foggia-Campolato”, con la sua fascia di rispetto, sottoposto a vincolo con D.M. 22.12.1983.

Si conferma che la maggiore criticità è rappresentata dall’ estesa interferenza diretta, nel tratto compreso tra il km 182 e il km 180 e nei pressi del nuovo svincolo per San Giovanni Rotondo a progetto, con il villaggio neolitico in località Masseria Candelaro, caratterizzato dalla presenza di un triplice fossato perimetrale, cui forse vanno aggiunti altri due fossati più esterni individuati recentemente grazie alla foto interpretazione, già oggetto di campagne di scavo estensive condotte in regime di concessione di scavo e che ha evidenziato una



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

continua frequentazione dal Neolitico antico al medio-avanzato, con numerose evidenze domestiche e funerarie. La ricognizione di superficie ha conseguentemente confermato la suddetta interferenza attraverso il rinvenimento di numerosi frammenti fittili databili uniformemente al Neolitico.

Si segnalano ulteriori e più circoscritte criticità, seguendo la progressiva chilometrica:

- tra il km 185 e il km 184, in località Posta della Via, in prossimità di uno svincolo di nuova realizzazione: necropoli preromana; area di dispersione di frammenti ceramici (sigillata Africana, ceramica dipinta, ceramica da fuoco);
- tra il km 184 e il km 183, in località Posta Sportiello: concentrazione di materiale da costruzione in frammenti;
- tra il km 183 e il km 182, in località Masseria Candelaro, il tracciato interferisce con la masseria omonima;
- tra il km 176 e il km 175, in località San Leonardo, lo svincolo da realizzarsi si colloca ad est del complesso abbaziale risalente al XII secolo, comportando un rischio per la tutela dell'area, anche in virtù della scoperta recente di sepolture nelle aree ad esso circostanti;
- tra il km 175 e il km 174, in località Cave di Pietre -Valle delle Quattro Miglia: area di frammenti fittili, databili all'età del Bronzo; area di frammenti fittili e industria litica di attribuzione generica alla preistoria/protostoria.

Tenuto conto che l'estesa interferenza con il villaggio neolitico di Masseria Candelaro rappresenta l'aspetto di rilevante criticità per il tracciato, si prescrive che nella progettazione esecutiva sia prevista per i tratti compresi tra il km 182 e il km 180 della futura carreggiata della S.S. 89 attività assistita a benna liscia di scotico dei livelli arativi e indagini archeologiche estensive e sistematiche dei livelli archeologici di frequentazione di età neolitica. Dovrà essere previsto lo scavo archeologico completo di tutte le strutture archeologiche interferenti con la nuova viabilità a realizzarsi, con particolare riferimento sia ai numerosi segmenti di fossati neolitici perimetrali presenti sia sul lato NO che SO del villaggio, sia alle presumibili strutture di abitato e funerarie presenti negli spazi delimitati dai fossati. Dovrà essere in particolare adeguatamente definito un congruo crono programma degli interventi di scavo archeologico attesa la necessità di completare tutte le indagini di scavo, di presumibile non breve durata, prima dell'avvio dei lavori di cantierizzazione per la realizzazione delle opere stradali, atteso che la natura delle evidenze ricadono nella fattispecie di cui all'art. 25, c. 9, lett a): "contesti in cui lo scavo stratigrafico esaurisce direttamente l'esigenza di tutela".

Per quanto attiene, invece, le altre interferenze con siti noti o riscontrati durante le ricognizioni, si prescrivono saggi di scavo preliminari approfonditi fino a -1,30 m dal p.d.c. e in ogni caso fino al raggiungimento del substrato geologico, tali da assicurare un primo e parziale quadro conoscitivo delle eventuali emergenze archeologiche presenti nell'area, della loro dislocazione, nonché del loro rilievo testimoniale ai fini della caratterizzazione del contesto interessato dall'intervento.

Per quanto riguarda l'ubicazione degli interventi previsti e le loro dimensioni si rimanda ad un successivo tavolo tecnico con il personale tecnico di questa Soprintendenza, ai fini della definizione di un apposito accordo con la stazione appaltante, ai sensi all'art. 25, c. 14, per disciplinare le forme di coordinamento e di collaborazione con il responsabile del procedimento e con gli uffici della stazione appaltante.

Si precisa inoltre che la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è condotta sotto la direzione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio territorialmente competente e che gli oneri sono a carico della stazione appaltante e inoltre il progetto di scavo e di assistenza archeologica dovrà essere redatto e sottoscritto, conformemente alle direttive di questo Ufficio, da un soggetto incaricato dalla Stazione Appaltante con la qualifica di archeologo di I fascia, in possesso di specifica esperienza e capacità professionale coerenti con l'intervento.

Il *curriculum* del soggetto cui si intende affidare la progettazione dovrà essere trasmesso a questo Ufficio, al fine di verificare il possesso dei requisiti di cui sopra.

Gli elaborati di progetto definitivo di scavo dovranno comprendere il quadro economico, il computo metrico e il relativo cronoprogramma.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

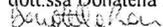
Si ribadisce che qualora dovessero emergere dati archeologici di particolare rilevanza il seguito degli approfondimenti istruttori potrà comportare prescrizioni a tutela di elementi archeologicamente significativi, con conseguenti misure cautelative per la conservazione degli stessi, nonché richieste di variazione di progetto o, quantomeno, di adeguate soluzioni progettuali che assicurino l'integrale conservazione delle strutture, pur al di sotto delle quote di realizzazione della futura carreggiata stradale.

Per Il SOPRINTENDENTE *ad interim*
Arch. Maria PICCARRETA
IL FUNZIONARIO DELEGATO

Dott.ssa Ida Fini



Responsabile del procedimento
dott.ssa Donatella Pian



Responsabile area II Patrimonio Archeologico
dott. Italo Maria Muntoni



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

