



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

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";

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 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della "SS.16, Variante di Foggia, Recupero del tratto dal casello Autostradale di Foggia al km 683+700, progetto di completamento, dal km 683+700 all'innesto del 1° lotto "Foggia-Incoronata" Comune di Foggia (FG) presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari rispettivamente in data 29 settembre 1999 e 12 febbraio 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia in data 12 febbraio 2001;

VISTA la nota n. 10972 della Regione Puglia del 5 dicembre 2000, pervenuta il 20 dicembre 2000, riferita al tratto dal casello autostradale di Foggia al km 683+700, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. 089/DIR/2001/00208 della Regione Puglia del 22 ottobre 2001, pervenuta il 23 ottobre 2001, riferita al tratto dal km 683+700 all'innesto del I lotto Foggia - Incoronata, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/29672/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 6 dicembre 1999, pervenuta in data 20 dicembre 1999, riferita al tratto dal casello autostradale di Foggia al km 683+700, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/12104/01/PF del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 maggio 2001, pervenuta in data 22 maggio 2001, riferita al tratto dal km 683+700 all'innesto del 1° lotto Foggia - Incoronata, con cui si esprime un parere favorevole;

*MW**GB*

VISTO il parere n. 429 formulato in data 2 agosto 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'ampliamento in sede a due carreggiate, due corsie per senso di marcia dell'intero sviluppo dell'esistente strada statale denominata Variante SS16 di Foggia, che aggira la città di Foggia sui lati nord-ovest e sud e ricollega, con itinerario interamente esterno e distanziato dall'ambito urbano, i tronchi di S.S.16 a nord e a sud e del primo tratto, dalla Variante fino al sopracitato casello dell'Autostrada A14, della Tangenziale di Foggia, che nella sua interezza invece aggira la città sui lati nord e sud-est;

l'intervento, oltre al raddoppio delle corsie di marcia su due distinte carreggiate divise da spartitraffico, prevede la ristrutturazione a due livelli di tutte le intersezioni, attualmente a raso;

- in entrambi i tronchi citati, il progetto prevede il mantenimento degli attuali caratteri tipologici costruttivi e di profilo altimetrico, innovando solo con alcuni nuovi tratti in viadotto per l'eliminazione degli attraversamenti a raso e l'introduzione di svincoli a livelli sfalsati, accentuando, talora, elevazione e pendenza di quelli esistenti per l'adeguamento dei franchi in sottopasso. Ancora in entrambi i casi è prevista la realizzazione di tratti di strade complanari a doppio senso di marcia su entrambi i lati, innestate nelle strade trasversali integrate agli svincoli, destinate a mantenere l'accessibilità ai fondi ed insediamenti sparsi presenti ai lati della strada da ampliare. Il tracciato di tali strade di servizio locale si mantiene aderente, ove possibile, alle carreggiate principali, discostandosene solo in corrispondenza degli svincoli e laddove in aderenza al corpo stradale si trovano edifici con limitati spazi di pertinenza, che quindi vengono aggirati alle spalle su tracciati esistenti o ai confini dei lotti;

- la sezione adottata per le carreggiate principali è larga 18,60 m e prevede 4 corsie di marcia da 3,50 m e due banchine esterne di 1,75 m, separate da uno spartitraffico di 1,10 m attrezzato con barriera continua New Jersey; la sezione per le strade di servizio complanari è larga 8 m.

Nei tratti in rilevato (sia delle carreggiate principali che delle complanari) si prevedono scarpate preferibilmente inerbate con pendenze 2/3; per esigenze di contenimento dell'ingombro planimetrico sono previsti talora muri di contenimento. Ai margini delle carreggiate principali è prevista l'introduzione di due cunette continue in calcestruzzo, sulle quali viene convogliata l'acqua di piattaforma anche delle eventuali carreggiate complanari; le cunette scaricano su vasche di raccolta delle acque di prima pioggia e degli sversamenti accidentali. L'ubicazione e il numero delle vasche, inizialmente determinato in base alla pendenza della livelletta ed alla superficie stradale da servire, è stato maggiormente dettagliato nell'Integrazione, ma non a coprire tutto il tracciato.

Per l'insieme comprensivo anche delle opere accessorie, lungo l'intero sviluppo dell'opera (Variante + tratto di tangenziale) si prevede l'occupazione, ai lati della fascia occupata dall'attuale corpo stradale, di ulteriori aree per una profondità di 10 m (su ciascun lato); laddove presente, per ciascuna complanare si occuperà una fascia di ulteriori 8 m.

In aggiunta all'ingombro del corpo stradale, vi sarà sul fianco sud un'ulteriore occupazione di suolo (10 m) per lo spostamento, lungo tutto il tracciato, di una condotta ASI;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

osservato che:

- l'attuale sede stradale risulta non protetta idraulicamente se non occasionalmente; per la maggior parte dei casi le acque si disperdono lungo i rilevati stradali senza cunette filtranti. I nuovi fattori di carico non rendono opportuna la dispersione delle acque con infiltrazioni al lato strada;
- per il reperimento di inerti per la formazione dei rilevati e della fondazione stradale si potrà usufruire delle numerose cave autorizzate attive nel Foggiano, localizzate alle pendici del Gargano e nel Tavoliere, e in particolare di quelle ubicate nei territori più vicini ai lavori.
Per lo smaltimento degli inerti da demolizione di alcuni fabbricati e da scavo per fondazioni e cunette e vasche di raccolta acque si usufruirà di due idonee discariche autorizzate (2^a categoria, tipo A, inerti non inquinanti), nel territorio circostante, una delle quali è dotata di impianto per la frantumazione degli inerti derivanti dalla demolizione di opere civili;
- siti di cantiere provvisorio saranno le aree di svincolo nonché un sito aggiuntivo, a lato strada, in corrispondenza di un tratturo già interrotto, al km 679+250 della Variante.
Per evitare impatti sui pozzi e sui corpi idrici ad uso agricolo, le acque di cantiere, derivanti dai servizi igienici e dalle mense, dal lavaggio dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici, dalle officine di manutenzione dei mezzi meccanici e dal lavaggio di inerti contenenti particelle in sospensione, saranno adeguatamente trattate in modo di volta in volta specifico con disoleatura e/o sedimentazione e/o trattamento biologico aerobico e/o chiariflocculazione. Al termine, le acque depurate (con clorazione finale) verranno immesse nella rete dei canali di bonifica della zona oppure convogliate in pozzi disperdenti trivellati appositamente; i fanghi, essiccati, verranno inviati a destinazione finale. Trattamento di decantazione dovranno subire le acque in eccesso raccolte nelle fasi di getto di calcestruzzo. La cantierizzazione vedrà in generale, per quanto possibile, precedere tutti gli interventi per la realizzazione delle strade di servizio e dei sovrappassi, e solo come ultima fase l'intervento di allargamento della carreggiata principale, senza interruzione o penalizzazione del traffico (deviato sui tratti delle strade di servizio laterali);
- le linee generali di esecuzione per i lavori di opere a verde sono quelle indicate nel Capitolato Generale delle opere a verde del Ministero dell' Ambiente;
- l'ipotesi di modificare le attuali intersezioni rendendole a livelli sfalsate, realizzando o meno l'intervento di potenziamento della sezione, ma comunque senza realizzare le strade di servizio complanari non è stata ritenuta praticabile per l'elevata complessità e numerosità delle inevitabili ulteriori opere di scavalco, mentre un'ipotesi di tracciato in nuova sede con rimozione del corpo stradale attuale non è stata considerata per gli elevati impatti di separazione e sottrazione di territorio, oltre che per la parziale disponibilità di varchi e talora opere già predisposte per la sezione del Tipo III C.N.R. su alcuni nodi di intersezione sul tratto da potenziare.
Per altro verso l'ipotesi 'zero', ovvero di non modificare né sede né sezione tipo né intersezioni e immissioni è risultata inammissibile per le necessità di ampliare la strada per ottenere un livello di servizio adeguato, sia per capacità e velocità che per sicurezza di manovra alle intersezioni, a fronte di una situazione attuale caratterizzata da un livello di servizio inadeguato per la velocità assai disomogenea per la presenza di traffico misto e di incroci a raso;
- l'ambito di sviluppo della strada in valutazione non presenta vegetazione di tipo spontaneo ma fondi coltivati, che nel tratto a sud cedono il posto ad insediamenti antropici; solo sui cigli stradali

o comunque in aree di ritaglio tra colture, insediamenti e infrastrutture prevalgono talora boscaglie decidue di *Quercus Pubesciens* (Roverella) e *Ostrya carpinifolia*, insieme ad alcune specie non autoctone di *Pinus Pinea*. Le emergenze appaiono soprattutto sul tratto est, appaiono anche filari di *Cipressus Sempervirens* a cingere le recinzioni della strada; non risultano presenti, secondo il censimento effettuato dalla Regione, alvei monumentali. La povertà sul piano forestale e l'alto grado di antropizzazione impediscono le condizioni per la presenza faunistica, se non in migrazione o sui fondi coltivati, con biotopi da colture;

Nell'alveo del torrente Celone, per la regimazione delle acque vi è stata perdita di complessità della forma; lungo le sponde troviamo rare boscaglie di *Populus Alba* e *Polulus Nigra*;

- la pianura del Tavoliere, con numerose opere di bonifica ed irrigazione per le zone arative, è stata per secoli estensivamente coltivata a grano. L'insediamento umano nel territorio aperto è caratterizzato da poche case agricole o masserie, prevalendo la concentrazione urbana sia dei braccianti giornalieri che dei proprietari terrieri, anche a causa del brigantaggio diffuso.

Oltre ai fondi coltivati esistevano pascoli luogo di transumanza, e lo spostamento stagionale avveniva lungo i tratturi, ampie strade a fondo naturale con ampie fasce laterali asservite a pascolo.

Il paesaggio storico riscontrabile lungo i tratti nord ed ovest dell'opera in questione è senz'altro di forte valenza e racchiude i temi del fondo pianeggiante assai frazionato, della masseria e del tratturo; non vi sono ambiti archeologici (il più vicino è l'antica città di Arpi, su una zona estesa 400 ha, 8 km a nord di Foggia);

valutato che:

- nel complesso, trattandosi di intervento di adeguamento e potenziamento di un'infrastruttura già esistente per la quale, sulla base degli strumenti di pianificazione non si sono rilevate criticità o incompatibilità particolari, può giudicarsi esaustivo l'accertato stato di implicita "non incongruenza", formale e sostanziale con gli obiettivi e le previsioni della programmazione nazionale.

- il ruolo dell'intero anello della tangenziale quale sistema di connessione e smistamento tra le diverse direttrici ed attrezzature territoriali della provincia (il porto, l'aeroporto, il casello autostradale, i sistemi logistici e produttivi della direttrice verso Cerignola/Bari, i sistemi insediativi dell'area Garganica, dell'area pedeappennica e delle direttrici verso Campobasso e Potenza/Matera), i cui traffici si dispongono e convergono radialmente sul capoluogo ed a cui l'anello Variante+Tangenziale sarà potenziato, reso omogeneo e fluido.

In questa visione, l'intervento di adeguamento e potenziamento dell'intero sistema anulare, può trovare una propria giustificazione programmatica, quale occasione per predisporre un'attrezzatura d'area vasta adeguata, per capacità e livello di servizio anche anticipatamente all'effettivo andamento della domanda di traffico, al ruolo di sostegno di un assetto ordinato di sviluppo economico ed insediativo dell'intero territorio;

- si può inoltre ritenere motivazione giustificativa la finalità di adeguamento anche preventivo della rete primaria locale (il sistema di circonvallazione territoriale) ad una prospettiva di sviluppo insediativo locale strutturata lungo le varie direttrici radiali attorno al capoluogo, che un simile asse raccorda e riordina tra loro. Un intervento dichiaratamente di 'anticipo' o addirittura stimolo della domanda locale, e come tale giustificabile;

Handwritten initials: "M.W." and "G.S." with a signature.



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- le dimensioni complessive degli interventi di realizzazione di nuova viabilità locale, per lo più complanare, finalizzata al ripristino dell'accesso ai fondi frontisti ora direttamente accessibili dalla Variante o dal tratto di tangenziale, sono apparse rilevanti e, in relazione alle situazioni concrete rilevate sul territorio, sovradimensionate;

a seguito della segnalazione effettuata, a tal riguardo, il Proponente ha provveduto ad una nuova analisi delle esigenze di accesso e ad una riformulazione generale del progetto di viabilità accessoria, con maggior attenzione al consumo di suolo diretto ed indiretto (interclusioni), a tal fine utilizzando sistematicamente tutti i tratti di viabilità minore, vicinale o rurale, già esistenti in sito o nelle immediate prossimità.

Il processo ha prodotto la riduzione di ben 11 km dello sviluppo complessivo di tale nuova viabilità accessoria, ed ora il progetto si presenta decisamente ottimizzato e proporzionato alle esigenze;

- quanto alle altre caratteristiche progettuali, si segnalano come aspetti di una qualche particolare rilevanza ai fini della tutela della salute pubblica o di rilevanza ai fini della compatibilità ambientale:
 - l'opportunità di una debita considerazione delle esigenze di sicurezza della mobilità degli utenti deboli sulla viabilità intersecata e ricucita con opere di sovrappasso o sottopasso, con la previsione, laddove opportuno, di appositi spazi esclusivi protetti (piste ciclo-pedonali anche promiscue);
 - l'opportunità di una riconsiderazione, da parte del proponente, dello schema funzionale e della geometria di alcuni nodi di scambio, laddove, rispetto al disegno adottato (ad esempio "a 8" o "a forchetta"), appaiono sempre più chiaramente convenienti tipologie funzionalmente più semplici e comunque di capacità elevata, di maggior compattezza planimetrica e quindi minor consumo di suolo sia diretto che indiretto (ad esempio, il 'diamante' con rotatoria di raggio contenuto); tale riconsiderazione appare particolarmente opportuna nei casi dei nodi con le strade di seguito individuate: S.C.V. Sprecaceneri; S.S. 17 per Lucera; S.S. 90 per Napoli; S.C. Tiro a Segno;
- la caratterizzazione ambientale, effettuata, appare sufficiente a cogliere, con adeguato dettaglio e con visione d'insieme, le caratteristiche di ciascuna componente ambientale e le relative sensibilità, sulla base delle quali il Proponente ha individuato, con sistematicità, i potenziali impatti ambientali dell'opera in oggetto. Nel complesso, per la natura dell'opera (ampliamento in sede di strada già esistente di impianto non storico, parzialmente già attrezzata con alcuni svincoli ed opere accessorie, per previsioni di traffico di entità non elevata) e per il contesto ambientale (pianura coltivata con scarse presenze naturalistiche, in un clima arido e con un reticolo idrografico superficiale estremamente semplificato ed inaridito da captazioni a monte, in un territorio di storica bassa densità insediativa) si può ritenere che l'intervento determini in generale impatti di dimensione e di intensità non rilevanti, o comunque controllabili e mitigabili adeguatamente. Rispetto alle indicazioni e proposte del Proponente, risulta opportuno avanzare ulteriori considerazioni e proposte di mitigazioni relativamente ai temi di: tutela dei siti a vocazione o potenzialità naturalistica/paesaggistica; tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee; tutela del suolo vegetale e della fauna; tutela della qualità dell'aria e del clima acustico;
- il progetto prevede già adeguate opere di scavalco dei corsi d'acqua (naturali o artificiali) intersecati, così come del reticolo di scolo dei terreni agricoli. Il progetto non ha portato invece, sin

dal primo momento, una adeguata e circostanziata cura per la tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei dai potenziali impatti derivabili dal recapito dei drenaggi della piattaforma stradale, comprendenti le acque di prima pioggia e gli sversamenti accidentali. L'originaria proposta infatti, prevedeva l'adozione di opere di presidio idraulico con vasche di sicurezza solo per una parte minore del tracciato (in corrispondenza dei ricettori superficiali di maggior sensibilità), riservando agli altri tratti sistemi di dispersione diretta in sottosuolo (fossi perdenti). In corso d'istruttoria, il Proponente ha meglio circostanziato la situazione di falda dell'intero ambito di intervento, rilevando come, diversamente dalle informazioni iniziali, la falda superficiale sia assai prossima alla superficie (ad una quota variabile tra -5 e -3 m) e che lo strato intermedio, per composizione e granulometria, abbia permeabilità media e scarso potere filtrante.

A seguito di tali precisazioni, ed ancora diversamente dalle ipotesi di adeguamento del progetto formulate dal proponente in occasione delle Integrazioni (che prevedevano ancora la dispersione di poco meno di metà delle acque di piattaforma di prima pioggia in fossi perdenti), data la natura geolitologica, le caratteristiche di permeabilità media e la presenza di una falda a 3-5 m dal p.c. del tracciato, appare opportuno prevedere per tutta l'estensione dell'opera la raccolta delle acque di piattaforma ed il conferimento in presidi idraulici, composti da vasche di trattamento con successivo recapito ai circuiti superficiali, oppure, laddove ciò non sia possibile, da ecosistemi filtro a dispersione. Data la elevata quota della falda, è opportuno prescrivere specifiche verifiche di permeabilità alle opere di fondazione profonda necessarie per le, peraltro poche, opere d'arte (ponti, sovrappassi e sottopassi);

- le considerazioni del proponente riguardo la qualità dell'aria attuale e prevista risultano nel complesso attendibili; le conclusioni circa un impatto significativo solo per gli inquinanti Pb e particolato risultano condivisibili, così come i richiami alle prospettive di significativo miglioramento generale per il Piombo e alla non esclusiva dipendenza del particolato dalle emissioni di traffico. Risultano opportune e adeguate le indicazioni di introduzione, ogni qualvolta possibile, di zone alberate a filtro verso i ricettori residenziali, così come la previsione di sistematici monitoraggi in fase d'esercizio, specie appunto per gli inquinanti previsti significativi. Per tali monitoraggi appare opportuno utilizzare modalità che consentano un confronto con i limiti normativi riportati nella Direttiva 1999/30/CE del 22 aprile 1999, per postazioni individuate secondo i criteri stabiliti dal D.Lgs 4 agosto 1999 n. 351, prendendo comunque in considerazione tutti i parametri che caratterizzano la qualità dell'aria; a tal fine appare quindi opportuna anche la definizione di un dettagliato programma di monitoraggio concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali, ai quali il Proponente potrà eventualmente anche demandarne l'esecuzione materiale, previo protocollo d'intesa per il relativo convenzionamento;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 10972 della Regione Puglia del 5 dicembre 2000, pervenuta il 20 dicembre 2000, riferita al tratto dal casello autostradale di Foggia al km 683+700, con cui si esprime un parere, positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Milw
GBR



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- deve essere prevista la regimentazione e il trattamento delle acque meteoriche secondo quanto previsto dal decreto L.vo n. 152/99 con particolare riferimento all'area di attraversamento del torrente Celone e delle zone ove la falda si presenta più superficiale;
- che le opere di mitigazione descritte nello studio di V.I.A. siano totalmente recepite dal progetto esecutivo;

CONSIDERATA la nota n. 089/DIR/2001/00208 della Regione Puglia del 22 ottobre 2001, pervenuta il 23 ottobre 2001, riferita al tratto dal km 683+700 all'innesto del I lotto Foggia - Incoronata, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

quadro di riferimento programmatico

nel complesso dunque il quadro di riferimento programmatico conferma l'utilità dell'intervento:

l'acquisizione dell'obiettivo dello sviluppo razionale dei sistemi di trasporto in Italia, la creazione dei centri intermodali, degli interporti e di ogni struttura e servizio idonei alla connessione e al trasporto delle merci da una modalità all'altra, passa anche attraverso l'ammodernamento e l'ampliamento della S.S. 16. A tale proposito si denota però la mancanza di complessiva programmazione e sinergia tra le diverse Amministrazioni ed Enti.

Su tale quadro si rileva che:

- non sono definiti i tempi di attuazione dell'intervento (D.P.C.M. 21.12.1988 art. 3 comma 2 lettera c);
- nessuna indicazione è fornita circa le conseguenze sulla rete dei trasporti durante l'esecuzione dei lavori fino alla fase di completamento ed esercizio;
- non è ben esplicitato il rapporto progetto proposto e il PUTT/P vigente;
- si denota la assenza di programmazione per il sistema trasporti del suo insieme allorquando lo stesso SIA, nella sintesi non tecnica, afferma: "la linea ferroviaria adriatica, di concezione sorpassata, assolve male ai suoi compiti di trasporto combinato";

quadro di riferimento progettuale

per quanto riguarda l'articolazione delle attività necessarie alla realizzazione dell'opera in fase di cantiere, il Sia prevede di occupare un'area al km 679 + 250 della variante S.S.16 ove già è in essere un incrocio a raso interrotto e da non ricostituire.

A tale proposito si ravvisa l'assenza, ad esclusione del trattamento delle acque di cantiere, delle indicazioni e prescrizioni per il contenimento degli impatti durante la fase di costruzione. Allo stesso modo non risultano esaustive le indicazioni sulle condizioni (tipo quantità e modalità) di utilizzazione delle risorse naturali e di materie prime (sostanzialmente acqua ed energia) durante la realizzazione e la fase di esercizio dell'opera. Si segnala, inoltre, che nessuna informazione (quantità, modalità di accumulo, conservazione, ecc.) viene fornita circa il terreno vegetale proveniente dagli scavi e accantonato nell'area di cantiere fisso: lo studio in tal caso prevede esclusivamente la realizzazione di una recinzione protettiva senza null'altro proferire;

quadro di riferimento ambientale

tuttavia c'è da sottolineare l'assenza di informazioni circa la componente acqua: l'indicazione degli impatti su scala ordinale del tipo alto/medio/basso non è decifrabile.

*V. Bini**GR*

Tra gli impatti negativi la cui stima equivale ad un'intensità alta citiamo:

1) ambiente idrico - alterazione delle falde:

- nell'area prevista per la realizzazione di un sottopasso e di un sottovia è possibile l'interferenza con falde sotterranee. Le opere in questione prevedono fondazioni su pali e sebbene esse sono già esistenti, si è previsto di ripristinare la continuità idrica qualora venisse interrotta e il ripristino delle utenze danneggiate;

2) ambiente idrico - rischio di inquinamento delle acque per versamento accidentale di inquinanti e dilavamento del manto stradale:

- l'aumento del traffico, le piogge rare e intense e l'orografia pianeggiante determinano l'impatto negativo sia in fase di costruzione che di esercizio. L'area di maggiore criticità risulta la zona che include un canale al km 685+527. Il progetto prevede un progetto unico per tutta la variante con la realizzazione di vasche stagne e, solo ove necessario, parziale cunetta in cis ai piedi del rilevato per il raccoglimento e convogliamento delle acque. Gli ambiti territoriali che si è valutato di proteggere sono il canale suddetto e la zona a maggior rischio di svernamenti accidentali dal km 686 alla fine del progetto di completamento. Non sono illustrati sistemi di intervento nell'ipotesi del manifestarsi di emergenze particolari;

3) suolo e sottosuolo - modifica dell'assetto geomeccanico:

- l'intervento prevede ulteriori carichi che possono provocare cedimenti o comunque diversità di comportamento dei terreni. Sono previste fondazioni su pali che si assesteranno su substrati del terreno più profondi e più resistenti;

4) atmosfera, rumore e salute pubblica:

- il transito di autoveicoli provoca gli impatti sulle prime due componenti lungo tutto il percorso, mentre solo le aree più popolate ne sono interessate per la componente salute pubblica;

5) ambiente biologico - alterazione del valore paesaggistico di elementi naturalistici, alterazione del valore paesaggistico di elementi insediativi, sottrazione di superficie agricola, interruzione del continuum agricolo e interferenze con linee infrastrutturali:

- l'ampliamento della sezione del tracciato aumenta il distacco tra paesaggio, aree agricole e viabilità. Tale ampliamento ovviamente sottrarrà superficie agricola ed habitat naturali con spessore variabile dai 10 ai 20 m, escluso il tracciato esistente;

- in prossimità dei centri abitati e degli insediamenti, a margine della strada, saranno piantate siepi di essenze arboree (si consiglia l'utilizzo di essenze autoctone). Oltre a queste, a protezione dei centri residenziali e degli insediamenti produttivi si prevede la realizzazione di barriere fonoassorbenti con adesivi idonei a ridurre le collisioni dell'avifauna.

Il depauperamento della fauna e della flora è minimo. Il corpo strada funge da effetto barriera alle specie animali e quindi ostacolo alla loro riproduzione: il progetto prevede la realizzazione di sottopassi per la fauna terrestre ogni 200 m. L'aumento di traffico determinerà anche l'aumento di animali investiti: si eviterà di porre siepi sul margine strada e tra le corsie. L'effetto barriera vale anche per la flora, ma si sottolinea come tale effetto sia già esistente e che si tratta di ambiente fortemente degradato e antropizzato, con vegetazione spontanea presente esclusivamente lungo le rive dei torrenti.

HW
GS



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

*L'impatto visivo delle opere sarà minimizzato tramite inerbimento e piantumazione di arbusti tipici della macchia mediterranea. Si prevede inoltre una riqualificazione ambientale e paesaggistica nell'area del tratturo S. Lorenzo;
non è previsto nessun tipo di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori né nella fase successiva di esercizio;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/29672/99 del 6 dicembre 1999, pervenuto in data 20 dicembre 1999, riferito al tratto dal casello autostradale di Foggia al km 683+700, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

vista la nota prot. n. 30772 del 28/09/1999 dell'Ente Nazionale per le Strade - Compartimento della Viabilità per la Puglia - Bari, qui pervenuta in data 30/09/1999 prot. n. ST/407/23749/99, con cui si richiede a questo Ministero di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda il recupero del tratto della Strada Statale n. 16 Adriatica dal casello autostradale di Foggia al km 683+700;

vista la nota n. ST/407/24143/99 del 05.10.1999, con la quale quest'Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze di Bari e di Taranto di voler valutare quanto argomentato dall'ANAS di Bari;

- *il territorio attraversato dal tratto stradale risulta interamente pianeggiante, scarsamente antropizzato, privo di valenze architettoniche e caratterizzato, prevalentemente, da vegetazioni coltivate e scarsamente, da vegetazione spontanea;*
- *la struttura viaria attraversa il fiume Celone, inserito negli elenchi delle acque pubbliche, in due tratti dove l'alveo presenta la perdita della complessità naturale dovuta alla regimentazione delle acque;*
- *l'attuale struttura viaria ha già prodotto l'interruzione della continuità morfologica, ambientale e fruitiva del territorio intersecando la rete di tratturi già fisicamente e formalmente depauperati degli originari valori storici e culturali;*
- *il progetto contempla interventi mirati, prevalentemente, all'ampliamento della sezione viaria e non prevede modifiche altimetriche e planimetriche del tracciato esistente;*

si esprime parere favorevole subordinato alla prescrizione di realizzare opere di mitigazione dell'impatto visivo lungo le scarpate dei rilevati e oasi di assenze arboree d'alto fusto in luoghi da definire, nonché di operare il reinserimento della vegetazione ripariale per il torrente Celone;

vista la nota n. 26031 dell'11 novembre 1999 della Soprintendenza Archeologica della Puglia qui pervenuta in data .. novembre 1999 al prot. n. ST/407/27626/99 nella quale si rilascia il nulla osta al progetto ritenendo necessario, però, che le fasi di scavo dovranno essere costantemente seguite da propri tecnici o da esterni all'Amministrazione, con spese a carico dell'ente committente che si impegnerà a sostenere anche i costi di eventuali necessari scavi di natura archeologica;

temuto conto che l'analisi e le verifiche condotte dal richiedente con lo studio di V.I.A. evidenziano che l'opera in progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, rivela alcuni siti di aree critiche - aree degli svincoli a livelli sfalsati, dei rilevati delle rampe di accesso, l'allargamento dei ponti sulla ferrovia e sul torrente Celone e dei cavalcavia sulle strade statali

V.M.

G.S. R.

che intersecano il tracciato della S.S. 16 Adriatica – dove l'impatto è valutato negativo per l'alterazione del valore paesaggistico e della percezione del paesaggio stesso composto anche da elementi insediativi di tipo agricolo e che i lavori previsti ricadono in parte su aree fratturali sottoposte a vincolo ex legge 1089/39 con D.M. 22.12.1983 e sull'area vincolata ex legge 431/85, art. 1, lettera C, del torrente Celone;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze della Puglia competenti, esprime parere favorevole ai soli fini ambientali a condizione che:

- anche in assenza di evidenze archeologiche, ma tenuto conto della ben nota alta incidenza di tali ritrovamenti nel territorio foggiano, le fasi di scavo dovranno essere precedute da saggi archeologici, per i quali l'Ente Nazionale per le Strade dovrà provvedere con le necessarie coperture finanziarie, ed essere costantemente seguite da tecnici esperti;*
- tenuto conto che il tracciato da ammodernare, in tutta la sua lunghezza, si interseca con il tracciato di antichi tratturi, sia pur già alterati, tale presenza dovrà essere opportunamente evidenziata con adeguate alberature e sistemazione a verde;*
- le opere di mitigazione degli effetti negativi dell'impatto visivo della struttura viaria, oltre a quelle previste nello studio, dovranno riguardare, sia ai piedi delle scarpate che in luoghi critici, la piantumazione di vegetazione arbustea di macchia mediterranea e la creazione di oasi di essenze arboree di alto fusto;*
- la vegetazione naturale di tipo ripariale del torrente Celone deve essere reinserita in modo da intervenire anche sulle opere di regimentazione delle acque già realizzate e che alterano la complessità naturale del torrente.*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/12104/01/PF del 4 maggio 2001, pervenuto in data 22 maggio 2001, riferito al tratto dal km 683+700 all'innesto del 1° lotto Foggia - Incoronata, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

in riferimento alla nota n.4055 del 9.02.2001 dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della Viabilità per la Puglia con la quale si presenta domanda di pronuncia sulla compatibilità ambientale ex art.2 legge 349/86 secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27.12.1988 per il progetto indicato in oggetto;

vista la nota n. ST/407/6771/01 del 13.03.2001 con la quale questo Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze della Puglia di voler valutare quanto argomentato dal richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota n.7759 del 13.04.2001, registrata agli atti di questo Ufficio Centrale al prot. n. ST/407/10859/01 del 13.04.2001, nella quale la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia, evidenziando che l'area interessata non è soggetta a vincoli di natura paesaggistica ai sensi del D.L.vo 490/99 e che l'unica emergenza è rappresentata dal tratturo S. Lorenzo, considerando la natura degli interventi proposti e le trasformazioni previste che ripropongono sostanzialmente le configurazioni materiali e formali dell'assetto attuale del tracciato e le opere che non alterano i tratti costruttivi dell'ambito di paesaggio interessato,



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

ritiene di non sollevare obiezioni in merito alla esecuzione di quanto proposto nel progetto suggerendo, comunque, che i fianchi dei nuovi rilevati siano opportunamente inerbiti con specie vegetali autoctone;

vista la nota n. 7285 dell'11.04.2001, registrata agli atti di questo Ufficio Centrale al prot. n. ST/407/10703/01 dell'11.04.2001, nella quale la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia rilascia il nulla osta poiché nell'area interessata dalle opere proposte sono assenti evidenze archeologiche ed esprime parere favorevole all'attraversamento del Tratturo Regio, sottoposto alla tutela della legge 1089/39 con D.M. 22.12.1983 che già è attraversato dal percorso attuale della tangenziale. Pur tuttavia, considerata l'entità delle opere da eseguirsi e l'alta incidenza di ritrovamenti archeologici nel territorio foggiano, la stessa Soprintendenza ritiene che tutte le fasi di scavo debbano essere costantemente seguite da tecnici esperti e che l'Ente Nazionale per le Strade si impegni a sostenere i costi di eventuali scavi archeologici che dovessero ritenersi necessari;

considerato l'attento esame delle analisi e delle verifiche condotte dal richiedente con lo Studio di valutazione di impatto ambientale riferito al progetto che riguarda l'ampliamento del tratto viario indicato in oggetto che non prevede modifiche planimetriche né altimetriche dell'attuale asse e che, quindi, attraversa un paesaggio caratterizzato prevalentemente da seminativo, vigneti e pascolo e che risulta fortemente compromesso dalla presenza di insediamenti produttivi e da infrastrutture;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto e le note delle Soprintendenze della Puglia esprime parere favorevole ai soli fini ambientali alla realizzazione delle opere indicate in oggetto prescrivendo che i fianchi dei nuovi rilevati siano opportunamente inerbiti con specie vegetali autoctone e che le fasi di scavo debbano essere costantemente seguite da tecnici esperti ed in accordo con la Soprintendenza competente;

preso atto che non 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;

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 circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla "SS.16, Variante di Foggia, Recupero del tratto dal casello Autostradale di Foggia al km 683+700, progetto di completamento, dal km 683+700 all'innesto del 1° lotto "Foggia-Incoronata", Comune di Foggia (FG) presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) le corsie di marcia dovranno preferibilmente essere larghe 3,75 m conformemente a quanto prescritto nella circolare ANAS n. 38 del settembre 1999.

Quanto alla larghezza dello spartitraffico centrale e delle banchine laterali (corsie di emergenza), il Proponente valuterà l'opportunità di adottare volontariamente, sin d'ora e per l'intero intervento o quanto meno per l'intera Variante alla SS.16, gli standard progettuali stabiliti per le nuove strade dalle nuove norme di progettazione stradale, redatte ai sensi del Nuovo Codice della Strada e già conclusivamente definite in sede tecnica ed attualmente in iter di approvazione amministrativa, in funzione delle specifiche condizioni di incidentalità e di traffico attuale e futuro, degli spazi disponibili nonché del livello di sicurezza che si intende conseguire.

In ogni caso il Proponente verificherà la possibilità di applicare le emanate normative ai fini del dimensionamento di tutte le opere d'arte del corpo stradale principale (ponti, sovrappassi, sottopassi, piste di decelerazione ed accelerazione, tombini scatolari, ...) nonché della definizione degli espropri e della collocazione spaziale delle opere accessorie (fossi di guardia, vasche di sicurezza, barriere acustiche, recinzioni, viabilità accessoria, ...), così da predisporre quanto più possibile l'opera agli eventuali futuri adeguamenti senza o con minimi ulteriori impatti sulle aree e le componenti ambientali ed insediative contermini;

- b)** la rete della viabilità accessoria complanare al corpo stradale principale dovrà adottare lo schema di sviluppo e tracciati proposto nelle tavole riportate nella documentazione integrativa presentata;
- c)** i tratturi intersecati dall'opera per i quali l'Amministrazione Comunale di Foggia, specificamente interpellata dal Proponente, esprimerà l'interesse per il mantenimento o il ripristino della continuità di percorrenza, o per i quali un ulteriore approfondimento di studio da parte del Proponente evidenzierà la valenza storica, paesaggistica/ambientale e/o funzionale, dovranno essere oggetto di sistemazioni che ne garantiscano, in sovrappasso o in sottopasso, una confortevole e sicura percorribilità almeno di tipo ciclopedonale e che si pongano quanto più possibile planoaltimetricamente allineate in continuità diretta con il tracciato degli stessi.
Se necessario per ottenere soluzioni costruttive qualificate e quanto più possibile funzionali e spazialmente contenute, potrà modificarsi moderatamente, per brevi tratti, il profilo longitudinale dell'asse della Variante e della Tangenziale;
- d)** si dovrà effettuare una verifica sulle possibili modifiche di ottimizzazione della geometria e della dimensione degli svincoli sia esistenti che previsti che permettano una riduzione della dimensione degli stessi e del consumo di suolo diretto ed indiretto (interclusioni) da essi prodotto; in particolare ciò vale per i nodi con le strade: S.C.V. Sprecacenere; S.S. 17; S.S. 90; S.C. Tiro a Segno;
- e)** salvo dove risultasse non opportuno a seguito di apposita verifica del Proponente concordata con le Amministrazioni locali, le opere di sopra/sottopasso della viabilità ordinaria intersecata dovranno essere dotate di una sede protetta, di pendenza adeguata, per la mobilità in sicurezza degli "utenti deboli" (pedoni, ciclisti);
- f)** tutto il tracciato dovrà essere dotato di presidi idraulici di sicurezza, composti da vasche di trattamento con successivo recapito ai circuiti superficiali, oppure, laddove ciò non sia possibile, da ecosistemi filtro a dispersione, dimensionati e progettati per assolvere le funzioni di sedimentazione, disoleazione e filtraggio organico;
- g)** le fondazioni di opere d'arte che intersecano o possono intersecare la falda anche solo superficiale dovranno avere struttura e caratteristiche tali da non costituire impedimento al regolare deflusso della stessa;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

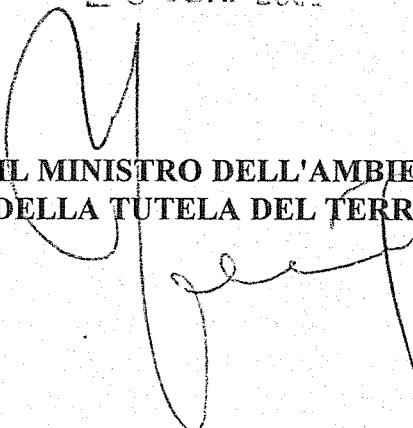
- h) gli interventi di ricomposizione e riqualificazione ambientale (alveo e fascia laterale del Celone, alveo e fascia del canale meridionale, siti di cantiere a costruzione ultimata, fasce marginali tratturi) dovranno essere oggetto di specifico progetto di dettaglio.
Analoga progettazione dovrà effettuarsi per le sistemazioni ed opere a verde tipo di arredo del corpo stradale e delle fasce laterali e delle aree circostanti svincoli, ponti, viadotti, per gli ecosistemi filtro collocati a valle dei sistemi di raccolta delle acque di piattaforma nonché per le eventuali opere di recapito finale al reticolo idrografico di superficie.
Tutti gli interventi dovranno essere realizzati secondo le modalità previste dalle Linee Guida per gli Interventi di Ingegneria Naturalistica predisposte dal Ministero dell' Ambiente.
In particolare, nella scelta delle specie per la rivegetazione delle scarpate dei rilevati, vanno privilegiate le specie arbustive locali a comportamento pioniero, salvo impiego di impianti d'irrigazione temporanea che consentono la messa a dimora di specie più esigenti delle serie locali;
- i) lo strato pedologico asportato dalle aree attualmente a verde o agricole dovrà essere adeguatamente conservato e riutilizzato per le opere a verde;
- l) la permeabilità dell'opera alla mobilità della microfauna dovrà essere conseguita con scatolari di h. max 1,50 m o comunque non transitabili all'uomo, da inserire, anche in parziale scavo, con la frequenza prevista ovunque l'altezza del rilevato lo consenta;
- m) per l'intero sviluppo dell'opera dovrà essere adottata pavimentazione drenante e fonoassorbente; per i tratti urbanizzati sui quali lo studio di impatto ambientale ha proposto l'introduzione di generiche barriere antirumore, il proponente dovrà preventivamente procedere ad una modellazione acustica tridimensionale relativa ad una fascia di adeguata larghezza; la verifica, effettuata utilizzando lo scenario di previsioni di traffico adottato dallo studio di impatto ambientale (Integrazioni, All. D, serie di tabb. n. 7) adotterà come riferimento i valori di qualità (tab. D, DPCM 14/11/97) delle zone acustiche delimitate dal Comune o perimetrate suppletivamente dal Proponente; con essa dovranno essere individuate la combinazione e le caratteristiche tecniche degli elementi fonoassorbenti (tipologia, estensione longitudinale ed altezza delle barriere, eventuale introduzione di rilevati laterali di appoggio agli stessi) necessari per il conseguimento integrale o parziale dei suddetti valori e comunque dei limiti assoluti di immissione (tab. C, stesso DPCM); analoga modellazione e verifica puntuale dovrà essere effettuata per gli insediamenti residenziali singoli presenti ai margini degli altri tratti;
- n) per gli eventuali sistemi di illuminazione dei nodi, si dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza della circolazione, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni verso l'alto e verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
- o) in aggiunta ai Piani di Sicurezza previsti dagli artt. 12 e 13 del D. Lgs. 494/96 dovrà essere redatto un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro:
- in fase di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi;
 - la programmazione di operazioni di innaffiamento delle piste tramite autobotti;
 - la protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...);

- la prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda di idrocarburi specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature di lavaggio manutenzione e rifornimento, e di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni;
- p) in fase esecutiva, una volta stabiliti i siti di cava o prestito e di smaltimento degli inerti, si dovrà procedere con uno studio delle prevedibili interferenze ambientali da traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento acustico, atmosferico, vibratorio, da polveri) e la conseguente definizione delle misure mitigative;
- q) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture 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 8 SETTEMBRE 2002


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI