

Il Ministro dell'Ambiente

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

CONSIDERATO che in data 4 febbraio 1998, il Direttore Generale del Servizio VIA, su parere della Commissione per le valutazioni di impatto ambientale, ha espresso giudizio interlocutorio negativo relativamente all'ampliamento da due a quattro corsie della S.S. 16 Adriatica, da realizzarsi nei comuni di Foggia, Carapelle, Orta Nova, Stornara e Cerignola;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di ammodernamento del tronco Foggia-Cerignola con l'ampliamento della sezione da 2 a 4 corsie lotti 1°, 2°, 3° e variante di Cerignola da realizzarsi nei Comuni di Foggia, Carapelle, Orta Nova, Stornara e Cerignola (FG), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia, con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari, in data 17 marzo 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Puglia in data 15 dicembre 1999 e 22 febbraio 2000;

VISTA la nota n. 7019 della Regione Puglia del 19 agosto 1997, pervenuta il 29 agosto 1997, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/407/11050/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 maggio 1999, pervenuta in data 20 maggio 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 348 formulato in data 27 gennaio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Puglia;



CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'ammodernamento del tronco Foggia-Cerignola con l'ampliamento della sezione da due a quattro corsie - lotti primo, secondo, terzo e variante di Cerignola;

- il nuovo progetto è relativo alla trasformazione dell'attuale sede stradale ad unica carreggiata del tronco Foggia-Cerignola della S.S. 16 in strada a doppia carreggiata, con spartitraffico centrale e complanari di servizio bidirezionali. La larghezza della piattaforma, pari a 10,50 m, sarà portata ad una sezione corrente di 18,60 m e quindi la strada, attualmente di tipo IV, assumerebbe le caratteristiche di una strada del III tipo;
- il tracciato in esame, della lunghezza di 33,10 km è suddiviso in quattro lotti funzionali;
- il primo lotto, tra il km 682 ed il km 690, attraversa per circa 6 km il nucleo industriale dell'A.S.I. del comune di Foggia e per i restanti 2 km territorio agricolo, caratterizzato dalla presenza di case sparse, del comune di Carapelle;
- il secondo lotto, dal km 690 al km 700, attraversa il territorio dei comuni di Carapelle ed Orta Nova con vocazione prevalentemente agricola;
- il terzo lotto, dal km 700 al km 709+500, attraversa il territorio dei comuni di Orta Nova, Stornara e Cerignola, anch'esso con vocazione prevalentemente agricola e caratterizzato dalla presenza di case sparse ed opifici;
- il quarto lotto Variante di Cerignola, dal Km 709+500 al Km 715+000, ricade interamente nel territorio comunale di Cerignola; sul lato interno il territorio è caratterizzato dalla presenza di edifici residenziali (già realizzati o in costruzione); sul lato esterno il territorio è agricolo con rari opifici e case sparse. Al chilometro 715+000, termine del progetto in esame, inizia il tratto già ammodernato della S.S. 16;

osservato che:

nel nuovo progetto presentato dall'ANAS e nel relativo nuovo studio di impatto ambientale sono stati trattati tutti i temi che avevano determinato l'espressione del precedente giudizio interlocutorio negativo da parte della Commissione VIA in particolare:

- è stato analizzato e scartato un tracciato alternativo individuato ad una distanza in asse di circa 4,5 km dalla S.S. 16;
- per l'analisi del traffico è stato costruito un grafo planare i cui nodi sono costituiti da quindici centri abitati tra cui Foggia, Cerignola e Barletta. Sulla scorta del traffico osservato nel 1990 in alcune sezioni della S.S. 16 sono stati determinati la capacità attuale dei tronchi ed i livelli di servizio al 1990. Successivamente, sulla scorta delle serie storiche dei conteggi classificati di traffico relativi alle sezioni di censimento, sono state costruite delle rette di regressione per la individuazione dei probabili trend di crescita all'anno 1998 (attualità), 2005, 2010 e così via di cinque anni in cinque anni, fino al 2030 che rappresenta l'anno orizzonte;
- nell'analisi costi/benefici sono stati affrontati i costi dell'adeguamento (dal km 682 al km 709) ed il costo della realizzazione del nuovo tratto (dal km 709 al km 715) con i benefici legati alla realizzazione dell'infrastruttura. Sono state inoltre esaminate alcune ipotesi, alternative all'intervento di ammodernamento, di diversa tariffazione del pedaggio autostradale per invogliare il traffico pesante a servirsi dell'autostrada A 14 in alternativa alla S.S. 16. Però nel SIA lo sviluppo longitudinale del tratto interessato dalla deviazione di traffico ipotizzata in alternativa all'intervento (uguale nelle tre varianti di traffico) è assai maggiore della dimensione dell'intervento in oggetto; infatti la sproporzione tra i 33 km del tratto in oggetto e i 150 km dell'ipotesi di deviazione del traffico dalla SS16 all'Autostrada risulta non apportare alcun vantaggio e

MMW
GB



Il Ministro dell'Ambiente

comporterebbe oneri di esercizio, in forma di perdita d'introiti di pedaggio, inutilmente elevati. Inoltre, nel sistema di pedaggiamento proposto, l'azzeramento tariffario risulta fruibile non solo dal target effettivamente da catturare (il traffico della SS16) ma anche da tutto il traffico già autostradale, indifferentemente dalla sua tipologia, con ulteriore elevata perdita d'introiti senza alcun vantaggio o beneficio;

- sono state censite un certo numero di possibili cave di prestito per l'approvvigionamento sia del materiale da utilizzare per la formazione del corpo stradale sia degli inerti necessari per il confezionamento dei conglomerati; sono stati individuati i volumi di materiale proveniente dagli scavi ed è stata ipotizzata una loro ripartizione tra sistemazioni a verde, attività di recupero e smaltimento in discarica;
- è stato considerato il rischio d'inquinamento da sversamento accidentale in prossimità dei torrenti Cervaro e Carapelle, prevedendo idonee vasche di raccolta;
- sono state effettuate le caratterizzazioni della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico ante e post operam;

considerato che:

- è stato evidenziato nel corso dell'istruttoria come le complanari fossero state progettate senza tenere in alcun conto l'ingombro territoriale prodotto dalla loro realizzazione e come in più punti determinassero l'interclusione di vaste aree con presenza di edifici all'interno;
- tutto il tracciato è stato oggetto di una rivisitazione progettuale da parte dell'ANAS e le complanari stesse sono state riconfigurate in funzione delle effettive esigenze degli accessi e delle strade interpoderali intersecanti la S.S. 16;
- a seguito di tale approfondimento è stato presentato un nuovo progetto nel quale sono stati individuati quei tratti di complanari che potevano essere eliminati senza compromettere l'accessibilità alla viabilità principale dalle numerose attività agricole, industriali e terziarie che insistono sul territorio. In particolare, dato l'avanzato stato dei lavori, non è stato ritenuto opportuno smantellare le opere già realizzate e relative al primo lotto, che pertanto non è stato rivisitato progettualmente; per il secondo ed il terzo lotto le complanari sono state invece ridimensionate. La riduzione così conseguibile ammonta a circa il 15% dello sviluppo totale. Tale misura, se temperata con le esigenze di accessibilità e di continuità d'itinerario per gli utenti deboli, si ridurrebbe a circa il 10 %.

Per l'ultimo tratto del terzo lotto è stata anche ipotizzata una soluzione progettuale diversa da quella originaria che prevede una variante planimetrica dal km 707+500 al km 709+200 ad Ovest dell'attuale tracciato, declassando l'attuale S.S. 16 al ruolo di complanare;

valutato che:

- non è stata comunque sufficientemente approfondita l'analisi delle soluzioni alternative in quanto doveva prioritariamente essere verificata la possibilità di utilizzare l'autostrada A14 dirottando su di essa quote consistenti del traffico della S.S. 16, secondo una ottimizzazione limitata al solo tratto strettamente corrispondente al tratto di strada ordinaria da decongestionare, e che i lavori del primo lotto, già parzialmente realizzati, si sarebbero potuti completare quasi per la loro totalità e si sarebbe dovuta studiare la possibilità di un adeguato raccordo all'autostrada.

Tale analisi sarebbe stata opportuna in considerazione del fatto che dai dati della Società Autostrade S.p.A. risulta che la tratta Foggia - Cerignola della A14 "è interessata da un traffico pari a soli 11.700 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG), meno di un terzo dei 38.200 VTGM dell'intera rete autostradale". Secondo quanto riportato nello studio di impatto ambientale tale tratta presenterà un carico di 12.500 veicoli/giorno al 2001 e di 26.000 veicoli/giorno al 2030.

Handwritten marks and signatures at the bottom left of the page.

Secondo i dati forniti il traffico classificabile "di estremità" nel corrispondente segmento della S.S. 16 e considerato tutto trasferibile nel corrispondente tratto di autostrada ammonterebbe a 16.000 veicoli/giorno nel 2001 ed a 23.000 veicoli/giorno nel 2030.

Di conseguenza, nella "soluzione autostradale" la sommatoria del carico naturale dell'autostrada e di quello originato dalla deviazione del traffico della S.S. 16 ammonterebbe a 28.500 veicoli/giorno al 2001 ed a 49.000 veicoli/giorno al 2030. Entrambi tali livelli di traffico sono giudicabili congrui con la capacità autostradale al livello di servizio C.

Il segmento di S.S. 16 compreso tra Inconronata e la tangenziale di Cerignola interessato dalla sostanziale riduzione di traffico sarebbe destinato a ricevere la viabilità locale. Infatti in tale tratto l'attuale sezione sarebbe largamente sovradimensionata rispetto al residuo traffico locale, orientativamente stimabile in non più di 6000 veicoli/giorno al 2001 nei punti più carichi ed in 9000 veicoli/giorno al 2030. Con tali livelli di traffico le intersezioni e gli innesti presenti in tale segmento richiederebbero adeguamenti e qualche intervento di ridisegno geometrico;

Considerato inoltre che:

- in base a quanto stabilito dalla convenzione stipulata tra l'ANAS e la Società AUTOSTRADE S.p.A. *"il Concessionario deve provvedere,, alla gestione delle autostrade assentite in concessione ivi compresi gli interventi di adeguamento necessari"*.

Inoltre secondo quanto previsto dall'art. 3 comma 1 della citata convenzione *"il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, ai collegamenti, agli allacciamenti e alle altre opere connesse alle autostrade affidate, per tutta la durata della concessione"*. In particolare alla lettera e) è esplicitamente riportato che il Concessionario deve provvedere *"alla progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento, tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio, ..."*;

valutato altresì che:

- la "soluzione autostradale" potrebbe essere conveniente dal punto di vista ambientale e finanziario rispetto al progetto presentato dall'ANAS per la eventuale rinuncia agli interventi di potenziamento previsti. In particolare si otterrebbe un risparmio del consumo di suolo di circa 80-100 ettari ed un risparmio di consumo di inerti di circa 3.000.000 di metri cubi. Si avrebbero evidenti minori impatti sugli insediamenti abitativi ed una riduzione della gravità degli impatti atmosferici ed acustici d'esercizio; infatti il traffico non locale defluirebbe lungo l'itinerario autostradale lontano dagli insediamenti sparsi e dai nuclei abitati presenti lungo l'asse della S.S. 16. Infine l'intervento potrebbe essere realizzato con una cantierizzazione minima, temporalmente assai più breve e senza alcuna turbativa al traffico attuale nel frattempo defluente sulla S.S. 16, con conseguente eliminazione degli impatti di congestione, inquinamento ed incidentalità derivanti da lavori in sede in presenza di traffico intenso e di insediamenti limitrofi;

preso atto che:

- con riferimento alla possibilità di utilizzo dell'autostrada A14 come percorso alternativo/integrativo alla S.S. 16, malgrado non sia stata sufficientemente ricercata e studiata una soluzione che ottimizzasse l'uso delle infrastrutture esistenti e limitasse al minimo il consumo di risorse ambientali e della formale comunicazione del Ministero dei Lavori Pubblici, in occasione della riunione del 14 dicembre 1999, tenutasi presso il Ministero stesso, circa la indisponibilità della Società Autostrade a realizzare nuovi caselli in prossimità di Foggia dato il basso tasso di mobilità e l'esiguo numero di transiti nelle stazioni di Foggia e Cerignola Est;

MW
BAR



Il Ministro dell'Ambiente

considerato che:

- tale indisponibilità secondo quanto sostenuto dall'ANAS e dal Ministero dei Lavori Pubblici rende impraticabile la cosiddetta "soluzione autostradale";

valutato:

- nell'attuale assetto di rete, l'elevato grado di congestione del tratto in esame della S.S. 16, e in particolare i conflitti tra diverse tipologie di flussi di traffico di consistenti dimensioni, soprattutto in corrispondenza degli incroci a raso ove si verificano frequenti incidenti mortali, e comunque i bassi livelli di servizio da tutto ciò conseguenti, specie in alcuni periodi dell'anno;

- che le complanari, progettate originariamente senza tenere in alcun conto l'ingombro territoriale prodotto dalla loro realizzazione ed in modo tale da determinare l'interclusione di vaste aree con presenza di edifici all'interno sono state oggetto di una rivisitazione progettuale da parte dell'ANAS e sono state ridotte nella loro estensione nella misura strettamente necessaria alle esigenze di accesso ai fronti laterali ed in relazione alla viabilità minore ed interpodereale;

- che il tronco in esame è l'unico della S.S. 16 a non avere le caratteristiche di una strada del III tipo, in quanto sia a Nord di Foggia, sia a Sud della variante di Cerignola la sezione corrente della strada è di 18.60 m;

- il progetto di ampliamento da due a quattro corsie del tronco Foggia - Cerignola della S. S. Adriatica, si inquadra, nella previsione del Piano Nazionale dei trasporti (P.G.T.) del 1986 riguardante la Regione Puglia, che prevede la realizzazione del "Corridoio plurimodale Pedepenninico Adriatico";

- il Piano Regionale dei Trasporti della Puglia prevede, tra i suoi obiettivi, l'adeguamento del sistema stradale, essenzialmente lungo la dorsale adriatica ed in particolare l'adeguamento della tratta Bari-Barletta-Cerignola-Foggia e il completamento dell'ammodernamento della S.S. 16; il Presidente della Giunta Regionale della Puglia nella lettera del 20 dicembre 1999 indirizzata al Ministro dell'Ambiente conferma che tra le infrastrutture individuate come prioritarie e strategiche la Regione Puglia ha indicato l'ammodernamento della S.S. 16;

- il progetto è previsto dai Piani Regolatori Generali dei Comuni attraversati;

- le aree attraversate non sono sottoposte a vincoli di tutela ad eccezione delle zone di attraversamento dei torrenti Carapelle (legge 431/85) e Cervaro (legge 431/85 e ambito B del PUTT/PAB);

- la realizzazione dell'intervento:

- consentirà di recuperare l'efficienza dell'infrastruttura di collegamento Foggia-Cerignola, sia per la scorrevolezza del traffico che complessivamente si svolge su di essa e sia per l'accessibilità alle zone ricadenti nell'area di influenza;

- consentirà di migliorare il livello di servizio di tutta l'arteria ottenendo anche una decongestione del traffico cittadino in corrispondenza della variante di Cerignola;

- consentirà di abbassare del 70% il livello di incidentalità mediante la realizzazione delle complanari e l'eliminazione degli incroci a raso;

- migliorerà l'accessibilità a tutto il territorio attraversato e la maglia di interconnessione con il sistema viario nazionale ed internazionale;

- non determinerà l'apertura di nuove cave in quanto nella zona è già presente un sufficiente numero di cave di prestito e comunque gran parte dei materiali provenienti dagli scavi potrebbero essere utilizzati per la formazione del corpo stradale e degli inerti necessari per il confezionamento dei calcestruzzi;

MMW
GB AR

- parte dei materiali inutilizzabili provenienti dagli scavi saranno riutilizzati per la sistemazione di cave esaurite;
- la soluzione originaria di allargamento in sede con complanari dal km 707+500 al km 709+200 è di evidente minore impatto ambientale rispetto alla nuova ipotesi progettuale (presentata in data 15 dicembre 1999) che prevede una variante planimetrica ed il declassamento al ruolo di complanare della S.S. 16;
- sono stati anche previsti l'eliminazione del rischio d'inquinamento da sversamento accidentale in prossimità dei torrenti Cervaro e Carapelle, attraversamenti per piccoli animali e reti di dissuasione all'attraversamento dell'arteria per i mammiferi di media taglia, sistemazione delle spalle e delle pile dei viadotti con pietrame misto ed opere di rinverdimento, sistemazione di nidi artificiali sotto le luci dei viadotti, recupero ambientale delle aree intercluse;
- il tracciato, comunque, non attraversa aree particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale;
- la campagna di indagine condotta per la valutazione degli effetti inquinanti indotti dalla realizzazione dell'opera relativamente alla componente atmosfera ha evidenziato che, all'anno 2000, in nessuna delle postazioni esaminate, le concentrazioni dei principali inquinanti supererebbero i limiti previsti dalle norme; le concentrazioni degli inquinanti, eccettuate le polveri e ossidi di azoto nell'abitato di Cerignola, risultano trascurabili e non si ipotizzano particolari interventi di mitigazione a parte l'adozione di barriere naturali (siepi vive), con azioni filtranti sulle polveri, nei tratti in cui il collegamento stradale fiancheggia zone agricole;
- la stima dei livelli acustici prodotti nello scenario post-operam (anno 2000) ha evidenziato che con l'inserimento degli schermi antirumore di tipologia fonoassorbente e fonoisolante, i livelli sonori, che attualmente in molti punti superano i limiti imposti dalla vigente normativa, rientrerebbero tutti nei limiti imposti per il periodo diurno;
- per il periodo notturno in alcune postazioni (A3, A4, A6, A7, A9) il limite consentito dalla normativa, anche se di poco, sarebbe superato; appare comunque opportuno estendere le simulazioni considerando i vari scenari di traffico fino all'anno 2030, verificando l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti ed estendendo l'analisi anche al primo tratto del tronco di strada in esame (dal km 682 al km 687);
- al fine di mitigare fenomeni di inquinamento acustico ed atmosferico nella fase di cantiere si prevedono i seguenti interventi:
 - riduzione del transito dei mezzi d'opera in corrispondenza di zone antropizzate, opifici ed aree ad agricoltura intensiva;
 - uso di silenziatori e filtri d'aria allo scopo di ridurre le vibrazioni prodotte da compressori, generatori, ecc., facendo rientrare i valori delle vibrazioni nei limiti previsti dalle norme ISO DIN 2636/2 del 1985;
 - creazione di barriere antipolvere e fonoassorbenti nelle zone a più alto rischio ambientale, (vicinanza di centri abitati, abitazioni sparse, colture orticole pregiate);
- per ogni lotto sono state individuate le aree più idonee per l'installazione degli impianti, lo stoccaggio dei materiali e l'ubicazione di uffici e servizi necessari alla vita del cantiere; inoltre il numero dei cantieri e la loro ubicazione sono stati pianificati in funzione della disponibilità delle aree, dell'accessibilità dalle strade esistenti e del minor impatto ambientale;
- con riferimento agli impatti su vegetazione, fauna ed ecosistemi si prevede di:
 - limitare, ove possibile, il taglio di alberi o eventualmente compensare la perdita degli esemplari abbattuti ripiantando a breve distanza un numero maggiore o uguale di piante della stessa specie;

MMW
 LS AR



Il Ministro dell'Ambiente

- asportare il terreno vegetale rinveniente dai lavori di scavo e dalle aree di cantiere per accumularlo e riutilizzarlo poi sia per ripristinare la morfologia dei luoghi che per la realizzazione delle aiuole nelle aree di svincolo;
- impegno di non chiudere o ostruire passaggi e/o attraversamenti, al fine di evitare che animali di piccola e media taglia siano costretti a tentare l'attraversamento della statale;

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 della Regione Puglia del 19 agosto 1997, pervenuta il 29 agosto 1997, che la stessa Regione ha inteso confermare anche in merito al nuovo progetto presentato, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *relativamente alle cave di prestito per i materiali occorrenti per i rilevati stradali, lo studio non contiene specificazioni circa la legittima utilizzazione delle cave indicate, né se per dette cave di prestito debba essere successivamente attivata la prescritta procedura autorizzativa. Il gruppo ha pertanto espresso parere favorevole sulla compatibilità dell'intervento proposto, indicando tuttavia la necessità che lo studio venga completo, anche in sede ministeriale competente, relativamente al problema evidenziato delle cave di prestito;*

CONSIDERATO che la prescrizione individuata dalla Regione Puglia è stata sufficientemente trattata nel nuovo studio di impatto ambientale;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/11050/99 del 4 maggio 1999, pervenuto in data 20 maggio 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

vista la nota n. 9965 del 20/04/1999, della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia, qui pervenuta in data 26/04/1999, prot. n. ST/407/10143/99, nella quale si evidenzia che gli unici interventi che interessano ambiti territoriali sottoposti a tutela paesaggistico - ambientale risultano essere i due attraversamenti previsti sui torrenti Cervaro e Carapelle che sono assoggettati a vincolo ex legge 1497/39 e 431/85 art. 1, lettera C e che i lavori da farsi, inserendosi in una zona prevalentemente pianeggiante già interessata dalle strutture in elevato dei ponti esistenti, non creano ulteriore impatto ambientale poiché sono di andamento parallelo al tracciato esistente;

vista la nota n. 8055 del 23 aprile 1999 della Soprintendenza Archeologica della Puglia qui pervenuta in data 26 aprile 1999, prot. n. ST/407/10095/99 nella quale si conferma il parere di competenza già espresso con nota n. 12681 del 25 giugno 1997 e già recepito da questo Ufficio Centrale. Tenuto conto che i lavori previsti ricadono in massima parte su aree tratturali sottoposte a vincolo ex legge 1089/39 con D.M. 22/12/1983, la nota citata esprimeva il nulla osta di competenza a condizione che gli svincoli ricevano una idonea sistemazione a verde più congrua all'antica sistemazione tratturale;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia e della Soprintendenza Archeologica della Puglia, esprime parere favorevole ai soli fini

MM
GB AR

ambientali a condizione che, tenuto conto di preesistenze di carattere archeologico, le opere di svincolo da eseguire in località Masseria Fontanelle (km 706+670), Passo d'Orta (S.S. 161) e Stazione di Orta Nuova (km 695+750) dovranno essere precedute da saggi archeologici per i quali l'Ente Nazionale per le strade dovrà provvedere con le necessarie coperture finanziarie. Inoltre, tenuto conto che il tracciato da ammodernare e quello che costituirà la variante Cerignola si intersecano con il tracciato di antichi tratturi, sia pur già alterati, si prescrive che tale presenza sia opportunamente evidenziata con adeguate alberature e sistemazione a verde.

Restano, comunque, salve le competenze urbanistiche dei Comuni interessati;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

CONSIDERATO che nelle more della predisposizione del presente decreto è stata inviata dall'ANAS, in data 22 febbraio 2000, la documentazione di approfondimento richiesta per i lavori di ammodernamento della S.S. 16 Foggia-Cerignola, relativamente alla ottimizzazione e ristrutturazione funzionale della A 14;

CONSIDERATA la prescrizione denominata a) del dispositivo del presente decreto;

RITENUTO pertanto, che fosse necessario sottoporre all'esame della Commissione V.I.A. la nuova documentazione inviata;

PRESO ATTO delle conclusioni della Commissione V.I.A. con cui si evidenzia quanto di seguito:

- 1) a livello generale, il proponente prende spunto dalla recente conclusione della classificazione della viabilità nazionale attuativa della L. 59/1997 e da un presunto implicito obiettivo di tale legge di "realizzare un riordino del sistema viario italiano prevedendone un'architettura basata sull'integrazione funzionale di reti stradali gerarchicamente sovrapposte, complementari e non concorrenziali, opportunamente interconnesse per consentire una efficace selezione dei traffici coerente con le esigenze della domanda". Da ciò, sulla base di una presunta sostanziale diversità e diversità di motivazione tra i vari tipi di traffici, ritenuti tra loro costantemente incompatibili e quindi ciascuno da separare e servire separatamente con una specifica rete diversa dalle altre per natura e funzione, il Proponente teorizza il principio di accentuata ed esclusiva specializzazione di ciascuna rete, da cui fa derivare l'opportunità ed anzi la necessità della separatezza e completezza integrale di ciascuna rete per ciascun livello e/o tipo di traffico, e ciò anche al livello delle massime prestazioni quali-quantitative, ovvero tra autostrade a pedaggio e superstrade gratuite, per le quali si imporrebbe una necessaria sistematica duplicità anche nei casi di tracciato sostanzialmente coincidente. Per di più nel caso delle autostrade a pedaggio, tale principio della specializzazione troverebbe naturale rispondenza e motivazione anche nella presunta intrinseca caratteristica di accentuata rarefazione degli accessi e nella presunta non obbligatorietà dell'itinerario a pedaggio, per ciò sempre da affiancare ad itinerari alternativi funzionalmente equivalenti e gratuiti.



Il Ministro dell'Ambiente

Tali principi presentati come generali non appaiono tuttavia sicuri nè definitivi, confutati:

- dalla concreta esperienza positiva anche nazionale di numerose autostrade o superstrade a fruizione promiscua, ovvero per traffici di lunga e di medio-breve percorrenza, territoriali e nazionali, specifici locali e di attraversamento, leggeri e pesanti; autostrade e superstrade che, se di capacità e attrezzamento adeguato, dimostrano di conseguire elevata funzionalità ed efficienza;
- dalle opzioni comunitarie per una sistematica attribuzione diretta dei costi esterni e/o d'infrastruttura all'utenza pesante tramite canoni d'uso e/o pedaggi (senza distinzione tra autostrade e superstrade, sconosciuta a livello comunitario, e senza diritto di alternativa gratuita);
- specificamente, anche da alcuni recenti casi di determinazioni programmatiche e progettuali nazionali, nei quali, perseguendo obiettivi di semplificazione ed economia infrastrutturale e territoriale, al principio dell'estrema specializzazione e duplicazione infrastrutturale si è realisticamente preferito il principio della massimizzazione della funzionalità e dell'utilità, servendo simultaneamente con un'unica adeguata infrastruttura (perchè possibile entro le soglie quantitative del livello di servizio prestabilito) traffici misti per tipo e natura come sopra definiti (si veda obiettivi e criteri di progetto delle Autostrade Pedemontane Lombarda e Veneta, della ristrutturazione dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e della S.S.106 Jonica, dell'ipotesi di completamento della direttrice Tirrenica Livorno-Civitavecchia, ..).

Le assunzioni programmatiche generali riferite dal proponente a fondamento generale e vincolante delle proprie scelte nel caso in oggetto, appaiono quindi non convincenti e non vincolanti, e le conseguenti opzioni progettuali di separatezza e duplicazione delle reti non obbligate nè inesorabili, ma solo una possibile strategia infrastrutturale alternativa ad altre strategie, pure praticabili ed anzi praticate anche dalla stessa amministrazione stradale nazionale, tra le quali scegliere, caso per caso, secondo opportunità;

2) nel caso specifico, il Proponente motiva la preferibilità della ristrutturazione con ampliamento di capacità del tratto Foggia-Cerignola della S.S.16 (soluzione di progetto), rispetto all'alternativa di ottimizzazione e ristrutturazione funzionale del corrispondente tratto dell'Autostrada A14, con una asserita sconvenienza sia funzionale che finanziaria di quest'ultima ipotesi, i cui risultati in termini di deviazione di flussi di traffico e di riqualificazione generale della mobilità di direttrice sarebbero, secondo il Proponente, insufficienti, di alto costo finanziario ed ambientalmente di maggior impatto;

nel merito delle considerazioni tecniche assunte a base di tali conclusioni, va tuttavia osservato che:

- non sono state presentate nuove documentazioni o rilievi statistici e/o campionari del traffico attualmente defluente sulle due infrastrutture, e non è possibile quindi alcuna deduzione o considerazione ulteriore o diversa rispetto a quelle già ricavate dal S.I.A. e già esaminate e valutate nel Parere della Commissione;
- lo scenario infrastrutturale alternativo ipotizzato non risulta adeguatamente funzionale:
 - la localizzazione dell'unico accesso autostradale ipotizzato in aggiunta a quelli esistenti, intermedio tra Foggia e Cerignola-Ovest non appare adeguata (in un punto non di massima vicinanza tra SS.16 e Autostrada e non adiacente alla Zona Produttiva di Foggia, come invece poteva essere, ad esempio, se localizzato all'altezza di Incoronata, in tal caso direttamente integrato all'interno del tratto già avviato all'adeguamento al Tipo III C.N.R.,

certamente da completare perchè ormai di indiscussa convenienza e utilità); a fronte dell'evidente scarsa efficienza della localizzazione considerata, anzichè ricercare un'altra più utile localizzazione, il Proponente ha giudicato negativamente, in generale a priori, ogni ipotesi d'accesso intermedio;

- non è stata nemmeno considerata l'ipotesi di un ulteriore accesso a Cerignola (ad esempio nel quadrante est), viceversa utile per servire in modo più equilibrato e semplice le diverse direttrici di traffico, tra cui direttamente anche la SS.16, pure intersecata dall'A14 (in un punto già a quattro corsie) ma a questa non connessa;
- non è stata considerata neppure l'ipotesi, peraltro suggerita in corso di procedura, di composizione di una soluzione mista (ad esempio completamento dell'adeguamento del 1° lotto della SS.16 a tipo III CNR, e deviazione in autostrada solo per il tratto rimanente). Tutto ciò ha comportato, nella verifica simulativa, accentuate sconvenienze sia funzionali (notevole allungamento di percorrenza delle deviazioni) sia costruttive-finanziarie (notevole aumento dei costi di infrastrutturazione accessoria, per la lunghezza dei raccordi da potenziare o realizzare ex-novo), del tutto evitabili con ipotesi progettuali più funzionali alle esigenze;
- conseguentemente le stime presentate dal proponente del traffico considerato utilmente deviabile appaiono assai riduttive rispetto a quanto effettivamente deviabile, ed altrettanto riduttive di conseguenza appaiono le peraltro ancora parziali ed approssimative stime dei benefici netti sia ambientali che finanziari così conseguibili.

Per tali limiti, sia generali che specifici, gli approfondimenti proposti dal Proponente non riescono a superare e confutare quanto già osservato e valutato durante l'istruttoria e nel parere conseguente.

Mantengono quindi ancora la propria validità le relative conclusioni circa la fattibilità ed opportunità dell'ipotesi di adeguamento del sistema tariffario e degli accessi (con raccordi) dell'autostrada A14 per soddisfare su di essa, con la sua attuale capacità, l'intero insieme dei traffici veloci e pesanti previsti sulla direttrice (sia di lunga che di medio-breve percorrenza) evitando, nel tratto dell'attuale SS.16 tra Incoronata e il caposaldo est della Tangenziale di Cerignola, sovradimensionati interventi di aumento della complessiva capacità di direttrice e complicate, dispendiose e impattanti ristrutturazioni degli accessi laterali (complanari) e ricuciture in 2° livello della viabilità trasversale (cavalcavia), rimanendo sufficienti per tale tratto semplici e limitati interventi di adeguamento a raso di alcune intersezioni, da dimensionare sul traffico residuale al possibile instradamento autostradale.

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 al progetto di ammodernamento del tronco Foggia-Cerignola con l'ampliamento della sezione da 2 a 4 corsie lotti 1°, 2°, 3° e variante di Cerignola da realizzarsi nei Comuni di Foggia, Carapelle, Orta Nova, Stornara e Cerignola (FG) presentata dall'ANAS Compartimento Puglia, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

NW
CR MP



Il Ministro dell' Ambiente

- a) prima di dare inizio ai lavori dovrà essere analizzata la cosiddetta "soluzione autostradale" verificandone la fattibilità in ordine agli aspetti programmatici, progettuali, ambientali e della sicurezza; tale analisi dovrà essere sottoposta a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell' Ambiente;
- b) lo sviluppo delle complanari dei lotti 2° e 3° dovrà essere rivisitato progettualmente in modo tale da garantire comunque la possibilità di un itinerario continuo tra Foggia e Cerignola;
- c) relativamente al rumore il progetto dovrà garantire, mediante opportuni interventi di mitigazione, il conseguimento del rispetto dei limiti di legge ed inoltre:
- dovranno essere estese le simulazioni (che nello studio considerano solo i traffici relativi all' anno 2000) considerando i vari scenari di traffico fino all' anno 2030, verificando l' efficacia degli interventi di mitigazione previsti ed estendendo l' analisi anche al primo tratto del tronco di strada in esame (dal km 682 al km 687);
 - la progettazione esecutiva dei cantieri dovrà basarsi su una specifica dettagliata analisi sull' inquinamento acustico e prevedere le necessarie opere di mitigazione, una programmazione dei lavori e norme specifiche di riduzione delle emissioni sonore delle attività di cantiere;
 - negli ambiti critici evidenziati, ed in particolare in corrispondenza dei recettori per i quali le stime relative alla situazione post operam mitigata prevedono il persistere di situazioni di sofferenza (punti con livello sonoro notturno superiore a 55 dBA), dovranno essere approfondite l' analisi di impatto e la progettazione degli interventi di bonifica. In particolare, laddove risultasse tecnicamente non fattibile la mitigazione del livello sonoro ambientale entro la soglia di 55 dBA in periodo notturno, e in corrispondenza di recettori che, in relazione all' uso effettivo ed alle attività insediate, richiedano livelli sia diurni che notturni più cautelativi di quelli preliminarmente assunti, dovranno essere progettati adeguati interventi di contenimento dell' impatto acustico, concordati con i diretti interessati e con le autorità competenti a livello locale;
 - in ogni caso, il proponente dovrà assicurare la verifica ex post degli interventi di mitigazione acustica proposti sulla base di misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei recettori sensibili, che consentano di monitorare l' andamento dei livelli sonori reali in fase di esercizio e di definire - in accordo con le competenti autorità locali - eventuali interventi integrativi anche di tipo gestionale e delle misure di mitigazione che consentano di conseguire comunque i livelli sonori previsti nello studio di impatto ambientale a valle delle stesse misure di mitigazione;
- d) il progetto esecutivo dovrà recepire tutte le prescrizioni richiamate nel presente parere e le misure previste nello studio di impatto ambientale in ordine alle modalità di esecuzione dei lavori, agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale;
- e) per le tipologie di interventi a verde previsti nel progetto, si dovrà far riferimento al documento del Ministero dell' Ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997;
- f) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

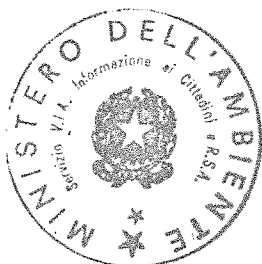
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato dall'ANAS Compartimento Puglia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici 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 **26 SET. 2000**


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta di N. 6 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 27.09.2000 SU