



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

Dec/AS4/2004/0626

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

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

**per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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

## *in merito alla fase di costruzione:*

- le indicazioni risultano complete, pur se non particolarmente approfondite. L'esame delle quantità di materiale necessarie mette in risalto che il bilancio dei materiali non pone particolari problemi. Infatti, risulta elevata la percentuale di materiale che può essere reimpiegato nella fase di costruzione (circa il 70%), i quantitativi di smarino da porre a discarica, e la necessità di terre e inerti per la formazione dei rilevati/confezionamento dei calcestruzzi, sono di poco superiori ai 500.000 m<sup>3</sup>. Per ciascuna delle attività lo studio di impatto ambientale mette in evidenza la presenza di ampie disponibilità dei materiali conseguentemente non si evidenziano criticità in termini di realizzazione dei lavori;
- l'analisi per la determinazione degli impatti durante la fase di costruzione è stata eseguita per tipologia di interventi, evidenziando una sostanziale coerenza dei luoghi prescelti per la realizzazione delle opere. L'area, infatti, non presenta ricettori sensibili in prossimità dei siti di cantiere e l'unico attraversamento di rilievo del reticolo idrico superficiale è rappresentato dal Torrente Calderaro che è già oggi attraversato dalla strada e che nel tratto specifico verrà solamente adeguata;
- sono state evidenziate anche le possibili interferenze che potranno essere determinate dall'uso della viabilità durante la costruzione. L'analisi è svolta in modo tipologico e quindi non risulta tarata alla realtà dei luoghi vista la mancanza di scelta nei confronti dei siti di cava-discarica da impiegarsi. Lo studio evidenzia un impiego della viabilità da parte dei mezzi pesanti per un massimo di 16 veicoli l'ora durante la massima produzione dello scavo delle gallerie;

## *in merito alle mitigazioni*

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

**per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:**

***per la componente Atmosfera:***

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

***per la componente Vegetazione, flora e fauna:***

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

#### *per la componente rumore e vibrazione:*

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

#### **valutato altresì che:**

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

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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





# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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

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

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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

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

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

## **Premessa.**

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

## **Attraversamento territoriale**

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

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

## **Situazione vincolistica**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Conclusioni**

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

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

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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

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

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

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

Si ravvisa la necessità di:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

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

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

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

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

## **ESPRIME**

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

**quanto all'intervento sulla S.S. 89:**

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

**quanto all'intervento sulla S.S. 272:**

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

**E S P R I M E**

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





# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

## DISPONE

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

Roma li

21 LUG 2004

  
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

  
IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI