



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

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2009 - 0004863 del 23/12/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0000509 del 19/01/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Ex - Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.°

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Autostrada A14
Bologna-Bari-Taranto - Tratto Foggia-Bari. Nuovo svincolo
autostradale e stazione di Foggia Incoronata. Proponente:
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

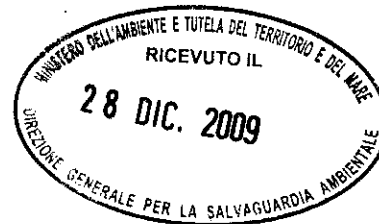
Trasmissione parere n. 405 del 17 dicembre 2009.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 17 dicembre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO

AMBIENTALE - VIA E VAS

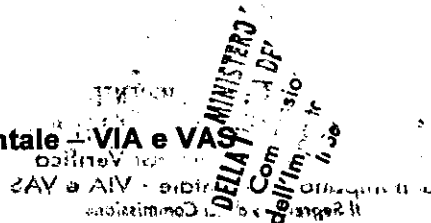
Parere n. 405 del 17.12.2009

[Handwritten signature and notes on the right margin]

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità alla VIA Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto - Tratto Foggia-Bari. Nuovo svincolo autostradale e stazione di Foggia Incoronata
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS



VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA presentata in data 27/07/09 dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A ai sensi del comma 2 art. 20 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii, relativa al progetto "Autostrada A14: Bologna –Bari –Taranto Nuovo Svincolo di Foggia Incoronata .da realizzarsi nel Comune di Foggia;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale"così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla presentazione dell'istanza ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 28/07/09 sulla Gazzetta Ufficiale e dal 23/07/09 al 07/08/09 all'Albo Pretorio del Comune di Foggia;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio ambientale e progetto preliminare fornito dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A



in data: 27/07/09 prot.n.DSA/2009/20117;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4

PRESO ATTO che

L'esigenza della realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 nasce dalla necessità di servire la vasta area industriale (ASI Incoronata), che si sta sviluppando in tale zona, con un accesso diretto all'infrastruttura autostradale ed evitare così ai mezzi diretti o provenienti dall'insediamento industriale di percorrere la tangenziale di Foggia e/o la S.S. 16 per raggiungere gli svincoli esistenti di Foggia e Cerignola

Il tratto autostradale su cui dovrebbe essere ubicato il nuovo accesso autostradale è infatti piuttosto esteso: la distanza tra gli svincoli di Foggia e Cerignola è infatti pari a 35,1 km.

Il programma di sviluppo e riqualificazione territoriale del settore sud del Comune Foggia individua nella realizzazione dell'ulteriore accesso autostradale uno degli elementi essenziali per il successo del piano di sviluppo. La collocazione del nuovo svincolo permetterebbe, infatti, di migliorare l'accessibilità all'A14 non solo dall'area industriale di Foggia, ma anche dal territorio dei comuni di Ascoli Satriano, Carapelle, Castelluccio dei Sauri, Ortona e Orta Nova.

Il nuovo svincolo di Foggia Incoronata è previsto sull'autostrada A14 Bologna - Taranto, comunemente denominata "Adriatica", alla progressiva km 565+000 (comune di Foggia), nel tratto compreso fra le Stazioni di Foggia (progressiva km 554+010) e Cerignola Est (progressiva km 589+020).

Il tratto di autostrada interessato dall'intervento, localizzato approssimativamente 11 km a sud dell'area urbana di Foggia, è lungo circa 1300 m; l'intervento ha inizio alla progressiva 564+450, circa 150 m a nord dell'opera di scavalco sulla S.S 544, e termina alla progressiva 565+750 in corrispondenza del viadotto sul torrente Cervaro.

L'intervento, delimitato a nord-est dalla S.S. 544, a sud dal Torrente Cervaro e dalla S.P. 76 (Strada Consortile 15), a ovest da via Trinitapoli e dall'area industriale ASI, si compone di un nuovo svincolo autostradale, costituito da quattro rampe monodirezionali e da una rampa bidirezionale, da un piazzale di stazione, nel quale ubicare l'area di pedaggio autostradale, e da un collegamento alla viabilità ordinaria locale, per uno sviluppo totale di circa 37.000 mq.

La S.P. n°76 costituisce la naturale adduttrice dei traffici in ingresso/uscita dello svincolo, assieme a Via Trinitapoli, in quanto collegate rispettivamente alla S.S. 16 Strada Statale Adriatica ed alla S.S. 544 Foggia-Trinitapoli.

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

2

[Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

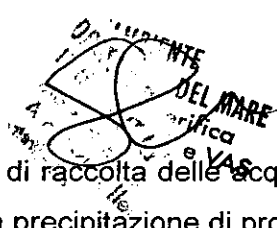
CONSIDERATO che relativamente al quadro di riferimento progettuale

- Lo schema funzionale è del tipo a "trombetta" con quattro rampe di tipo monodirezionale, connessione diretta alla carreggiata sud e indiretta alla carreggiata nord, ed una rampa bidirezionale, sovrappassante la A14, che realizza il collegamento con le rampe di ingresso/uscita in direzione nord. Tutte le rampe si sviluppano in rilevato. L'intervallo di velocità di progetto dello svincolo è definito dal D.M. 2004 ed è pari a 40-60 km/h.
- L'AREA DI PEDAGGIO – L'area di pedaggio prevista ha una superficie di circa 11.500 mq ed è anch'essa realizzata interamente in rilevato, date le condizioni morfologiche del territorio (completamente in piano, con pendenze inferiori all'1%). Nel piazzale è prevista la realizzazione dell'edificio di stazione collegato alle isole contenenti le cabine di esazione tramite un sottopasso pedonale. Nella fattispecie sono previste quattro isole di stazione e cinque corsie, rispettivamente due in entrata e tre in uscita per il pedaggio, ed una pensilina di copertura.
- INTERVENTI PER IL COLLEGAMENTO ALLA VIABILITA' ORDINARIA - Gli interventi stradali per il collegamento alla viabilità ordinaria locale sono ridotti al minimo in quanto esiste già una rotonda di forma allungata su Via Trinitapoli che permette l'innesto direttamente su una delle strade di maggiore importanza della zona di intervento, la S.P. 76. La viabilità provinciale permette il collegamento con la S.S. 544 Foggia-Trinitapoli che raggiunge la città di Barletta e con la S.S. 16 Adriatica che raggiunge la città di Orta Nova. I lavori di adeguamento della viabilità in esame consistono nella realizzazione di un tratto di circa 400 m di strada extraurbana principale a carreggiate separate e nella sistemazione della rotonda ovale in funzione della nuova configurazione progettuale.

E' prevista, inoltre, l'esecuzione di una nuova viabilità, lunga circa 200 m, che costituirà l'accesso di servizio dall'area di esazione pedaggi indipendente dalla viabilità di accesso al casello.

Nel tratto in esame sono presenti due viadotti, quello sulla S.S. 544 e quello sul Torrente Cervaro, oltre allo scavalco della S.P. 79. L'unica opera maggiore interessata dall'inserimento dello svincolo è il viadotto sulla S.S. 544 che, peraltro, considerate le sue caratteristiche geometriche, risulta già predisposto per alloggiare le rampe.

Al fine di assicurare lo smaltimento delle acque meteoriche interessanti sia la sede viaria che i versanti limitrofi è previsto un sistema di drenaggio a gravità delle acque di piattaforma in grado di convogliare, con un margine di sicurezza adeguato, le precipitazioni intense verso i recapiti finali.



Il sistema di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma è stato dimensionato e verificato sulla base della precipitazione di progetto e con gli obiettivi di:

- limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità;
- garantire margini di capacità per evitare rigurgiti delle canalizzazioni che possano dare luogo ad allagamenti localizzati.
- garantire, ove necessario e/o richiesto, una linea idraulica chiusa sino al punto di controllo prima dello scarico nella rete idrografica naturale.

CONSIDERATO che relativamente al quadro di riferimento programmatico

Nell'area interessata dall'intervento è previsto un piano di sviluppo che ha come obiettivo la trasformazione di aree industriali in polo multifunzionale con attività a destinazione mista (aree industriali, aree per attività di servizi alle imprese, aree con spazi espositivi e attività commerciali, alberghi e ristoranti e centro congressi).

In data 20 aprile 2009 – con Del.C.C. n°39 - il Consiglio comunale ha adottato la variante di Piano Regolatore dell'agglomerato industriale ASI "Incoronata" con ampliamento urbanistico, ai sensi dell'art. 5 della LR 2/2007, accogliendo la domanda del Consorzio ASI di utilizzare alcune aree a nord-est e a nord-ovest dell'attuale area industriale, che saranno impiegate per attività di supporto all'industria, quali servizi, comparti artigianali e verde attrezzato.

All'interno del piano aggiornato è previsto il "nuovo Casello A14 Foggia Zona industriale incoronata", anche se di dimensioni più contenute rispetto al presente progetto: in particolare l'area di svincolo è in una posizione quasi perfettamente sovrapponibile con quella proposta, mentre la stazione di esazione andrebbe ad occupare in parte una cosiddetta isola ecologica, un comparto riservato alle energie alternative, nonché una porzione del futuro autoparco.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Consiglio Provinciale, nella seduta dell'11 giugno 2009, ha approvato all'unanimità l'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Foggia, concludendo così l'iter consiliare del documento di pianificazione che sarà adesso trasferito alla Regione Puglia per la sua approvazione definitiva.

Il PTCP riporta, in stralcio, la tavola di Piano "Sistema insediativo e mobilità", con la previsione, lungo l'area dell'agglomerato ASI, di una nuova infrastruttura e del suo collegamento all'autostrada. Tale previsione è contenuta all'interno di un "POI", vale a dire di un Piano Operativo Integrato, strumento che costituisce l'approfondimento del PTCP ed è finalizzato alla realizzazione di interventi, inerenti aree circoscritte del territorio, che richiedono progettazioni interdisciplinari e

[Handwritten signatures and notes in the right margin and bottom of the page.]

31/03/2011
32000 030
COM. P. S. V. S.
MINISTERO
DELLA TUTELA DEI
COMUNICAZIONI
E DELL'ENERGIA
E DELL'ACQUA

l'azione coordinata e integrata di due o più enti pubblici interessati all'esercizio delle funzioni di pianificazione.

Lo strumento di riferimento è il POI n° 4 – Incoronata, incentrato sullo sviluppo delle dotazioni infrastrutturali e delle attività riguardanti la logistica di supporto alle attività di trasporto. Il Piano assume le indicazioni degli studi di fattibilità inerenti:

- la piastra intermodale in coordinamento con l'Interporto di Cerignola, costituita da un fascio di binari per il carico – scarico dei treni merci, e piazzali attrezzati;
- il polo logistico a servizio delle imprese dell'area industriale, al fine di incentivare la creazione di filiere produttive;
- la piastra per la logistica distributiva delle merci in ambito urbano.

Tutto ciò è subordinato sia al funzionamento della stazione ferroviaria di Incoronata, sia al completamento di un'idonea viabilità perimetrale e alla sua connessione con la SS 16, con la Tangenziale e con l'autostrada, quest'ultima attraverso l'apertura del un nuovo casello di Incoronata.

L'utilizzo attuale dell'area dove è previsto il nuovo svincolo è di tipo agricolo, coerentemente con la vocazione generale del territorio la cui classificazione economico-agraria è quella dell'agricoltura intensiva specializzata in cereali.

L'estensione complessiva delle aree che verranno occupate dalle nuove opere (rampe, area di esazione e viabilità di connessione) è pari a circa 37.000 mq.

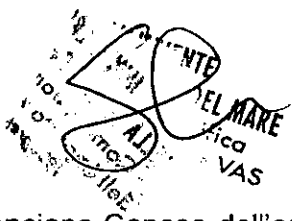
Per la realizzazione dell'intervento è previsto lo scavo di 45.877,473 mc, di cui il 79% verrà reimpiegato per la formazione dei nuovi rilevati, mentre il 21% (9.751,01 mc) sarà smaltito in discarica.

A discarica saranno destinati anche 1.079,79 mc di materiali derivanti da demolizioni, scavi e perforazioni.

Il reimpiego dei materiali avverrà coerentemente con quanto previsto dal D.Lgs 152/06, così come lo smaltimento presso le discariche autorizzate.

Malgrado il reimpiego del 79% del materiale scavato per il completamento delle nuove opere sarà necessario reperire 168.433,11 mc di materiali, di cui 6.227,204 mc di vegetale.

Durante la fase di cantierizzazione vi è quindi la necessità di approvvigionare da cava, la cui selezione avverrà tra quelle presenti sul territorio autorizzate ai sensi del Piano Regionale delle Attività Estrattive (approvato con DGR 824/06) e secondo le disponibilità previste dai Piani di Bacino, la cui redazione non è ancora avvenuta e dovrà essere eseguita secondo le Linee guida approvate con DGR 123/09. Si evidenzia che nel comune di Foggia sono localizzati due bacini estrattivi (nn. 162 e 163), entrambi per la produzione di inerti.



Traffico

La tratta Lanciano-Canosa dell'autostrada A14 è interessata da flussi di traffico che, nel 2007, si sono attestati a 20.317 Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG). Nello specifico sul tratto elementare Foggia-Cerignola est, dove dovrebbe essere localizzato il nuovo accesso autostradale, il volume di traffico è ancora più basso: 15.320 veicoli/giorno (di cui il 25% pesanti).

Su questa tratta l'evoluzione della domanda di mobilità negli ultimi venti anni è stata positiva: il tasso di sviluppo fra il 1988 ed il 2007 è risultato infatti pari +2,5% .

Per quanto riguarda il movimento alle stazioni di Foggia e Cerignola est, nel 2007, si rileva un flusso veicolare, in ingresso ed uscita, piuttosto contenuto sia a Foggia, 8.742 automezzi/giorno, che a Cerignola est, 2.487 veicoli/giorno.

In base alla caratterizzazione del contesto territoriale ed all'analisi dei dati di traffico esistenti si valuta che la nuova stazione di Foggia Sud (Incoronata), allo stato attuale (cioè ipotizzando la stazione già esistente oggi a parità di condizioni al contorno), possa assorbire un flusso medio giornaliero compreso fra i 4.000 ed 5.000 transiti, composti per un 25% da vettori pesanti.

La quota prevalente di questo traffico sarebbe sottratta ai due caselli limitrofi; nello specifico una porzione significativa (40%-50%) sarebbe composta da automezzi che attualmente utilizzano la stazione di Foggia, una porzione più modesta (10% - 15%) verrebbe catturata dalla stazione di Cerignola.

Il traffico aggiuntivo è valutato in circa 2.000 nuovi transiti e sarebbe costituito da nuovi spostamenti che attualmente non trovano conveniente accedere alla rete autostradale e che, invece, sarebbero spinti a farlo per la presenza del nuovo svincolo.

L'origine di questi spostamenti sarebbe localizzata principalmente negli insediamenti dell'area sud di Foggia, ma anche nei territori dei comuni limitrofi di Ascoli Satriano; Carapelle, Castelluccio dei Sauri, Ortona, Orta Nova.

L'attuazione degli importanti programmi di sviluppo e rilancio dell'area industriale sud di Foggia, nonché la realizzazione di alcuni significativi interventi sulla rete (bretella di collegamento dell'area industriale con la superstrada Foggia-Candela), una volta ultimati, potrebbero comportare significativi incrementi della domanda aggiuntiva.

E' ragionevole ritenere, infatti, che la previsione di crescita della mobilità al nuovo casello sia correlata allo sviluppo delle iniziative imprenditoriali dell'area, considerando il quadro infrastrutturale e di sviluppo dell'ASI precedentemente delineato, il traffico a regime della nuova stazione dovrebbe stabilizzarsi intorno agli 8.000 transiti giornalieri, di cui circa 5.000 transiti sostitutivi di transiti alle stazioni di Foggia e Cerignola e la restante parte aggiuntivi.

Vertical column of handwritten signatures and initials on the right margin.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

MINISTERO DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE
Commissione I
dell'Assemblea Regionale

Per quanto riguarda l'andamento temporale dei flussi di traffico si evidenzia nel periodo notturno (tra le ore 22.00 e le 6.00) transita il 10% dei veicoli totali giornalieri.

CONSIDERATO che per quanto riguarda gli aspetti ambientali

Qualità dell'Aria

La Regione Puglia ha predisposto il proprio Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA) che, al momento, sta espletando la procedura di Valutazione ambientale Strategica. Il PRQA pertanto non è ancora approvato nè adottato.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare:

ZONA A: comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare.

ZONA B: comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA C: comprendente i comuni con superamenti del valore limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA D: comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

In base alla zonizzazione contenuta nel PRQA il comune di Foggia è classificato in Zona C (Comuni nei quali, oltre a emissioni da traffico autoveicolare, si rileva la presenza di insediamenti produttivi rilevanti. In questa zona ricadono le maggiori aree industriali della regione) e, pertanto, dovrà essere oggetto di un Piano di risanamento.

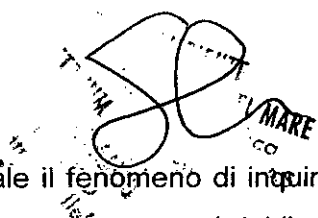
Lo Stato Attuale della Qualità dell'Aria

Per la definizione dello stato attuale della qualità dell'aria si fa riferimento ai dati di sintesi contenuti nel PRQA e ai dati periodicamente pubblicati da parte dell'ARPA Puglia.

Tutti questi dati si riferiscono alla rete di monitoraggio dell'ARPA che non prevede centraline nel comune di Foggia.

Per quanto riguarda il PM10 in nessuna delle postazioni di misura si è superato il limite sulla media annua di 40 µg/m³, mentre il limite dei 35 superamenti giornalieri del valore di 50 µg/m³ è stato superato in più punti, ma mai nelle stazioni della provincia di Foggia (Manfredonia e Monte S. Angelo)

Per quanto riguarda il biossido di azoto nel 2005 si sono registrati superamenti del limite annuale (VL) di 40 µg/m³, anche in una stazione in provincia di Foggia.



In generale il fenomeno di inquinamento da NO2 in Puglia non appare associato ad eventi acuti (non ci sono superamenti del limite di 18 superamenti del VL di 200 µg/m3), bensì si caratterizza per livelli mediamente elevati, soprattutto nei grossi centri urbani soggetti alle immissioni di questo inquinante dalle diverse fonti (traffico e attività industriali in primo luogo).

Malgrado una evidente carenza di dati e informazioni si può complessivamente affermare che la qualità dell'aria a livello regionale e anche a livello locale dell'area di intervento sia buona, in quanto risulta evidente che i limitati superamenti dei limiti di legge per alcuni inquinanti sono limitati alle grandi aree urbane e ai siti con le presenza di notevole insediamenti industriali.

I movimenti di stazione attesi non risultano particolarmente elevati, di conseguenza non sono attese modifiche significative alla distribuzione delle emissioni sul territorio interessato dall'intervento.

Essendo l'autostrada A14 la principale fonte di emissione dell'area in studio si evidenzia come sia sostanzialmente assodato, in base agli esiti di numerosi Studi di Impatto Ambientale già istruiti positivamente dal Ministero dell'Ambiente, che le concentrazioni medie annue di PM10 e NO2 determinate dal solo contributo primario del traffico stradale in prossimità di un'autostrada risultano decisamente inferiori a 10 µg/m3 (cioè un quarto dei limiti di legge) anche nel caso di autostrade che presentano flussi di traffico ben superiori a quelli dell'A14.

Si può però evidenziare un effetto positivo dell'intervento in progetto considerando che la maggiore parte dei transiti attesi sarà sostitutiva di transiti alle stazioni di Foggia e, in misura minore, di Cerignola

Rumore

Lo studio acustico svolto per la Piano di risanamento è stato redatto in base a quanto disposto dalla normativa vigente in materia. In particolare è stato utilizzato un modello matematico di simulazione acustica, con il quale è stato possibile evidenziare su tutti i ricettori considerati il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico.

Il progetto del nuovo svincolo di Foggia Incoronata ricade in un'area a destinazione d'uso prevalentemente agricola, priva di nuclei abitati. Sono presenti alcune case sparse in fregio alle viabilità esistenti.

In particolare il sedime che verrà occupato dalla viabilità di svincolo e dal piazzale della stazione di esazione è attualmente occupato da campi coltivati e non sono presenti edifici di alcun tipo.

Le abitazioni più vicine alle opere in progetto sono quattro (i ricettori 207-208, 209, 210-211 e 212-213 indicati nella Tavola 8):

- la prima (ric. 207-208) è costituita da un edificio composto da due corpi di fabbrica e si trova a circa 400 m più a nord-ovest del futuro cavalcavia di attraversamento, nei pressi del viadotto

[Handwritten notes and signatures on the right margin, including 'Vs', 'Mh', and various initials.]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.]

31/01/2011
 DELLA
 DELL'

sulla SS544, a circa 50 m dalla carreggiata sud dell'A14 (rientra quindi in Fascia A di pertinenza acustica autostradale) ;;

- la seconda (ric. 209), con tre livelli fuori terra, si trova circa 300 m più a nord del cavalcavia di progetto e a 150m dalla carreggiata nord dell'A14 e appartiene alla Fascia B;
- la terza abitazione (ric. 210-211) è posta a sud est del nuovo svincolo a circa 400 m dal nuovo cavalcavia e si trova a circa 20 m dall'attuale carreggiata nord dell'A14 (in Fascia A);
- la quarta (ric. 212-213) si trova circa 500m più a sud del nuovo cavalcavia di svincolo a una distanza di circa 100m dalla viabilità di accesso alla stazione di esazione.

Il Piano di risanamento acustico stima che i livelli di rumore prodotti dal traffico circolante sull'autostrada A14 siano tutti all'interno dei limiti normativi e, pertanto, non prevede la realizzazione di specifiche mitigazioni acustiche.

Nello specifico la realizzazione del nuovo svincolo di Foggia Incoronata non comporterà variazioni alle valutazioni contenute nel Piano di risanamento acustico per i seguenti motivi:

- l'esercizio del nuovo svincolo non determina variazioni significative nei flussi di traffico e quindi le emissioni acustiche sono da ritenersi sostanzialmente invariate rispetto allo scenario analizzato nel Piano di risanamento acustico;
- il traffico circolante sulla viabilità di svincolo, soprattutto nel periodo notturno e in particolare sul ricciolo previsto in carreggiata nord, sarà tale da non modificare l'impatto acustico sul ricettore posto a nord del nuovo svincolo (ric. 209);
- le opere in progetto non modificano l'attuale carreggiata autostradale presso gli edifici presenti sul territorio, quindi non è previsto l'avvicinamento delle linee di emissione acustica ai ricettori.

Casa n.	Piano n.	Distanza [m]	Livello limite [dB(A)]		A] - Situazione attuale [dB(A)]	
			day	night	day	night
207	Piano terra	46	70	60	61.3	54.7
208	Piano terra	39	70	60	62.9	56.3
208	1° piano	39	70	60	64.8	58.2
209	Piano terra	145	65	55	58.2	51.6
209	1° piano	145	65	55	58.6	52.0
209	2° piano	145	65	55	58.7	52.1
210	Piano terra	30	70	60	64.4	57.9
211	Piano terra	23	70	60	66.1	59.6
211	1° piano	23	70	60	66.1	59.6
212	Piano terra	163	65	55	58.2	51.6
213	Piano terra	161	65	55	58.4	51.9

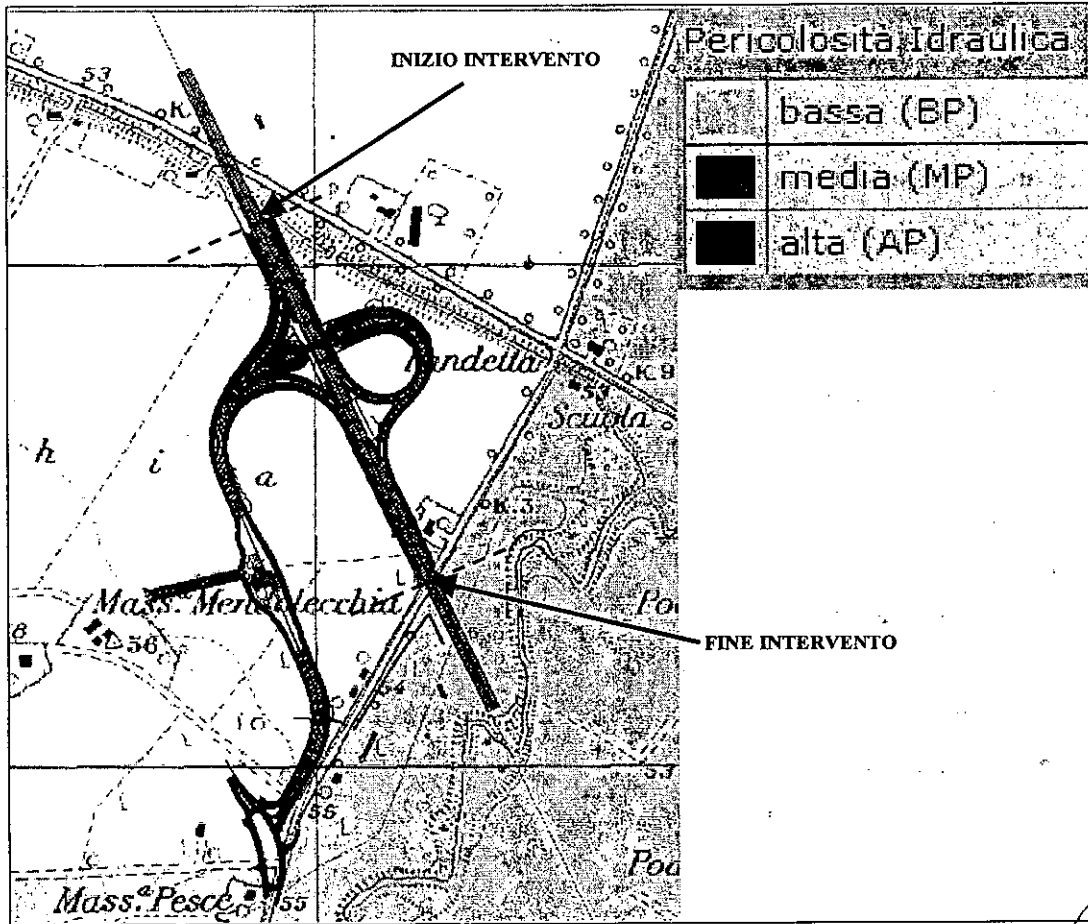
Rischio idrogeologico

L'area non è direttamente interessata da corsi d'acqua. E' delimitata dal Torrente Cervaro, vincolato ai sensi del Decreto Legislativo 42/04, che scorre appena a sud dell'area di progetto, e dal torrente parallelo alla S.S. 554, a nord dell'area di interesse. L'unico intervento che ricade

DELL'AMBITO TERRITORIALE
 tecnico
 ambientale
 della Commissione

all'interno del bacino del torrente Cervaro, nella zona perimetrale dal Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, è l'inserimento di un fosso al piede della strada provinciale n.76, necessario per garantire continuità idraulica alle acque drenate dalla rampa che collega l'intervento alla viabilità locale e permettere il recapito nel fosso autostradale esistente.

In figura si riporta uno stralcio delle aree a pericolosità idraulica e a rischio individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI). Da tale elaborato si evidenzia che la zona interessata dall'intervento non ricade all'interno delle aree a pericolosità idraulica.



Handwritten signature

CONSIDERATO altresì che, relativamente a quanto la citata normativa prevede che debba essere valutato in relazione all'ubicazione del progetto:

- il progetto non interferisce con zone costiere, zone montuose e forestali, paesaggi importanti dal punto di vista storico, culturale e archeologico;
- il progetto può comportare miglioramenti della qualità ambientale tramite un alleggerimento del traffico leggero e pesante ed evitare così ai mezzi diretti o provenienti dall'insediamento industriale di percorrere la tangenziale di Foggia e/o la S.S. 16 per raggiungere gli svincoli esistenti di Foggia e Cerignola;

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 'An', 'Man', and various initials.

- il progetto potrà comportare un moderato incremento del traffico autostradale dovuto al fatto che consentirà di accedere dall'area della zona industriale direttamente all'A14 consentendo il deflusso del traffico sia in direzione Nord che in direzione Sud. In corrispondenza del tratto autostradale che subirà tale incremento di traffico non sono localizzati recettori sensibili.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

che il progetto relativo allo Svincolo di Foggia Incoronata sull'autostrada A14 Bologna –Bari - Taranto possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo, fauna, vibrazioni);
 - 1.1. il proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera; quest'ultimo periodo dovrà essere concordato con l'Arpa regionale e gli uffici degli Enti Locali competenti. In particolare per la qualità dell'aria si dovrà provvedere ad un attento monitoraggio nelle zone interessate dall'opera estese alla rete presa in esame utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M.261/02;
 - 1.2. il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
 - 1.3. qualora da tali verifiche i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con lo scenario del traffico connesso all'intervento nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dello svincolo non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati.
2. Dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino

vegetazionale, che dovrà essere esaminato dalla Regione Puglia e da eventuali ulteriori amministrazioni territorialmente competenti delegate e, una volta approvato, dovrà essere posto in realizzazione con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:

- 2.1. gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescò dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento secondo i seguenti criteri e modalità,
- 2.2. dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescò di dinamismi naturali.
- 2.3. il suolo fertile sottratto al terreno agricolo durante la realizzazione dell'opera dovrà essere accantonato e conservato per il reimpiego a completamento delle opere di mitigazione e compensazione;
3. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica.
4. Relativamente ai materiali di scavo non direttamente riutilizzabili nell'opera, nonché ai materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, il proponente dovrà redigere un piano di recupero e riutilizzo ai sensi dell'articolo 186 del D.Lgs. 152/06, come successivamente modificato ed aggiornato.
5. Entro tre mesi dalla fine dei lavori il proponente dovrà avere effettuato il monitoraggio acustico nei confronti dei ricettori individuati nello Studio Ambientale al fine di verificare:
 - 5.1. il rispetto dei livelli di pressione acustica di legge;
 - 5.2. la rispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dall'applicazione del modello di simulazione;
 - 5.3. L'efficacia degli interventi di mitigazione attuati presso gli stessi ricettori; in caso di eventuale superamento dei limiti di legge dovranno essere previsti ulteriori interventi di mitigazione, ivi inclusi interventi passivi sui ricettori stessi.
6. Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili. In tale ambito, tra l'altro, la copertura del casello dovrà essere realizzata con pannelli fotovoltaici per la produzione di

MINISTERO
DELLA TUTELA
Dell'Inquinamento
e del Territorio
e del Mare

energia elettrica, il cui progetto dovrà essere presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori.

Le prescrizioni n. 1, 4, 5, 6 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

La prescrizione n. 2, dovrà essere soggetta a verifica di ottemperanza da parte della Regione Puglia

10
EL TERRI
10 Techn
Ambient
aria della Commissione
10

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

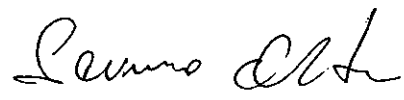
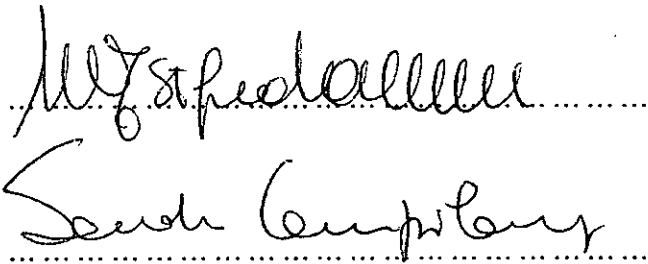
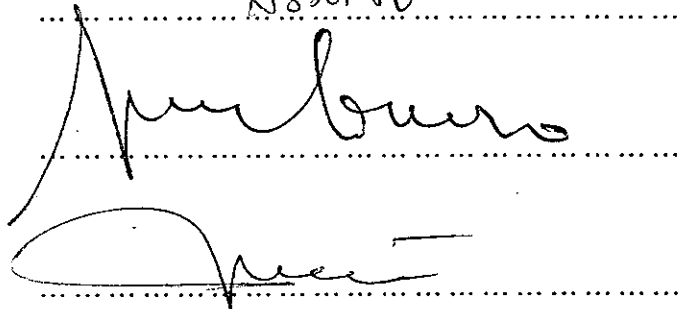
Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

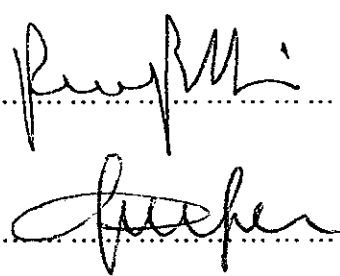
Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Assente

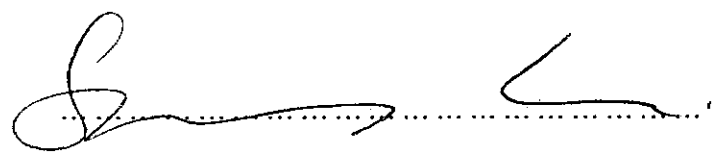


Assente

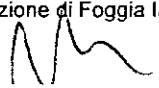


Assente

Assente



h



Ing. Eugenio Bordonali

Assenti

Dott. Gaetano Bordone

Bordone

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Cobello

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Croce (ASTENUTO)

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Assente

L'AMBIENTE
DIRETTORE
VICEDIRETTORE
COMMISSIONE
Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

L'AMBIENTE
DIRETTORE
VICEDIRETTORE
COMMISSIONE
Ing. Arturo Luca Montanelli

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIREZIONE REGIONALE
VIA - VALUTAZIONE
D'IMPATTO AMBIENTALE

Ing. Santi Muscarà

Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta
di N° 9 (NOVE) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 23/12/2008

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione