



**REGIONE
PUGLIA**

**Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e
Paesaggio
Assessorato all' Ambiente e Territorio
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

**Anas S.p.A. – Struttura Territoriale Puglia
anas.puglia@postacert.stradeanas.it**

**Soprintendenza archeologia, belle arti e
paesaggio per le Province di Barletta-Andria-
Trani e Foggia
mbac-sabap-fg@mailcert.beniculturali.it**

**REGIONE PUGLIA
Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio
dipartimento.ambiente.territorio@regione.puglia.it
g.barbieri@regione.puglia.it
da.battista@regione.puglia.it**

**Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio
servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it**

**Servizio Urbanistica
Servizio Riquarif. Urb. e Prog. negoziata
servizio.urbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it**

**Sezione Infrastrutture per la mobilità
mobilità.regione@pec.rupar.puglia.it**

**Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Div. V – Sistemi di Valutazione Ambientale
CRESS@PEC.minambiente.it**

e, p.c.

**Al Commissario Straordinario
Ing. Vincenzo Marzi
anas@postacert.stradeanas.it**

Oggetto: [ID_VIP: 6299] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. lgs. 152/2006 integrata con la V.INC.A. ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R.120/2017 - Progetto definitivo "S.S. 89 *Garganica* – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento

www.regione.puglia.it

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Via Gentile, 52 - 70126 – Bari –

Tel. 080.5406862 - pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e
Paesaggio
Assessorato all' Ambiente e Territorio
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

da San Giovanni Rotondo al capoluogo Dauno (Manfredonia " – 1° Stralcio – Manfredonia (Km 172+000) – Aeroporto di Amendola (Km 186+000) - intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 16.04.2021 – codice CUP F51B16000590001 - Proponente: Commissario straordinario nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021.-

Con riferimento alla nota prot. n. CDG-546403 del 02.09.2021 con cui ANAS S.p.A. ha indetto Conferenza di Servizi decisoria semplificata ai sensi dell'art. 14bis della L. 241/1990 e s.m.i. e del D.P.R. 383/1994 per il progetto indicato in epigrafe, si trasmette il parere del Comitato reg.le di v.i.a. prot. n. AOO_089/13512 del 20.09.2021.

P.O. Segreteria del Comitato VIA
C. Mafrica



Il Dirigente del Sezione Autorizzazioni Ambientali
Dott.ssa Antonietta Riccio



Riccio Antonietta
20.09.2021 11:38:40
GMT+00:00

www.regione.puglia.it

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Via Gentile, 52 - 70126 – Bari –

Tel. 080.5406862 - pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere espresso nella seduta del 20 /09/2021 - PARERE

ai sensi del R.R.07 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n. 86 *suppl.* del 28.06.2018

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

Procedimento: ID VIA xxx: Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 del d. lgs. 152/2006 e smi.

VInCA: NO SI

- ZSC "Valloni e steppe pedegarganiche – IT9110008"
- ZPS "Promontorio del Gargano – IT9110039"
- Habitat prioritario 6220* "Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea"

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: ID_VIP: 6299] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. lgs. 152/2006 integrata con la V.INC.A. ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R.120/2017 - Progetto definitivo "S.S. 89 *Garganica* – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo Dauno (Manfredonia) " – 1° Stralcio – Manfredonia (Km 172+000) – Aeroporto di Amendola (Km 186+000) - intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 16.04.2021 – codice CUP F51B16000590001

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- Parte II - All.II p.to 10) "– strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie, con una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km"

Autorità Comp. Regione Puglia, ex l.r. 12 APRILE 2001 N.11 e s.m.i. art.6

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

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA" - "Sezione Valutazioni Autorizzazioni Ambientali" - "VAS – VIA - AIA", sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data 30/06/2021:<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7934/11703>



- Corografia Generale
- Planimetria su fotomosaico di foto aeree - Tav.1
- Planimetria su fotomosaico di foto aeree - Tav.2
- Relazione Generale
- Carta Geologica - Geomorfologica Generale - Tav. 1
- Carta Geologica - Geomorfologica Generale - Tav. 2
- Carta Geologica - Geomorfologica Generale - Tav. 3
- Carta Geologica - Geomorfologica Generale - Tav. 4
- Carta Geologica - Geomorfologica Generale - Tav. 5
- Carta Idrogeologica - Tav. 1
- Carta Idrogeologica - Tav. 2
- Carta Idrogeologica - Tav. 3
- Carta Idrogeologica - Tav. 4
- Carta Idrogeologica - Tav. 5
- Profilo Geologico - Tav. 1
- Profilo Geologico - Tav. 2
- Profilo Geologico - Tav. 3
- Profilo Geologico - Tav. 4
- Profilo Geologico - Tav. 5
- Profilo Geologico - Tav. 6
- Profilo Geologico - Tav. 7
- Profilo Geologico - Tav. 8
- Profilo Geologico - Tav. 9
- Planimetria ubicazione indagini ambientali - Tav.1
- Planimetria ubicazione indagini ambientali - Tav.2
- Planimetria dei siti di produzione dei materiali di scavo - Tav.1
- Planimetria dei siti di produzione dei materiali di scavo - Tav.2
- Planimetria dei siti di riutilizzo del materiale di scavo - Tav.1
- Planimetria dei siti di riutilizzo del materiale di scavo - Tav.2
- Documentazione indagine geognostica ambientale
- Prove di laboratorio ambientali e prestazionali
- Certificati e autorizzazioni dei siti di approvvigionamento e smaltimento
- Relazione sui siti di approvvigionamento/smaltimento e viabilità di collegamento
- Corografia dei Bacini
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni - mappa di pericolosità idraulica
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni - mappa di rischio idraulico
- Torrente Candelaro Planimetria area di esondazione - ante e post operam
- Relazione idrologica
- Relazione Idraulica
- Verifica di compatibilità Idraulica fiume Candelaro
- Torrente Candelaro Profilo idraulico - ante e post operam
- Torrente Candelaro Sezioni trasversali Ante - Operam
- Torrente Candelaro Sezioni trasversali Post - Operam
- Carta delle presenze archeologiche - Tav.1



- Carta delle presenze archeologiche - Tav.2
- Carta delle presenze archeologiche - Tav.3
- Carta della visibilità - Tav.1
- Carta della visibilità - Tav.2
- Carta della visibilità - Tav.3
- Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.1
- Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.2
- Carta del rischio archeologico assoluto - Tav.3
- Carta del rischio archeologico relativo - Tav.1
- Carta del rischio archeologico relativo - Tav.2
- Carta del rischio archeologico relativo - Tav.3
- Carta del rischio archeologico relativo - Tav.4
- Relazione Archeologica
- Schede delle presenze archeologiche
- Schede unità di ricognizione
- Profilo longitudinale - Tav.1
- Profilo longitudinale - Tav.2
- Profilo longitudinale - Tav.3
- Profilo longitudinale - Tav.4
- Profilo longitudinale - Tav.5
- Profilo longitudinale - Tav.6
- Profilo longitudinale - Tav.7
- Profilo longitudinale - Tav.8
- Profilo longitudinale - Tav.9
- Profilo longitudinale - Tav.10
- Profilo longitudinale - Tav.11
- Profilo longitudinale - Tav.12
- Profilo longitudinale - Tav.13
- Profilo longitudinale - Tav.14
- Profilo longitudinale - Tav.15
- Profilo longitudinale - Tav.16
- Profilo longitudinale - Tav.17
- Planimetria di progetto - Tav.1
- Planimetria di progetto - Tav.2
- Planimetria di progetto - Tav.3
- Planimetria di progetto - Tav.4
- Planimetria di progetto - Tav.5
- Planimetria di progetto - Tav.6
- Planimetria di progetto - Tav.7
- Planimetria di progetto - Tav.8
- Planimetria di progetto - Tav.9
- Planimetria di progetto - Tav.10
- Planimetria di progetto - Tav.11
- Planimetria di progetto - Tav.12
- Planimetria di progetto - Tav.13
- Planimetria di progetto - Tav.14
- Planimetria di progetto - Tav.15



- Planimetria di progetto - Tav.16
- Planimetria di progetto - Tav.17
- Tabella demolizioni
- Planimetria di progetto - Tav.1
- Planimetria di progetto - Tav.2
- Planimetria di progetto - Tav.3
- Planimetria di progetto - Tav.4
- Planimetria di progetto - Tav.5
- Planimetria di progetto - Tav.6
- Planimetria di progetto - Tav.7
- Planimetria di progetto - Tav.8
- Planimetria di progetto - Tav.9
- Planimetria di progetto - Tav.10
- Planimetria di progetto - Tav.11
- Planimetria di progetto - Tav.12
- Planimetria di progetto - Tav.13
- Planimetria di progetto - Tav.14
- Planimetria di progetto - Tav.15
- Planimetria di progetto - Tav.16
- Planimetria di progetto - Tav.17
- Opere esistenti - Dismissione
- Profilo generale
- Planimetria di insieme
- Planimetria generale - Tav.1
- Planimetria generale - Tav.2
- Relazione tecnica sul progetto stradale
- Sezioni tipo - Tav.1
- Sezioni tipo - Tav.2
- Sezioni tipo - Tav.3
- Sezioni tipo - Tav.4
- Sezioni tipo - Tav.5
- Pianta impalcato e prospetto longitudinale e sezioni tipologiche
- Pianta fondazioni e sezione longitudinale
- Pianta scavi ed opere provvisionali
- Planimetria con individuazione dell'opera
- Pianta impalcato e prospetto longitudinale e sezioni tipologiche
- Pianta fondazioni e sezione longitudinale
- Pianta scavi ed opere provvisionali
- Planimetria con individuazione dell'opera
- Interventi per sottopassi Faunistici
- Planimetria degli interventi (Tav. 1 di 2)
- Planimetria degli interventi (Tav. 2 di 2)
- Corografia Ubicazione cave e discariche
- Cronoprogramma lavori
- Planimetria schema cantieri/campi e viabilità di servizio
- Fasi di Traffico - Cantiere A - Fase 1
- Fasi di Traffico - Cantiere A - Fase 2



- Fasi di Traffico - Cantiere A - Fase 3
- Fasi di Traffico - Cantiere B - Fase 1 e sottofase 1b
- Fasi di Traffico - Cantiere B - Fase 2
- Fasi di Traffico - Cantiere B - Fase 3
- Fasi di Traffico - Cantiere C - Fase 1
- Fasi di Traffico - Cantiere C - Fase 1b
- Fasi di Traffico - Cantiere C - Fase 2
- Fasi di Traffico - Cantiere D - Fase 1
- Fasi di Traffico - Cantiere D - Fase 2
- Relazione descrittiva
- Piano Gestione Materie
- Layout campo base
- Fasi di Traffico - Cantiere A - Sezioni
- Fasi di Traffico - Cantiere B - Sezioni
- Fasi di Traffico - Cantiere C - Sezioni
- Fasi di Traffico - Cantiere D - Sezioni
- Fasi di realizzazione Svincolo Esistente
- Fasi di realizzazione Semi Svincolo 1
- Fasi di realizzazione Svincolo 1
- Fasi di realizzazione Viabilità Cava di Pietra
- Fasi di realizzazione Svincolo 2
- Fasi di realizzazione Semi Svincolo 2
- Fasi di realizzazione Svincolo 3
- Fasi di realizzazione Svincolo 4
- Computo metrico estimativo
- Stima Lavori
- Elenco dei prezzi unitari
- Relazione Studio Preliminare Ambientale
- Piano Ambientale Cantierizzazione
- Relazione acustica
- Report rilievi acustici e di traffico
- Corografia generale ed organizzazione attuale del sistema infrastrutturale
- Stralcio del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)
- Stralcio del PTCP
- Carta degli strumenti urbanistici comunali
- Stralcio PGRA - Pericolosità Idraulica e Stralcio PAI - Pericolosità frane
- Carta dei vincoli - Beni paesaggistici
- Carta dei vincoli - Ulteriori contenuti paesaggistici
- Carta delle aree naturali protette e altre aree di interesse conservazionistico
- Documentazione Fotografica
- Planimetria e profilo longitudinale
- Pianta impalcato e prospetto longitudinale
- Planimetria di confronto tra il PD 2007 e il PD 2021 (Tav. 1/2)
- Planimetria di confronto tra il PD 2007 e il PD 2021 (Tav. 2/2)
- Planimetria di progetto su ortofoto
- Sezioni Tipo
- Ubicazione cave e discariche



- Planimetria di cantiere e viabilità di servizio
- Emissioni stradali stato ante operam-post operam NOx
- Emissioni stradali stato ante operam-post operam PM10
- Emissioni stradali stato ante operam-post operam PM2.5
- Emissioni stradali stato ante operam-post operam CO
- Emissioni stradali stato ante operam-post operam Benzene
- Carta del reticolo idrografico
- Carta geologica e geomorfologica
- Carta idrogeologica
- Uso del suolo
- Carta della vegetazione reale
- Carta della fauna e degli ecosistemi
- Clima acustico stato di progetto notturno (Tav. 1/2)
- Carta dei ricettori, fasce di pertinenza acustica, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura (Tav. 1/2)
- Carta dei ricettori, fasce di pertinenza acustica, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura (Tav. 2/2)
- Clima acustico ante operam diurno (Tav. 1/2)
- Clima acustico ante operam diurno (Tav. 2/2)
- Clima acustico ante operam notturno (Tav. 1/2)
- Clima acustico ante operam notturno (Tav. 2/2)
- Clima acustico allo stato di cantiere
- Clima acustico stato di progetto diurno (Tav. 1/2)
- Clima acustico stato di progetto diurno (Tav. 2/2)
- Clima acustico stato di progetto notturno (Tav. 2/2)
- Carta del contesto e della struttura del paesaggio
- Morfologia del paesaggio
- Percezione visiva ed intervisibilità
- Relazione Paesaggistica
- Corografia generale ed organizzazione attuale del sistema infrastrutturale
- Stralcio del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)
- Stralcio del PTCP
- Carta degli strumenti urbanistici comunali
- Carta dei vincoli - Beni paesaggistici
- Carta dei vincoli - Ulteriori contenuti paesaggistici
- Carta del contesto e della struttura del paesaggio
- Carta dell'uso del suolo
- Planimetria di cantiere e viabilità di servizio
- Fotosimulazioni
- Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale (Tav. 1/2)
- Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale (Tav. 2/2)
- Planimetria di progetto su ortofoto
- Documentazione fotografica
- Dettaglio sestidi di impianto opere a verde
- Relazione Studio d'Incidenza
- Carta siti Natura 2000
- Carta degli ambiti di potenziale incidenza
- Carta degli habitat
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo



- PARERE: DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA Prot. r_puglia/AOO_145-06/08/2021/7062
- PARERE: DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA SEZIONE URBANISTICA SERVIZIO RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA Prot. r_puglia/AOO_079-01/09/2021/10312
- COMUNICAZIONE: Ministero della Transizione Ecologica DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE Prot. 088091.10-08-2021
- PARERE: CITTA' DI MANFREDONIA SETTORE 5° - LL. PP. E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI Servizio 5.2 – Servizi di Tutela del Territorio, dell'Ambiente e autorizzazioni delegate Prot. 13158 del 14.09.2021
- PARERE: DIPARTIMENTO Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture SEZIONE Demanio e Patrimonio SERVIZIO Amministrazione Beni del demanio armentizio, O.N.C. e Riforma Fondiaria prot 13343 del 16-09-2021
- COMUNICAZIONE PER C.D.S. 20.09.2021: Commissario Straordinario Prot. CDG.ST.BA.REGISTRO UFFICIALE.U.0546483.02-09-2021

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

L'intervento riguarda l'adeguamento della S.S. 89, cd. 'Garganica' nel tratto tra Villaggio Amendola e Manfredonia Sud al momento configurato a singola carreggiata con due corsie per senso di marcia, con l'adozione di una sezione di tipo 'B' a carreggiate separate con spartitraffico come definita nel DM n. 6792/2001 e nel CdS. dal Km 172+000 al Km 184+400. L'intervento interessa i comuni di Manfredonia, San Giovanni Rotondo e San Marco in Lamis.

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE – PPTR)

Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento interessa gli ambiti paesaggistici "Gargano" e "Tavoliere" e le relative figure territoriali "L'Altopiano di Manfredonia" e "La Piana Foggiana della Riforma".

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'intervento interessa "**Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici**", ed in particolare il "**Torrente Candelaro**", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04): gli interventi lambiscono "**Versanti**", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: gli interventi ricadono per circa metà del tracciato in "**Parchi e riserve**", ed in particolare nel "**Parco Nazionale del Gargano**", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* l'intervento ricade parzialmente in "**Siti di rilevanza naturalistica**", ed in particolare nelle **ZSC "Valloni e steppe pedegarganiche – IT9110008"** e "**Promontorio del Gargano – IT9110039**"; tali siti sono disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse; gli interventi interessano, inoltre, "**Aree di rispetto dei boschi**", disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; alcuni tratti di intervento interferiscono con "**Prati e pascoli naturali**", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

Struttura antropica e storico - culturale

- Beni paesaggistici: gli interventi non interessano Beni Paesaggistici della Struttura antropica e storico - culturale;



- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* gli interventi interessano **“Testimonianze della stratificazione insediativa”**, ed in particolare **“Regio Tratturo Foggia Campolato”**, **“Tratturello Candelarò”**, **“Regio Braccio Candelarò Cervarò”**, **“Posta Candelarò”**, **“Masseria Candelarò”**, **“Masseria Maremorto”**, e le relative aree di rispetto, oltre che le **“Aree di rispetto delle Componenti Culturali e insediative”** **“Posticchia San Leonardo”**, **“Chiesa di San Leonardo di Siponto ed edificio annesso”**, **“Resti dell’Ex Ospedale dei Cavalieri Teutonici”**, **“Jazzo Zona Masseria Resecata”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 77, dalle direttive di cui all’art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui rispettivamente agli artt. 81 e 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tracciato di intervento interseca una **“Strada a valenza paesaggistica”**, la **“SP45bis FG”** e interessa un tratto della **“Strada panoramica”**, **“SS89”** disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 86, dalle direttive di cui all’art. 87 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 88 delle NTA del PPTR.

L’intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 63, 66, 71, 73, 81 e 82 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 46 co. 2 lett. a1) – a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d’acqua e alla sua funzionalità ecologica;*
- *Art. 46 co. 2 lett a9) – realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l’esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;*
- *Art. 63 co. 2 lett. a1) – trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva;*
- *Art. 66 co. 2 lett. a1) – rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;*
- *Art. 71 co. 3 lett. a4) e Art. 73 co. 4 lett. a4) – rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;*
- *Artt. 81 e 82 co. 2 lett. a8) – costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).*

Descrizione dell’intervento

Il progetto ha origine da uno più ampio, di livello definitivo, che comprendeva la razionalizzazione della viabilità di accesso a San Giovanni Rotondo e al collegamento con Foggia e al sistema autostradale (A14-A16). Questo progetto riguardava, oltre l’ampliamento in sede della SS89 “Garganica” da Manfredonia al villaggio Amendola, anche la tangenziale all’abitato di S. Giovanni Rotondo realizzata con una variante esterna della SS272 che avrebbe assolto alla funzione di ingresso e uscita dal centro abitato, e un’asta di collegamento tra questa e la SS89, realizzata in parte con un nuovo tratto in variante della SS273 ed in parte con ampliamento in sede della stessa SS273.

Nel dettaglio l’intero progetto si compone di quattro interventi principali:

1. la tangenziale (SS 272) all’abitato di San Giovanni Rotondo;
2. un tratto in variante di 13+400 Km della SS 273;
3. un tratto in adeguamento della stessa SS 273;
4. il potenziamento della S.S. 89 alla cat. “Tipo B”, mediante il raddoppio della stessa per un’estesa di circa 14 Km.

A seguito di un complesso iter autorizzativo, risalente al 2003, il progetto complessivo è stato sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale conclusa con decreto interministeriale DEC/DSA/2004/626 del 21/07/2004 positivo con prescrizioni per gli interventi della SS 89 e SS 272. L’intero intervento è stato poi suddiviso in stralci, di cui la SS 89 ne costituisce il primo, localizzato nel territorio dei Comuni di Manfredonia, San Giovanni Rotondo e San Marco in Lamis, in Provincia di Foggia.

All’interno di questo ampio quadro, e sulla base del giudizio positivo del precedente DEC/VIA 2004/626, i primi tre interventi sono rimasti invariati, mentre il quarto (il presente intervento ndr) ha

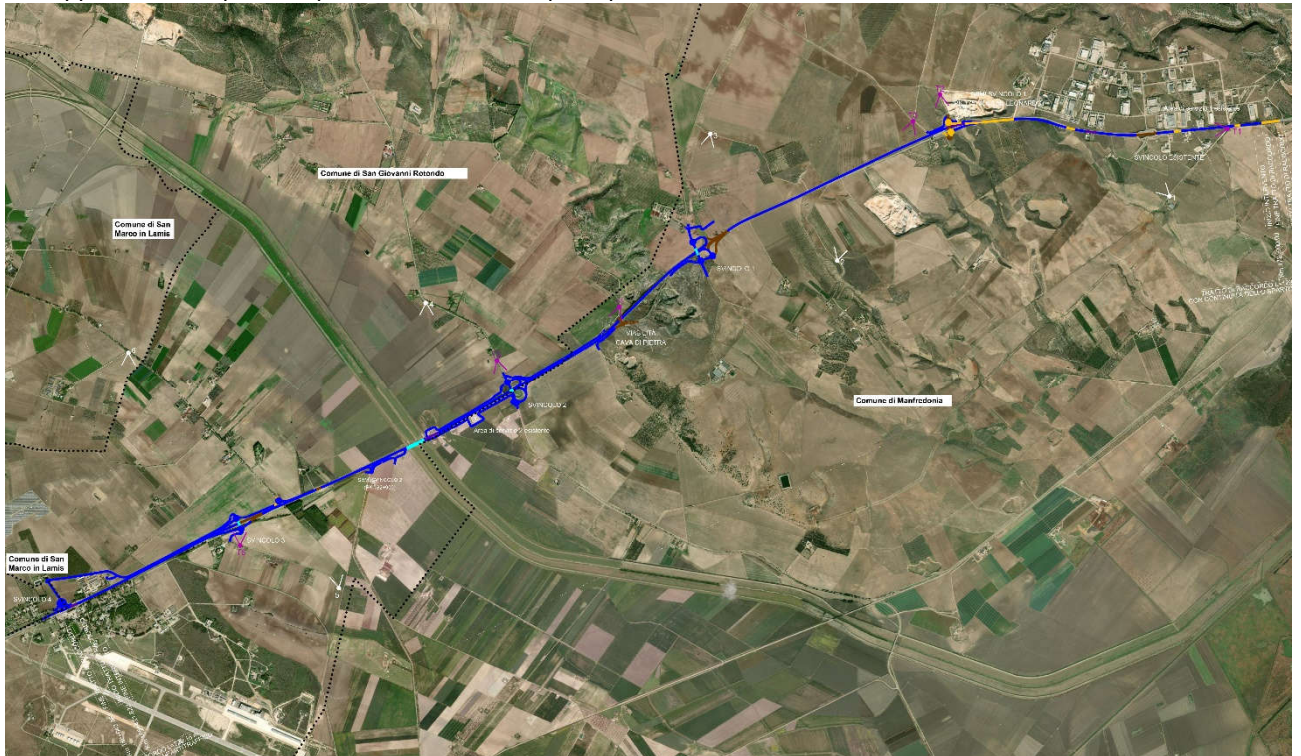
subito delle ottimizzazioni, ... (omissis); pertanto, il presente studio si concentra proprio sull'intervento di potenziamento della S.S.89.

Il potenziamento stradale comincia dal Km 172 e si conclude al Km 186 per un totale di circa 14 Km.

Il costo totale dei lavori al netto degli oneri per la sicurezza e delle altre somme previste nel quadro tecnico economico (non disponibile) è stimato in € 78.761.748.

Il tracciato

Il tracciato si sviluppa sostanzialmente a raso, in sovrapposizione con quello della viabilità esistente, salvo la realizzazione degli attraversamenti di connessione trasversale (svincoli), previsti in sovrappasso o sottopasso rispetto alla sede viaria principale.



1. Tracciato complessivo su ortofoto (V. elaborato T00_IA03_AMB_PV01_A_Documentazione_Fotografica)

I lavori comporteranno, oltre l'allargamento dell'attuale sede stradale, anche la realizzazione di nuovi svincoli e della viabilità locale.

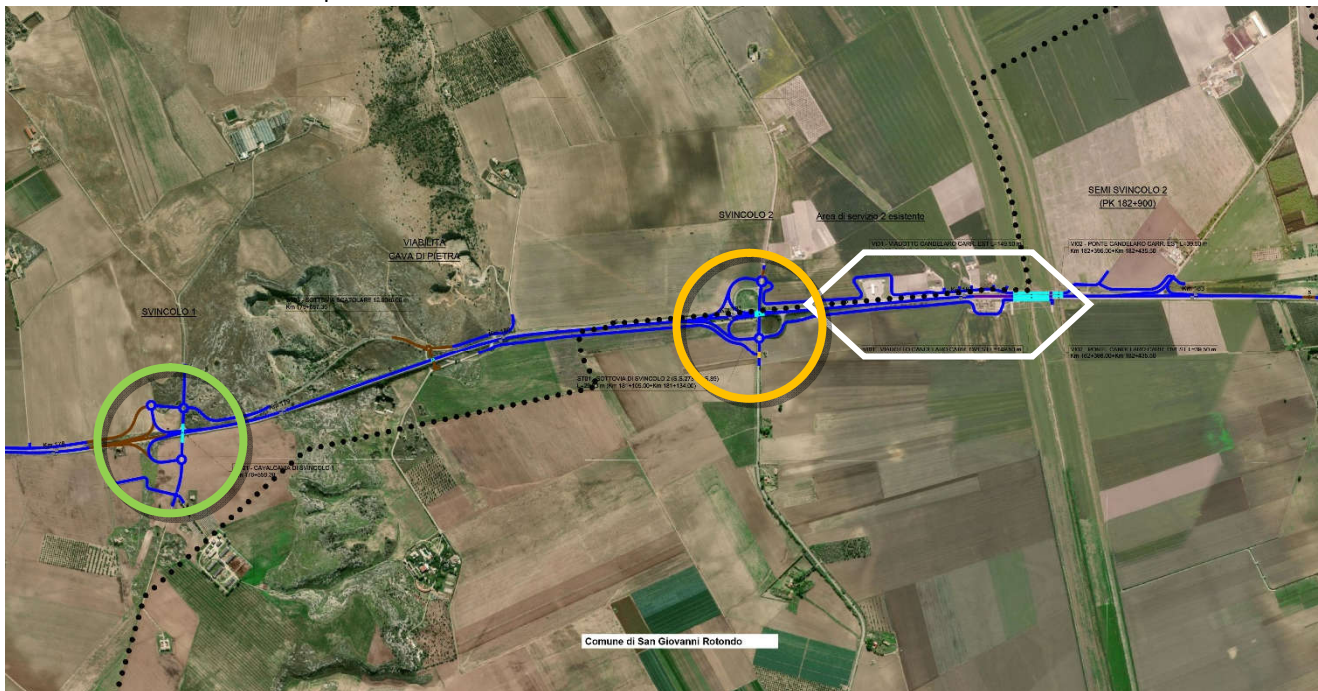
A partire dal km 172, corrispondente allo svincolo per Siponto/Manfredonia Sud, il progetto prevede:

1. la soppressione del cavalcavia al km 172+340 ed una conseguente riorganizzazione della viabilità, con una ricucitura allo svincolo esistente. In carreggiata ovest è previsto, al km 172+700, l'accesso all'area di servizio e l'inserimento di una complanare (fig.4). Il progetto prevede la rivisitazione delle rampe di immissione/diversione, al fine di renderle adeguate alle nuove velocità in progetto, nel rispetto delle attuali norme in merito alla progettazione delle intersezioni stradali.
2. Proseguendo in direzione di Foggia, in prossimità dell'abbazia di San Leonardo, il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo (**semi-svincolo 1 nel cerchio rosso**) e di una complanare che permetterà l'accesso all'abbazia dalla corsia opposta in condizioni di sicurezza in un punto della statale, al momento, estremamente pericoloso.



2. Planimetria di progetto su ortofoto (lato Est/Manfredonia) - 1

3. Al Km 178 + 558 è prevista la realizzazione di un sistema di tre rotatorie e complanari (**svincolo 1 – cerchio verde**). La S. S. 89 viene sovrappassata mediante un cavalcavia con sezione stradale di tipo 'C'.



3. Planimetria di progetto su ortofoto (lato Ovest/Villaggio Amendola) – 1

4. Al km 181 +100 verrà realizzato il nuovo svincolo di intersezione (**svincolo 2 – cerchio arancio**) con l'ex S.S.273 (S.P. 45bis) verso San Giovanni Rotondo (FG). Lo svincolo si compone delle 4 rampe di svincolo che terminano nelle nuove due rotatorie in progetto collocate sulla S.P. 45 bis. Il nodo viario viene risolto mediante la demolizione dell'attuale sottovia sulla S.P. 45 bis con la ridefinizione dello stesso ampliato per alloggiare una strada di categoria B (v. fig.4).

5. Proseguendo verso Foggia, viene eliminato il cavalcavia al km 181+560 e realizzato un nuovo sistema di ricucitura delle viabilità, inserito l'accesso all'area di servizio esistente al km 181+600 e studiato un sistema di viabilità di servizio che garantisca l'accessibilità ai vari fondi presenti lungo il tragitto. Il progetto, nei pressi del viadotto Candelaro (**losanga bianca**), ha tenuto conto della presenza sia dei resti di masseria Candelaro sia del ponte vecchio. Il viadotto è composto da impalcati separati di larghezza 16 m ciascuno capace di alloggiare la semicarreggiata e la rispettiva strada di servizio utilizzata per mettere in comunicazione le strade secondarie e ricucire così il territorio (v. fig.5).
- Alla progressiva 182+900 è previsto l'inserimento di un semi-svincolo (**semi-svincolo 2 – quadrato nero**). Proseguendo, al km 184, si arriva al terzo svincolo (**svincolo 3 – ovale azzurro**), in prossimità di Tenuta Antica Posta, dove è prevista la realizzazione di una doppia rotatoria: questo punto verrà utilizzato per favorire il flusso veicolare con provenienza Manfredonia per recarsi all'aeroporto Militare di Amendola. Il sistema di rotatorie in stretta adiacenza alla S.S.89 permette di scavalcare la S. S. 89 con un cavalcavia che accoglie le quattro rampe di svincolo monodirezionali in comunicazione con l'asse principale. L'attuale svincolo in località "Villaggio Azzurro", punto finale dell'intervento in progetto, viene parzialmente rivisto, permettendo l'accesso diretto ed eliminando la complanare che permetteva l'accesso sulla S. S. 89.



4. Planimetria di progetto su ortofoto (lato Ovest/Villaggio Amendola) – 2

VALUTAZIONI

Valutazione di incidenza

La documentazione presentata, "*Studio di incidenza.pdf*", non consente una chiara previsione degli effetti, sia temporanei che permanenti, sugli Habitat e sulle specie di flora e di fauna che caratterizzano i siti Natura 2000 ZPS IT9110039 "Promontorio del Gargano" e la ZSC IT9110008 "Valloni e Steppe Pedegarganiche".



Lo studio di incidenza riporta i soli dati e tabelle allegate alla scheda ministeriale descrittiva della ZPS/ZSC e del Piano di Gestione del sito “Valloni e Steppe Pedegarganiche”, mancando un’analisi di dettaglio alla scala di progetto sugli Habitat e sulle specie di flora e di fauna presenti nelle aree intercettate dalle opere, derivanti da rilievi specifici, eseguiti da professionisti con specifiche competenze tecnico scientifiche, necessari per l’analisi del grado di conservazione di habitat e specie e per la valutazione delle interferenze generate dal progetto.

È necessario identificare le interferenze dell’opera in progetto, in tutte le sue fasi di cantiere, di esercizio e di dismissione, in relazione agli Habitat così come riportati negli strati informativi allegati alla DGR 2442 del 21/12/2018 “*Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione Puglia*”:

Le opere in progetto intercettano habitat tutelati ai sensi della direttiva 92/43/CEE ed in particolare l’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*”.

Si rileva come la ZPS IT9110039 “*Promontorio del Gargano*” e la ZSC IT9110008 “*Valloni e Steppe Pedegarganiche*” ospitano importanti popolazioni di avifauna legate agli habitat substeppici, tra cui le specie *Milvus milvus*, *Falco naumanni*, *Tetrax tetrax*, *Burhinus oediconemus*, *Caprimulgus europaeus*, *Coracias garrulus*, *Melanocorypha calandra*, *Calandrella bachydactyla*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius collurio*, *Lanius minor* e *Emberiza hortulana* a cui si aggiungono numerose specie di rilevante interesse conservazionistico per gli agroecosistemi, quali *Ciconia ciconia*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Falco columbarius* e *Pluvialis apricaria*. Su tali specie, nonché su tutte le altre riportate nelle schede Natura 2000 o derivanti da monitoraggi specifici, è necessario approfondire i potenziali effetti negativi derivanti dalla fase di cantiere e di esercizio con particolare riferimento al disturbo indotto dal rumore, dalle polveri, dalla presenza antropica, nonché dalla mortalità indotta dal traffico stradale.

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione di Incidenza ambientale per gli interventi ivi proposti, per quanto di competenza, si ritiene che il progetto possa produrre effetti negativi, sia permanenti che temporanei, sui siti Natura 2000 ZPS IT9110039 “*Promontorio del Gargano*” e la ZSC IT9110008 “*Valloni e Steppe Pedegarganiche*”, ed in particolare l’intervento può generare incidenze sia dirette che indirette sull’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*” nonché generare incidenze sia dirette che indirette su specie di interesse comunitario a causa del disturbo indotto in fase di cantiere.

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo

Si richiama che è presente la documentazione di cui al DPR 120/2017

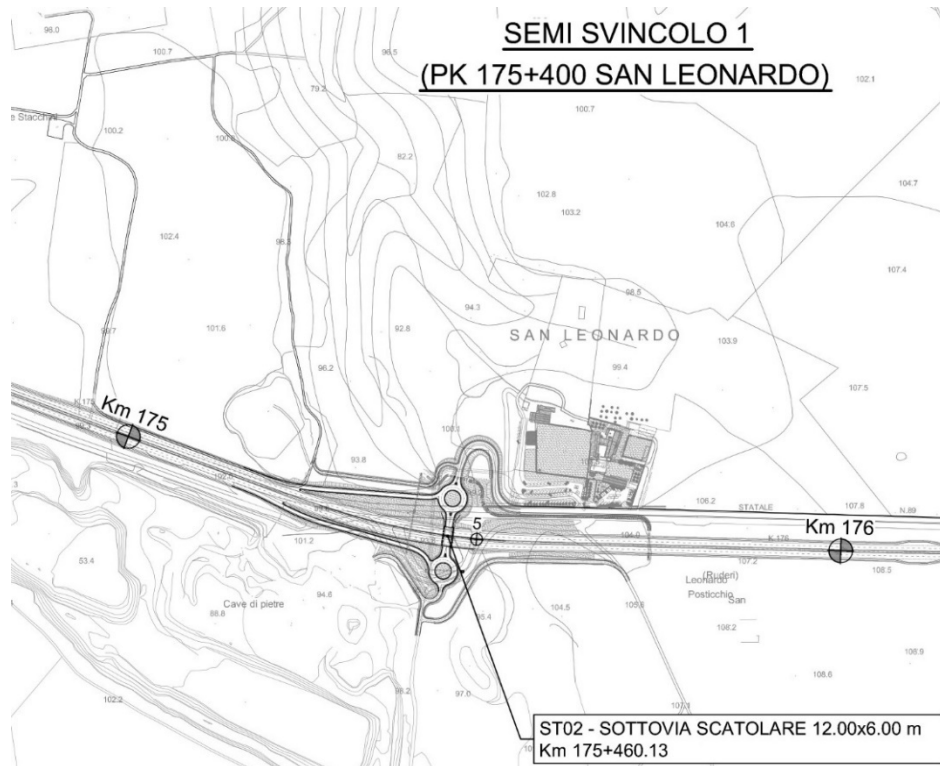


Valutazione di compatibilità ambientale

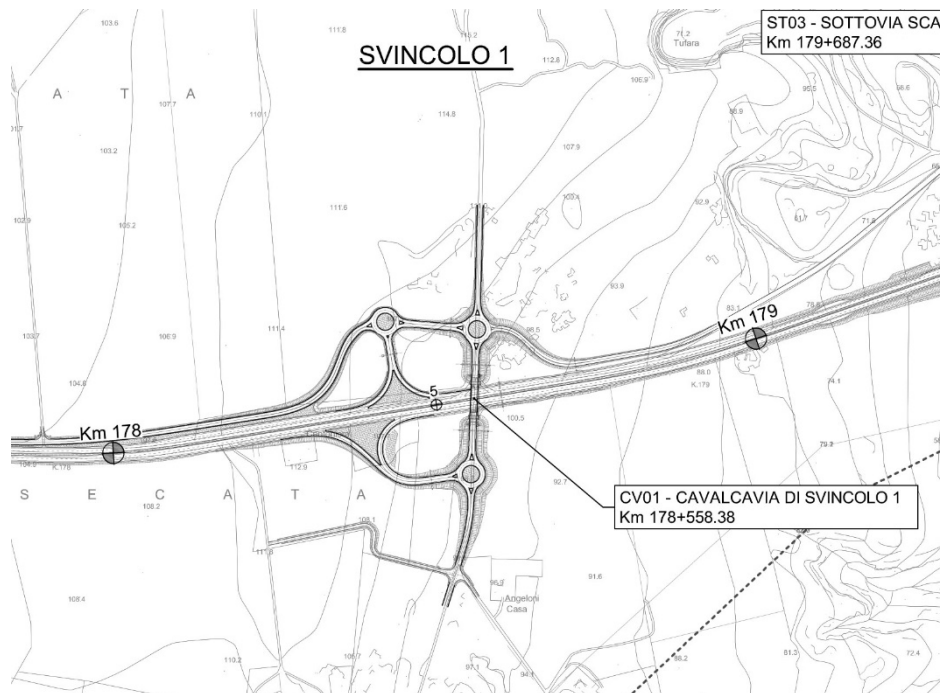
L'assetto planoaltimetrico e i nodi di interconnessione

In primo luogo sono necessarie alcune considerazioni sulla conformazione dei nodi di interconnessione viaria con la viabilità secondaria, ovvero gli svincoli, in quanto:

- il semi-svincolo 1 al Km 175+460 in corrispondenza del complesso abbaziale di S. Leonardo di Siponto, uno dei siti di maggiore valore culturale e storico dell'intera area daunia, ancorchè finalizzato anche a consentire un migliore accesso al sito stesso, appare caratterizzato da una estesa articolazione e concatenazione di elementi viari, che impegnano una superficie rilevante, vicinissima al complesso vincolato. Per quanto in sede di adeguamento del progetto alle prescrizioni di tutela archeologica espresse dalla Soprintendenza nelle fasi precedenti di progettazione sia stato introdotto uno scostamento verso nord dell'asse viario, la posizione prevista dell'infrastruttura resta molto vicina al complesso vincolato, con il rischio di apportare in ogni caso un significativo livello di interferenza paesaggistica, ambientale (scarichi atmosferici) e soprattutto acustica. In rapporto a quest'ultimo aspetto, si evidenzia il fatto che lo svincolo in sottoattraversamento della nuova sede viaria principale avviene in trincea ma la sede principale resta a quota campagna e in generale il complesso monumentale rimane leggermente sottoposto (circa un metro) rispetto alla livelletta stradale. Non è dato sapere se nelle fasi pregresse di sviluppo della progettazione siano state valutate ipotesi differenti da questa. L'intervento propone l'adozione, come in tutti gli svincoli, di un sistema articolato di strutture vegetazionali (v. T00-IA03-AMB-PL01-A e T00-IA03-AMB-PL02-A Planimetria-degli-interventi-di-inserimento-paesaggistico-ambientale), anche in funzione di barriera antirumore, che tuttavia, in assenza di masse significative in grado di attenuarne la propagazione e l'intensità, non potrà avere che effetti limitati.



Semivincolo n. 1 (Elaborato T00_EG00_GEN_PL01_A – Stralcio)



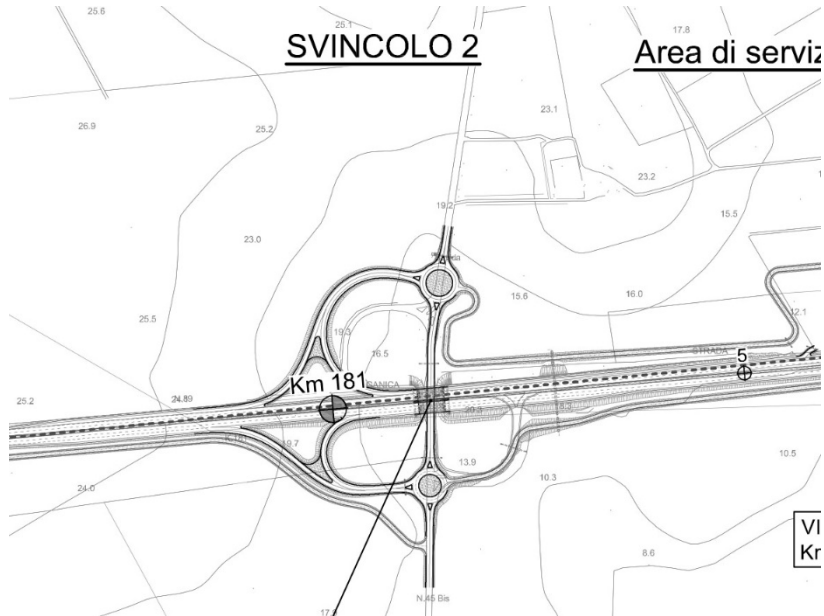
Lo svincolo n. 1 (Elaborato T00_EG00_GEN_PL01_A – Stralcio)

Semivincolo 1 – elaborato T00_PS00_TRA_PP05_A / stralcio

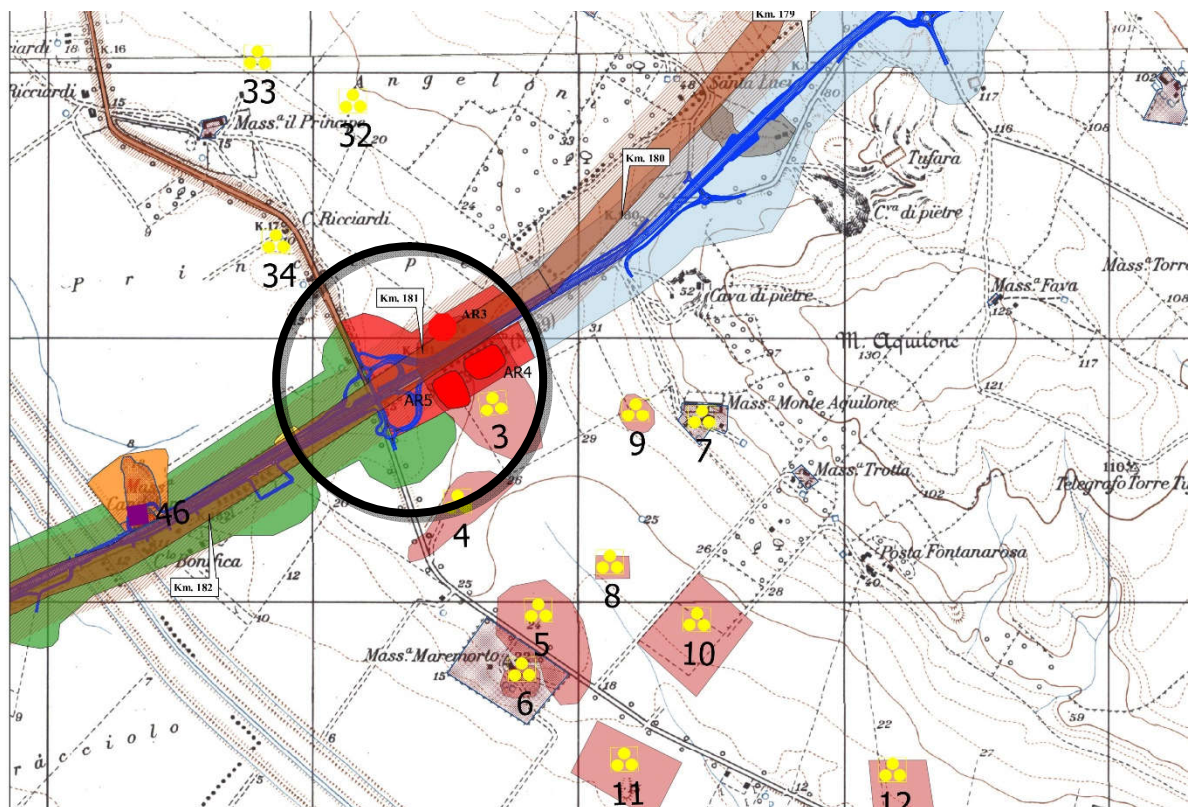
- Lo svincolo n. 1 al km 178+588, prevede il ricorso a tre rotonde, in rilevato ed un cavalcavia di collegamento tra i due lati, con un significativo impegno di superfici ed un'elevata interferenza di tipo visuale sul contesto paesaggistico e percettivo



- Lo svincolo n. 2 al km 181+105 ripropone, semplificato, lo schema del n. 1 ma adottando la soluzione del sottoattraversamento, di fatto sovrapponendosi sul piano planimetrico a quello esistente (privo però di connessione trasversale), e dove emerge una complessa e critica sovrapposizione con il corridoio storico culturale del tracciato del Regio Tratturo n.12 “Foggia - Campoloto”, già interessato in tutto il tratto occidentale dell’intervento, dove sede stradale e tratturo coincidono, da un livello medio-alto di erosione per effetto dell’allargamento complessivo del fascio infrastrutturale (sede+complanari).



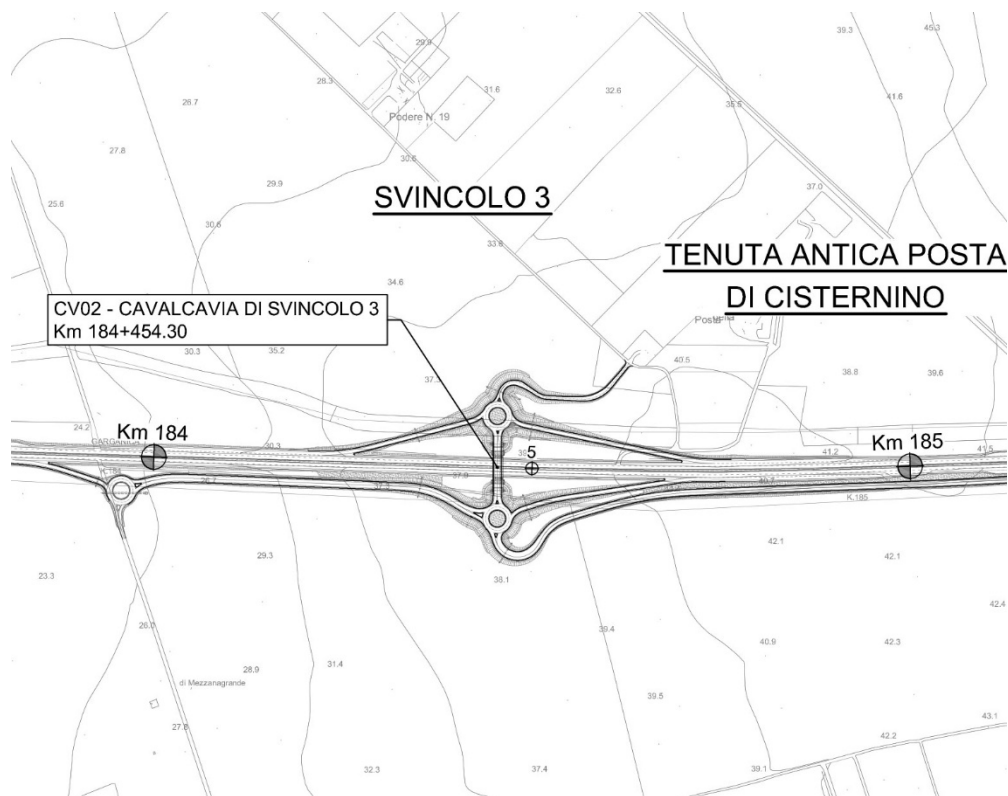
Lo svincolo n. 2 (Elaborato T00_EG00_GEN_PL01_A – Stralcio)





T00-SG00-AMB-CT08-A Carta del rischio archeologico (stralcio). In rosso le aree ad elevato rischio archeologico in corrispondenza dello svincolo 2.

- Lo svincolo n. 3, al km 184-454 costituito da un nuovo cavalcavia con rotatorie in rilevato ripropone sia i problemi evidenziati per lo svincolo n. 1 ed inoltre, sul lato nord, si sovrappone integralmente al tracciato il tracciato del Regio Tratturo n.12 “Foggia – Campolato. In questo caso l’opera oblitera completamente il tracciato, come peraltro è ben evidenziato negli elaborati sul rischio archeologico (V. Elaborato T00-SG00-AMB-CT07-A Carta del rischio archeologico) non solo in relazione alla presenza del tratturo ma in generale di un sistema di beni e testimonianze storico culturali.



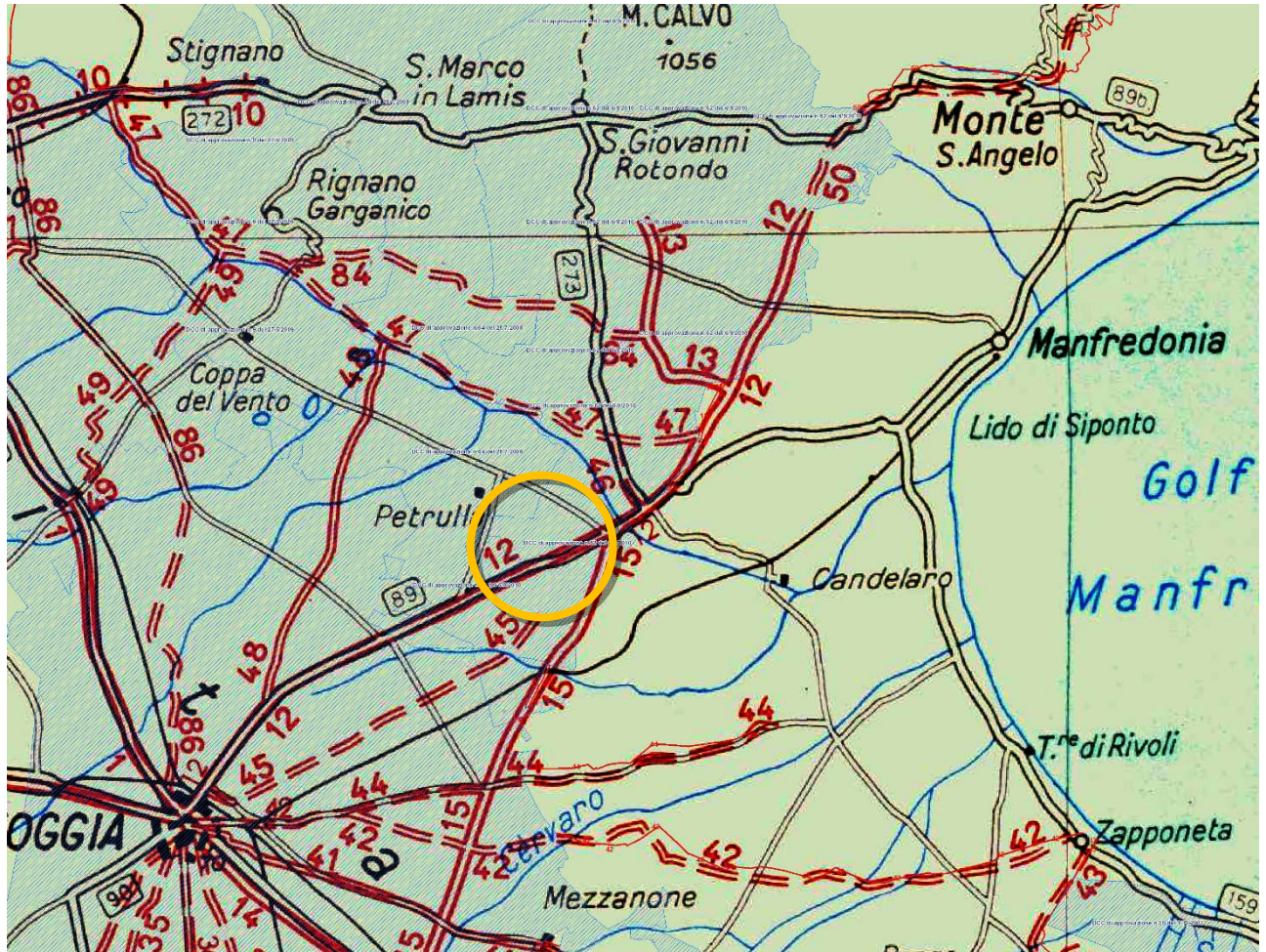
Svincolo 3 (Elaborato T00_EG00_GEN_PL01_A – Stralcio)

- Il problema del rischio archeologico alto interessa peraltro anche il sito dello svincolo n.2 che già manifesta un elevato livello di rischio archeologico per la sovrapposizione tra l’area di intervento e quella del Regio Tratturo (insieme alla prossimità ad altri siti di interesse). L’analisi della documentazione illustra peraltro con chiarezza la natura stratificata sul piano storico e archeologico del territorio quantomeno su tutta la porzione occidentale del tracciato emerge dalla stessa relazione archeologica che nel descrivere il rapporto tra intervento e contesto ne evidenzia la complessità: *“Il progetto di ammodernamento della S.S. 89 ‘Garganica’ tra loc. Villaggio Amendola e Manfredonia Sud attraversa per circa 14 km un territorio che fu oggetto di scelte insediative e frequentazione intense dalla Preistoria fino al Medioevo, una via di comunicazione di estrema importanza sia dal punto di vista economico, **ricalcando parte del tratturo Foggia-Campolato**, sia dal punto di vista religioso, nell’ambito dei*

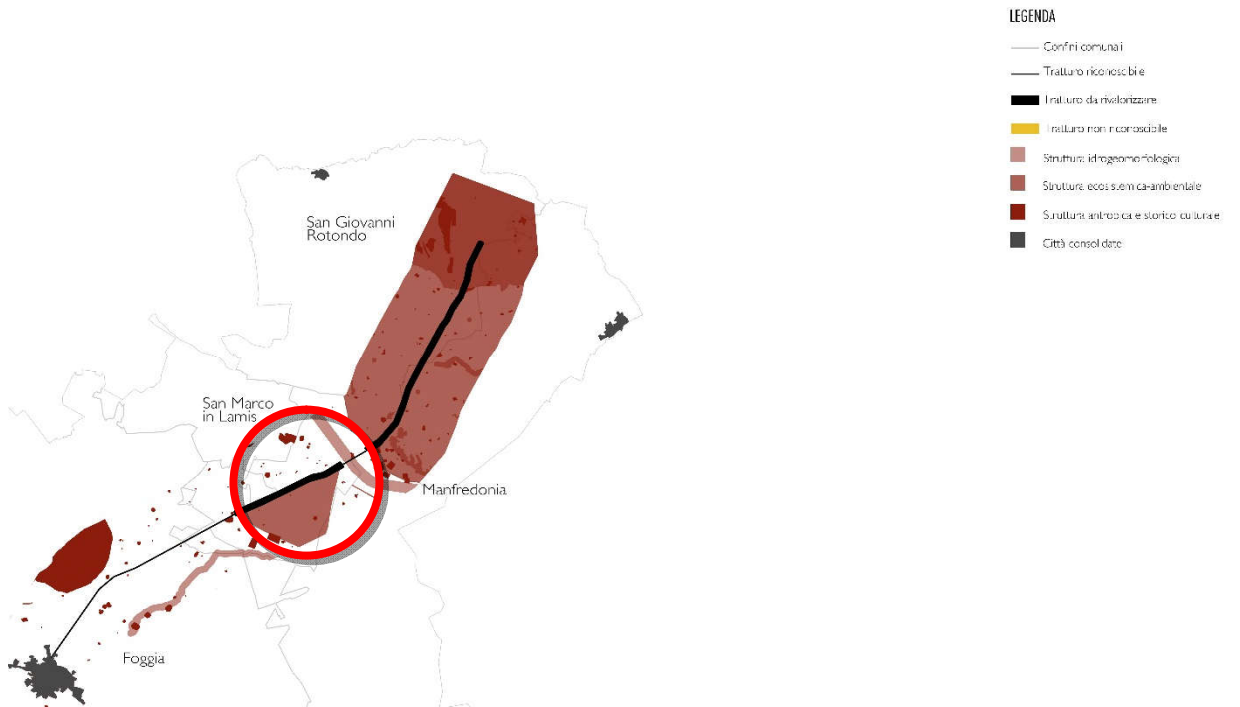


pellegrinaggi lungo la via Francigena che, in questo caso, conducevano al santuario micaelico di Monte Sant'Angelo.

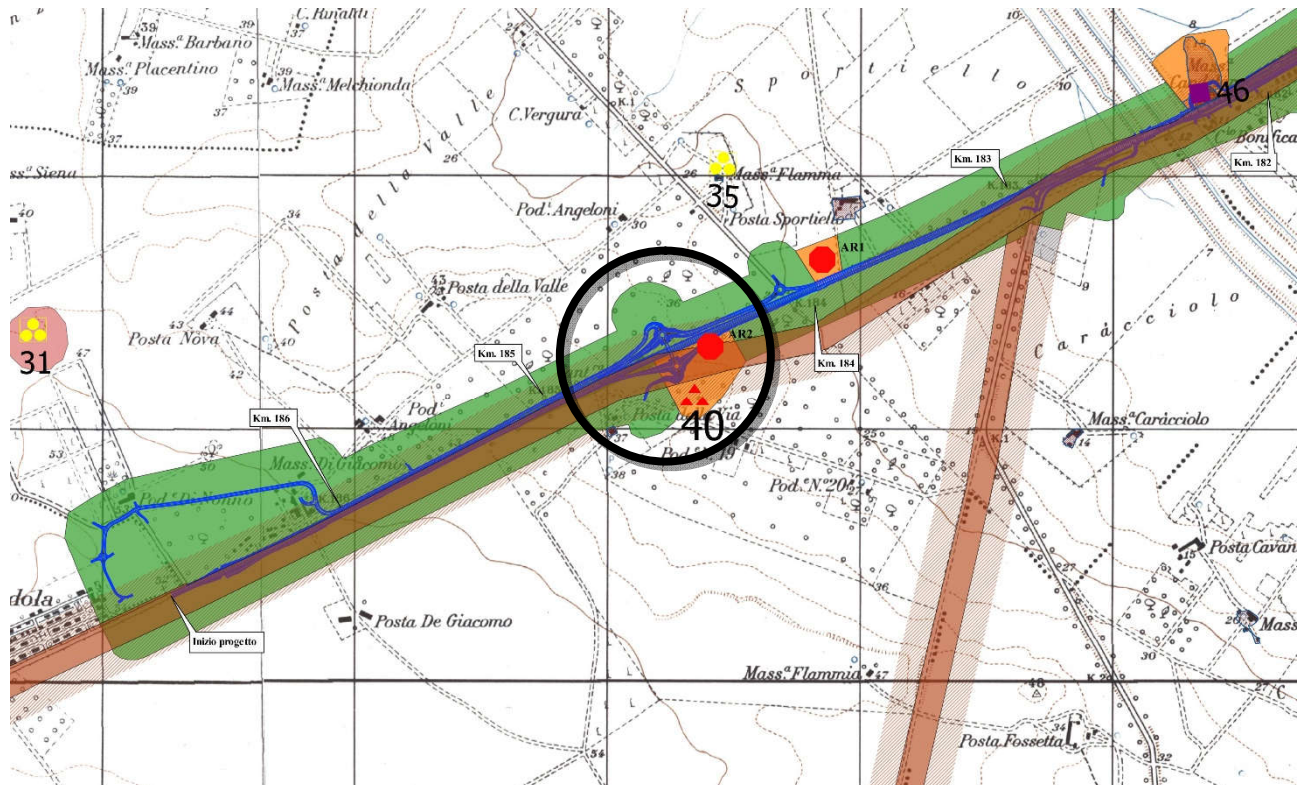
Emerge e viene confermato dalle ricerche archeologiche effettuate il **carattere distintivo di questo comprensorio pugliese, cioè l'intensa e cospicua concentrazione di insediamenti e frequentazioni di età preistorica.**"



Carta dei tratturi, SIT Puglia (in arancio l'area interessata dallo svincolo n.3)



Quadro di Assetto dei Tratturi – QTA (LR n.4/2013) – SIT Puglia Tavola 18/ stralcio



T00-SG00-AMB-CT07-A Carta del rischio archeologico (stralcio). In ocra le aree ad elevato rischio archeologico con particolare riferimento alla sovrapposizione con il tracciato del Regio Tratturo



Struttura dello studio ambientale

Il documento T00IA00AMBRE01A-Studio-Preliminare-Ambientale articola la valutazione ambientale in 7 parti, definite come segue:

1. **P1 - Obiettivi, coerenze e conformità dell’iniziativa** con particolare riferimento alle motivazioni e agli studi volti al dimensionamento dell’intervento. Ruolo importante assume la determinazione degli obiettivi del progetto da intendere sia per gli aspetti tecnico-funzionali sia per quelli ambientali.
2. **P2 - Lo stato attuale dell’ambiente.** È il punto di base di ogni analisi e ad esso ci si riferisce sia nella fase di progettazione che di analisi ambientale e di non trascurabile importanza anche per il monitoraggio. Nello stato di fatto ovviamente sono presenti anche le opere oggetto di potenziamento.
3. **P3 - Alternative e soluzioni.** Specialmente per le opere stradali le soluzioni non sono figlie di un teorema matematico ma frutto della comparazione di più ipotesi la cui ottimizzazione porta a definire l’ipotesi ottimale. Dal confronto si perviene alla soluzione migliore ovvero quella che ottimizza i diversi parametri che incidono sulla sua funzionalità ed inserimento ambientale.
4. **P4 - L’Assetto futuro e l’intervento.** È l’opera ovvero il progetto della stessa e tutte le elaborazioni relative alla sua costruzione. Sarà questa sezione della documentazione a fare da punto di scambio e di convergenza delle varie elaborazioni del rapporto opera-ambiente.
5. **P5 - Potenziali effetti ambientali.** Questa parte è propria della costruzione della procedura di valutazioni ambientale ove occorre pervenire alla definizione degli impatti.
6. **P6 - Gli impatti della cantierizzazione.** Molte attenzioni sono poste a questo argomento e la struttura delle informazioni correlate a questo tema dovrà essere un dinamico flusso informativo tra gli aspetti ambientali e quelli tecnici del progetto. È un momento proprio delle valutazioni tecnico/ ambientali di dettaglio.
7. **P8 - Gli impatti delle opere, dell’esercizio e le ottimizzazioni.** Sono qui raccolte le principali attenzioni: dagli impatti ambientali, alle mitigazioni, agli effetti cumulativi, ecc.

Tuttavia il punto P3 – Alternative e soluzioni è omissso dalla trattazione in quanto riferibile, secondo il proponente a fasi pregresse già espletate: *“Nel caso in esame di uno studio preliminare ambientale le parti di studio da sviluppare riguardano le parti P1, P2, P4, P5. Poiché gli interventi in analisi rappresentano un’ottimizzazione progettuale di un intervento già precedentemente autorizzato che ha quindi già ottenuto la compatibilità sotto il profilo ambientale, la parte P3, relativa alla scelta delle alternative, non verrà trattata.* (V. T00IA00AMBRE01A-Studio-Preliminare-Ambientale, pag. 7).

Fermo restando la scelta generale operata dall’intervento in relazione all’adozione della sezione stradale B del DM 5 novembre 2001 n. 6792 ai fini dell’adeguamento a norma della strada e l’aumento dei livelli di sicurezza, nonché, in subordine, la ricucitura del sistema viario territoriale a nord e a sud della viabilità primaria, nella costruzione di una efficace e sicura rete di secondo livello per l’accesso alle aree produttive, e agricole, nonché ai siti del sistema storico-culturale ed alle aree ed elementi di valore ambientale, sono parimenti evidenti aspetti critici in ordine a:

- A. l’assetto planoaltimetrico delle intersezioni e interconnessioni trasversali (svincoli) in rapporto agli obiettivi di tutela paesaggistica, ambientale ed archeologica
- B. la funzionalità generale dell’opera con riferimento alla ciclabilità

Gli impatti paesaggistici e il rapporto con il PPTR

In generale l’intervento presenta un elevato livello di contrasto con la struttura interpretativa e di tutela del PPTR con specifico riferimento alla “Struttura idro-geo-morfologica”, alla “Struttura ecosistemica e ambientale”, alla “Struttura antropica e storico culturale”, interessando per ciascuna di esse Beni Paesaggistici e sia Ulteriori Contesti di Paesaggio,



come derivante dal seguente abaco riassuntivo e in contrasto con le relative Norme Tecniche di Attuazione.

Categoria	Oggetto	Norme di cui alle NTA del PPTR
Struttura idro-geo-morfologica		
Beni Paesaggistici	“Fiumi, torrenti e corsi d’acqua pubblici”, con riferimento al <i>Torrente Candelaro</i>	- indirizzi di cui all’art. 43 - direttive di cui all’art. 44 - prescrizioni di cui all’art. 46
Ulteriori Contesti	“Versanti”	- indirizzi di cui all’art. 51 - direttive di cui all’art. 52 - misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 53
Struttura ecosistemica e ambientale		
Beni Paesaggistici	“Parchi e riserve”, con riferimento al <i>Parco Nazionale del Gargano</i>	- indirizzi di cui all’art. 69 - direttive di cui all’art. 70 - prescrizioni di cui all’art. 71
Ulteriori Contesti	“Siti di rilevanza naturalistica”, con riferimento a <i>ZSC Valloni e steppe pedegarganiche – IT9110008 e Promontorio del Gargano – IT9110039</i>	- Indirizzi di cui all’art. 69 - direttive di cui all’art. 70 - misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 73
	“Aree di rispetto dei boschi”	- indirizzi di cui all’art. 60, - direttive di cui all’art. 61 - misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 63
	“Prati e pascoli naturali”,	- indirizzi di cui all’art. 60 - direttive di cui all’art. 61 - misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 66
Struttura antropica e storico culturale		
Beni Paesaggistici	-	
Ulteriori Contesti	“Testimonianze della stratificazione insediativa”, con riferimento a <i>Regio Tratturo Foggia Campolato, Tratturello Candelaro, Regio Braccio Candelaro Cervaro, Posta Candelaro, Masseria Candelaro, Masseria Maremorto,</i>	- indirizzi di cui all’art. 77, - direttive di cui all’art. 78 - misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui rispettivamente agli artt. 81 e 82
	“Aree di rispetto delle	



	Componenti Culturali e insediative”, con riferimento a <i>Posticchia San Leonardo, Chiesa di San Leonardo di Siponto ed edificio annesso, Resti dell’Ex Ospedale dei Cavalieri Teutonici, Jazzo Zona Masseria Resecata</i>	
	“Strada a valenza paesaggistica”, con riferimento a <i>SP45bis FG</i> e ad un tratto della “Strada panoramica”, “SS89”	<ul style="list-style-type: none">- indirizzi di cui all’art. 86,- direttive di cui all’art. 87- misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 88

Struttura generale dei livelli di conformità del progetto rispetto alla struttura di tutela del PPTR

Ancorchè autorizzabile in deroga come previsto dalle stesse NTA del PPTR in quanto opera pubblica, debba necessariamente essere integrato dalle verifiche richieste dalla normativa del Piano, come puntualmente richiesto dal DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA della Regione Puglia “*al fine della valutazione dell’eventuale rilascio dell’Autorizzazione paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR, da rilasciarsi da parte della Giunta Regionale come previsto dalla DGR n. 458 dell’08.04.2016, il proponente dovrà integrare la documentazione progettuale con:*

- *la dimostrazione della compatibilità dell’intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR, riportati nella Sezione C2 delle Schede degli Ambiti paesaggistici “Gargano” e “Tavoliere”;*
- *esplicitazione delle alternative localizzative e/o progettuali.”*

Sul piano della relazione di tipo spaziale, fisico e percettivo tra opera e contesto, se in ordine all’impegno delle aree necessarie all’adeguamento, queste appaiono sostanzialmente obbligate dagli standard dimensionali definiti dal DM 6792/2001 ed al complesso delle normativa tecnica inerente la progettazione stradale, è tuttavia evidente che l’impegno dimensionale complessivo dell’opera con particolare riferimento alla sezione complessiva (comprese quindi le viabilità di servizio) è destinata ad aumentare, concentrando in particolare negli svincoli gli elementi di maggiore peso e significatività. Dei quattro sistemi di svincolo completi con attraversamento (escluso quindi il semisvincolo n. 2) 2 sono in sottoattraversamento e due in rilevato, ed è evidente che questi ultimi, con riferimento alle caratteristiche planoaltimetriche complessive del territorio, in presenza di visuali molto profonde, manifestano non solo un elevato e problematico livello di prossimità (semisvincolo n.1 / Abbazia di Siponto), se non di vera e propria sovrapposizione (Svincolo n. 3 / Regio Tratturo) con elementi di grande valore storico e culturale, ma anche di visibilità e di tutela generale delle visuali di rilevante valore identitario, come espresse dagli Obiettivi di Qualità delle Schede d’Ambito, quali ad esempio quelle relative alla valorizzazione dei “paesaggi e le figure territoriali di lunga durata” e pertanto mirate a “*salvaguardare e valorizzare lo skyline del costone garganico e la corona dei Monti Dauni*”, o ancora quelle della valorizzazione della “*struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia*” e dei “*grandi scenari caratterizzanti l’immagine regionale*” a cui corrisponde la salvaguardia delle “*visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale.*”



In questo senso, appare quindi contraddittoria e problematica la posizione del proponente in ordine alla rappresentazione delle alternative progettuali, presumibilmente elaborate nelle fasi di progettazione pregresse ma non presentate in quella attuali, che pertanto privano l'analisi di sostenibilità dell'intervento di una fondamentale componente.

E' inoltre necessario sottolineare che anche il valore di mitigazione degli impatti di tipo ambientale e soprattutto percettivo delineato nella documentazione progettuale con specifico riferimento agli interventi a carattere vegetazionale previsti negli snodi viari e negli svincoli, non appare accompagnato da una idonea rappresentazione tecnica e visuale degli effetti attesi che peraltro dovrebbero essere ulteriormente rappresentati dinamicamente su una scala temporale di accrescimento e sviluppo, il che si accompagna all'osservazione sulla mancanza di un idoneo livello di rappresentazione architettonica ed ambientale dell'intervento, in grado di restituire con la necessaria accuratezza ed attendibilità gli effetti complessivi dell'interazione tra opera e territorio.

La ciclabilità

L'intervento non prevede la realizzazione di sedi viarie dedicate alla ciclabilità né illustra una complessiva strategia di sostegno alla mobilità ciclistica in relazione agli attraversamenti, ai raccordi con la viabilità di rango inferiore ed alla connessione ed accessibilità ai siti interferiti e/o serviti di rilevante interesse storico culturale e ambientale.

La necessità di disporre di una sede ciclabile è definita a livello nazionale dal 4 bis dell'Art. 13 del Codice della strada che recita: *"4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza."* Il progetto prevede, oltre alla viabilità primaria, di tipo B sul quale non sono previste né prevedibili ai sensi del Comma 6, Art. 6 del DM 557/99 superfici ciclabili: *"a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo (285/1999 ndr), e da indirizzare sulle relative strade di servizio"*, un ampio sistema di viabilità complementari e di servizio che assumono, a seconda del ruolo e delle caratteristiche di ciascun tratto considerato, le categorie F1, F2, C o viabilità minore. Le rotatorie sono definite come tali, ma possono essere assimilate alla viabilità prevalente servita e quindi di volta in volta appartenente ad una delle categorie citate.

Su nessuna di tali viabilità secondarie è prevista l'organizzazione di sedi ciclabili, né sono previste soluzioni di tipo alternativo tramite la valorizzazione di percorsi esistenti, anche di tipo promiscuo. Tale impostazione contrasta con gli indirizzi regionali in materia, sia con riferimento alle strategie di pianificazione che vedono in particolare ancora il PPTR assumere lo sviluppo della mobilità dolce quale asset strategico di sviluppo e valorizzazione dei territori, anche ai fini della loro fruibilità turistica e culturale, e sia con la normativa di settore. In particolare la Regione Puglia si è dotata sin dal 2013 di una normativa generale molto avanzata, la LR 1/2013 *"Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"*, che disciplina la costruzione della pianificazione della mobilità ciclistica tra i diversi livelli territoriali, definisce i ruoli dei diversi soggetti territoriali, opera una classificazione delle diverse categorie di sedi ciclabili, e individua i meccanismi di incentivazione e di controllo sulla realizzazione degli interventi. All'Art. 14, commi 4, 5 e 6 la norma recita:



“4. I finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell’Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell’opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l’intero sviluppo dell’arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie.

5. I finanziamenti di cui al comma 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d’opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall’intervento.

6. Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell’articolo 2 del d.lgs. 285/1992, e successive modifiche e integrazioni.”

Anche nel caso in cui il finanziamento necessario per la realizzazione dell’intervento non fosse ascrivibile a quelli di cui al comma 4, non sarebbe influente il mancato recepimento di tale norma nell’ambito di un intervento di questa dimensione ed importanza, restando in ogni caso aperto il problema della mancata conformità con la normativa nazionale.

Conclusioni

In relazione all’analisi svolta, si evidenziano quindi le seguenti questioni:

- 1 si ritiene che il progetto possa produrre effetti negativi, sia permanenti che temporanei, siti Natura 2000 ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano” e la ZSC IT9110008 “Valloni e Steppe Pedegarganiche”, ed in particolare l’intervento può generare incidenze sia dirette che indirette sull’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*” nonché generare incidenze sia dirette che indirette su specie di interesse comunitario a causa del disturbo indotto in fase di cantiere;
- 2 In ordine alla complessiva ricognizione sulle opere in progetto appare evidente che le stesse, pur sovrapponendosi al tracciato viario preesistente secondo un principio di adeguamento, in più punti e tratti questo assume le forme di un sostanziale rifacimento della sede viaria in categoria B, con un impatto generale sul territorio in termini di consumo di *suolo, territorio, acqua e biodiversità*, di inquinamento e disturbi ambientali, impatti paesaggistici di livello significativo, particolarmente evidenti nei nodi più rappresentativi a carattere storico culturale (Abbazia di Siponto e Regio Tratturo Campolato) oltre che ambientale (il torrente Candelaro) e che richiedono, oltre al soddisfacimento delle condizioni autorizzatorie di cui alle NTA del PPTR (in primis la verifica delle alternative) anche integrazioni documentali, e illustrative omogenee (fotografie, fotoinserti, studio delle visuali e dei layout panoramici, valutazione di impatto sulla sicurezza stradale);
- 3 Non vi è alcuna descrizione di alternativa al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche con indicazione delle ragioni principali alla base dell’opzione scelta, prendendo in considerazione la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale (VISS), quale progetto di nuova infrastruttura e di interventi di adeguamento di strade esistenti che comportano effetti sul flusso di traffico. Tale studio rappresenta una innovazione nel nostro ordinamento e consente di analizzare gli effetti sulla sicurezza stradale delle diverse soluzioni possibili per un progetto di infrastruttura. L’infrastruttura stradale proposta si



propone di dare una risposta a una domanda presente e futura di traffico nel quadro della mobilità esistente per componenti di traffico, classi veicolari e funzioni per categorie. La Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS) istituito dal Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n.35 costituisce per tutte le strade norma di principio e si applica con le relative procedure di controllo della sicurezza stradale, di gestione della sicurezza della rete stradale ed di ispezione di sicurezza secondo le linee guida di cui al Decreto 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **La Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS) sulla base dei criteri di cui all'allegato deve carare i seguenti aspetti:**

1) Componenti della valutazione di impatto sulla sicurezza stradale:

- a) definizione del problema;
- b) identificazione degli obiettivi di sicurezza stradale;
- c) analisi della situazione attuale ed opzione dello status quo;
- d) individuazione delle differenti opzioni;
- e) analisi dell'impatto delle opzioni proposte sulla sicurezza stradale;
- f) confronto delle opzioni (attraverso anche l'applicazione dell'analisi costi/benefici);
- g) scelta delle possibili soluzioni;
- h) individuazione della miglior soluzione.

2. Elementi da prendere in considerazione:

- a) caratteristiche plano-altimetriche dell'infrastruttura stradale;
- b) analisi dell'incidentalità (individuazione del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti per tratte caratteristiche);
- c) obiettivi di riduzione dell'incidentalità e confronto con l'opzione dello status quo;
- d) individuazione delle tipologie di utenti della strada, compresi gli utenti deboli pedoni e ciclisti evulnerabili (motociclisti);
- e) individuazione dei volumi e delle tipologie di traffico;

- 4 In relazione al tema della ciclabilità il progetto è in contrasto con le norme nazionali e regionali che prevedono la presenza di sedi dedicate su tutte le strade di nuova costruzione, che il progetto non prevede, nonché carente della definizione o illustrazione di una strategia complessiva di organizzazione/previsione di un sistema di ciclabilità a livello territoriale comparabile con la costruzione di una corografia generale del sistema viario nella connessione e gerarchizzazione della complessiva rete stradale, in conformità con le strategie regionali e territoriali di sviluppo dell'offerta di mobilità ciclistica, e in uno con lo sviluppo dei collegamenti a carattere regionale ed interregionale e la valorizzazione dei contesti locali a carattere storico culturale ed ambientale come previsto dallo stesso PPTR.

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per gli interventi ivi proposto, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe: per le motivazioni sopra riportate sia da assoggettare al procedimento di VIA in quanto sono tali da attribuire al progetto potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, richiedono che la proposta progettuale sia sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del TUA.



I componenti del Comitato Reg.le VIA.

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

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali Arch. Stefania Cascella	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici Ing. Maria Carmela Bruno	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
3	Difesa del suolo -	-
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche -	-
6	Urbanistica Ing. Giovanni Resta	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
7	Infrastrutture per la mobilità Dott. Vitantonio Renna	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
8	Rifiuti e bonifiche -	-



	ASSET Ing. Maria Giovanna Altieri	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia -	-
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA -	-
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	-
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	-
	Esperto in Infrastrutture Ing. Francesco Pagliara	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Architettura Arch. Michele Cirillo	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Scienze Naturali Dott. Michele Bux	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE