



Ministero della Transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 407 del 14 gennaio 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA e Piano di Utilizzo delle Terre ex D.P.R. 210/2017</i></p> <p>Modifiche al Progetto definitivo S.S. 89 “Garganica” – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell’asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo Dauno (Manfredonia). 1° stralcio – Manfredonia (km 172+000) – Aeroporto di Amendola (km 186+000)</p> <p>ID_VIP 6299</p>
Proponente:	ANAS S.p.A.

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

Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs. del 3 aprile 2006, n.152, recante “Norme in materia ambientale” e particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal D.lgs. 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per “m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto*”

ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- Gestione dei siti Natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (2019/C 33/01). Commissione Europea - Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 25.01.2019
- Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE. Comunicazione della Commissione. Bruxelles, 28.9.2021 C (2021) 6913 final. Commissione Europea (https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/pdf/methodological-guidance_2021-10/IT.pdf)
- Le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.) – Direttiva 92/43/CEE art. 6, paragrafi 3 e 4” (pubblicate su Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea n. 303 del 28 dicembre 2019)
- le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014.

DATO ATTO che:

- A.N.A.S. S.p.A, per il tramite del Commissario Straordinario, nominato con D.P.C.M. del 16/04/2021 (nel seguito Proponente) con nota prot. CDG.ST.BA. 495641 del 3/08/2021 ha presentato istanza per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n.152/2006 e contestuale Piano di utilizzo delle Terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, relativa a *modeste modifiche del Progetto definitivo della S.S. 89 “Garganica” – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell’asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo Dauno (Manfredonia). 1° stralcio – Manfredonia (km 172+000) – Aeroporto di Amendola (km 186+000)*”;
- l’intervento rientra tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 16/04/2021 codice CUP: F51B1600054001, con applicazione dell’art. 4, c. 2 del D.L. 32 del 18/04/2019, convertito con la legge n. 55 del 14/06/2019, che recita: “L’approvazione dei progetti da parte dei Commissari Straordinari, d’intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla

- osta occorrenti per l’avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati [...]”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/86369 in data 5/08/2021;
 - la Divisione con nota prot. n. MATTM/88091 del 10/08/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. 4197 in data 10/08/2021, ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda e la pubblicazione, ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, della documentazione presentata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
 - con nota prot. n. MATTM/52978 del 18/05/2021, la Divisione ha indicato l’assegnazione dell’istruttoria al Gruppo Istruttore relativo alla tipologia di opera “autostrade e strade extraurbane principali” (punto 10, Allegato II parte II del D. Lgs. 152/2006);
 - con nota prot. AOO_089-30/08/2021/12378 del 30/08/2021 acquisita al prot. MATTM-92188 del 30/08/2021, la Regione Puglia ha rappresentato il concorrente interesse nel procedimento di che trattasi tramite i componenti designati per i lavori istruttori della Commissione tecnica VIA/VAS;
 - con nota prot. n. 7 del 13/10/2021, acquisita dalla Direzione con prot. n. MATTM/110378 del 13/10/2021, il Proponente Commissario Straordinario ha presentato integrazioni volontarie recante “Controdeduzioni in merito al parere espresso dal Comitato Regionale di V.I.A. con nota della Regione Puglia prot. n. AOO_089-20/09/2021/13512 del 21/09/2021;
 - con nota prot. n. MATTM-5797 del 30/11/2021, è stato sollecitato l’Ente Parco Nazionale del Gargano quale Ente gestore dei siti Natura 2000 "IT9110039 Promontorio del Gargano ed il Parco Nazionale del Gargano" e "IT9110008 Valloni e steppe Pedegarganiche" a provvedere alla trasmissione del parere di propria competenza.

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - Elaborati di progetto, in numero di 165 documenti;
 - Studio Preliminare Ambientale (nel seguito SPA), con 66 documenti;
 - Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo, con 34 documenti;
 - Controdeduzioni al parere del Comitato Regionale VIA Regione Puglia (elaborato T00IA00AMBRE01)
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell’allegato II bis della parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi;

- il progetto complessivo è stato già sottoposto a procedura di VIA, conclusasi con decreto interministeriale DEC/DSA/2004/626 del 21/07/2004, che esprimeva parere favorevole, subordinato all’ottemperanza di alcune prescrizioni per gli interventi della SS 89 e SS 272. Il giudizio positivo era rilasciato limitatamente alle parti di progetto concernenti rispettivamente la SS89, per 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 tipo “B”, e la variante esterna alla SS272 di lunghezza di km 7+150 in corrispondenza dell’abitato di San Giovanni Rotondo. L’intero intervento è stato poi suddiviso in stralci, di cui la SS 89 ne costituisce il primo, localizzato nel territorio dei Comuni di Manfredonia, San Giovanni Rotondo e San Marco in Lamis, in Provincia di Foggia. All’interno di questo ampio quadro, e sulla base del giudizio positivo del precedente DEC/VIA 2004/626, i primi tre interventi (tangenziale all’abitato di San Giovanni Rotondo, tratto in variante di 13+400 Km alla SS 273, tratto in adeguamento della stessa SS 273) sono rimasti invariati, mentre il quarto, relativo al progetto di cui alla presente valutazione (potenziamento della SS 89 alla categoria “Tipo B”, mediante il raddoppio della stessa), ha subito delle ottimizzazioni, evidenziate più avanti. Proprio in relazione alla SS 89, le prescrizioni del decreto VIA sono state recepite e sottoposte a verifica di ottemperanza, conclusasi con esito positivo notificato al Proponente con nota DSA-13650 del 14/05/2007. Nel medesimo procedimento anche il Ministero per i Beni e le attività Culturali si è espresso positivamente, con nota prot. 21919 del 10/12/2007, impartendo ulteriori prescrizioni concernenti la definizione del dettaglio degli accessi all’area dell’Abbazia S. Leonardo nonché alcune indicazioni di tutela archeologica;
- l’intervento interferisce con aree della Rete Natura 2000, in particolare una parte del tracciato attraversa la ZSC - IT9110008 Valloni e steppe Pedegarganiche, la ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano ed il Parco Nazionale del Gargano (EUAP0005), mentre altra parte lambisce le stesse ZPS e ZSC lungo il confine; il progetto, pertanto, rientra nella fattispecie di cui all’art. 6, comma 7, lettera b) del D. Lgs 152/2006 di cui al D. Lgs n. 104/2017, ponendosi tra quelli soggetti a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

EVIDENZIATO che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell’Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell’impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle motivazioni dell’intervento, all’iter autorizzativo e alle modifiche di progetto introdotte a seguito del Decreto di VIA n. 626 del 21/07/2004

Il progetto ha origine da uno più ampio, di livello definitivo, che comprendeva la razionalizzazione della viabilità di accesso a San Giovanni Rotondo e al collegamento con Foggia e al sistema autostradale (A14-A16). Questo progetto riguardava, oltre l’ampliamento in sede della SS89 “Garganica” da Manfredonia al villaggio Amendola, anche la tangenziale all’abitato

di S. Giovanni Rotondo realizzata con una variante esterna della SS272 che avrebbe assolto alla funzione di ingresso ed uscita dal centro abitato, e un’asta di collegamento tra questa e la SS89, realizzata in parte con un nuovo tratto in variante della SS 273 ed in parte con ampliamento in sede della stessa SS 273. Dal punto di vista degli obiettivi di carattere generale (Macro-obiettivi), questi sono individuati nel migliorare la sicurezza della circolazione e nel migliorare la sicurezza del manufatto esistente. Il primo obiettivo è declinato attraverso i seguenti obiettivi specifici: migliorare gli accessi all’area dell’Abbazia di San Leonardo; migliorare il tracciato stradale per una migliore sicurezza della viabilità; divisione della sezione stradale in due carreggiate tramite barriere spartitraffico. Il secondo macro-obiettivo si declina nel migliorare la condizione strutturale dell’opera, con la demolizione del viadotto esistente e la sua ricostruzione. Sotto il profilo ambientale, i macro-obiettivi sono: conservazione e promozione della qualità dell’ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale (cercando di garantire un’adeguata tutela del patrimonio culturale e di sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio circostante); tutela del benessere sociale (salute, qualità della vita, miglioramento della sicurezza stradale per gli utenti, protezione del territorio dai rischi idrogeologici); utilizzo delle risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo (preservare la qualità delle acque, contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili, minimizzare la quantità dei materiali consumati); riduzione al minimo della produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo; conservazione ed incremento della biodiversità e riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali;



Le motivazioni sopra indicate si riferiscono al progetto nell’intero suo percorso evolutivo, che nasce dal progetto originario presentato ai fini VIA nel 2003 fino alle modifiche introdotte successivamente al rilascio del giudizio positivo della VIA stessa e all’ottemperanza delle prescrizioni ivi apposte, giungendo poi alla stesura del nuovo progetto definitivo del 2021, riguardante tratti della SS 89 “Garganica” (1° stralcio Manfredonia-Aeroporto di Amendola).

L’iter progettuale ed autorizzativo che ha caratterizzato l’intervento dopo l’emissione del decreto di VIA si può così riassumere:

- in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto di VIA, riguardanti la necessità di una riqualificazione ambientale del Torrente Candelaro (verifiche idrauliche, opere di compensazione, fascia vegetale) e degli accessi all’area dell’Abbazia di San Leonardo, il Proponente effettuava una revisione del progetto definitivo rispondente alle richieste indicate. In particolare, per il sito del complesso di San Leonardo, veniva previsto un nuovo collegamento mediante complanare che, sottopassando la SS 89 al Km 175 + 434, si collegava alla viabilità della zona industriale e da questa allo svincolo in sopraelevazione al Km 173 + 335 della stessa SS 89 (integrazione progettuale approvata dal Comune di Manfredonia nel 2006). Tali modifiche furono giudicate dalla Commissione VIA come ottemperanti alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA, non giudicando come variante sostanziale del progetto approvato le modifiche apportate all’accessibilità del sito di San Leonardo. Anche il MIBACT esprimeva in data 10/12/2007 parere favorevole all’ottemperanza delle prescrizioni, evidenziando comunque la necessità di definire in sede di progettazione esecutiva alcuni dettagli tecnico-progettuali e dar seguito ad alcune prescrizioni circa possibili rinvenimenti di resti o strutture archeologiche e la loro tutela;
- il riavvio delle attività di progettazione e le conseguenti verifiche tese ad accertare la rispondenza alle normative cogenti hanno portato all’aggiornamento del progetto, affinché rispondesse alle normative tecniche *medio tempore* intervenute (ad esempio le NTC2018). La prosecuzione della progettazione dell’intervento è stata condizionata dalla carenza di finanziamento; con l’inserimento nel CdP MIT/Anas 2016/2020 è stata riattivata la progettazione, che si è dovuta confrontare con diversi aggiornamenti normativi nel frattempo intervenuti. Ne è derivata, in particolare, la necessità di modificare la soluzione di progetto originaria del viadotto Candelaro;
- con riferimento alla verifica preventiva di interesse archeologico e alle continue interlocuzioni con la Soprintendenza competente, gli aggiornamenti effettuati (specie la valutazione del rischio archeologico) hanno portato alla redazione di un Piano di indagini condiviso. Si evidenzia che, a seguito del restauro dell’Abbazia S. Leonardo, avvenuto nel 2011-2015, è emersa la presenza di 10 antiche cisterne, una delle quali proprio sotto il tracciato già approvato. Tale manufatto storico appartenente all’Abbazia medievale è collegato con essa tramite un condotto sotterraneo e non risulta rilevato dal progetto definitivo del 2007 che di fatto, prevedendo l’allargamento della SS89 esistente, ne avrebbe comportato la sua distruzione. La sopravvenuta necessità di tutela dell’emergenza culturale insieme alle prescrizioni inerenti alla definizione degli accessi nella medesima area, hanno imposto una rivisitazione dello svincolo e la traslazione di un tratto del tracciato che distruggerebbe l’antica cisterna.

L’intervento consiste in un progetto di adeguamento a strada a carreggiate separate di categoria “TIPO B” della S.S. n. 89 “Garganica”, con una progressiva di progetto dal Km 172+000 al Km

184+400, da Manfredonia all’attuale aeroporto Militare in località Amendolara. La S.S. 89 viene ampliata prevalentemente in sede.

I comuni interessati dall’opera sono: Manfredonia, San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis.

Il confronto tra il progetto definitivo del 2007 ed il progetto definitivo del 2021 evidenzia una sostanziale sovrapposizione tra le opere, ad eccezione di alcune modifiche introdotte in ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia (nota prot. n. 24343 del 04/12/2003, confluita nel Decreto VIA del 21/07/2004) e riferite principalmente ad alcune aree.

Le modifiche progettuali hanno riguardato i seguenti ambiti progettuali:

- area semi svincolo 1 San Leonardo (da km 174 a 177), in ottemperanza alla necessità di risolvere la criticità dell’interferenza rappresentata dal rinvenimento della antica cisterna. Le modifiche determinano anche un miglioramento rispetto al progetto precedente, sia in termini di funzionalità stradale e accessibilità all’Abbazia, sia dal punto di vista ambientale, preservando i caratteri identitari del paesaggio storico culturale e riducendo i livelli acustici prodotti dal traffico veicolare in corrispondenza dell’Abbazia stessa, grazie al discostamento dell’asse stradale e alla prevista barriera antirumore idoneamente schermata a verde;
- svincolo 1 (da km 178 a km 179), caratterizzato da interventi di razionalizzazione che hanno consentito di eliminare le intersezioni a raso di tipo “T” a vantaggio di un sistema di 3 rotatorie connesse tra loro (con presenza di cavalcavia costruito con una nuova tipologia di impalcato);
- svincolo 2 (da km 180 a km 182), in corrispondenza dell’intersezione con l’attuale SS 273, con 4 rampe di svincolo che terminano in due nuove rotatorie (demolizione dell’attuale sottovia e ridefinizione dello stesso in ampliamento per alloggiare una strada di categoria B). Si evidenzia un ridimensionamento complessivo dell’area di svincolo, con riduzione di occupazione e consumo di suolo, rispetto a quanto previsto nel precedente progetto;
- viadotto Candelaro (da km 182 a km 183), strutturalmente modificato a seguito delle verifiche idrauliche effettuate, che nel rispetto delle nuove normative in materia (NTC 2018) hanno comportato la necessità di prevedere la demolizione del viadotto esistente sulla SS 89 e la progettazione di un nuovo viadotto, da realizzare in corten, per ciascuna delle carreggiate, con impalcati separati di larghezza di 16 metri ciascuno, a tre campate, con luci superiori ai 40 metri, con travi in acciaio ad altezza variabile (2.80-1.80 metri);
- svincolo 3 (da km 184 a km 185), con schema a doppia rotatoria, in grado di scavalcare l’asse principale con un cavalcavia metallico e di accogliere le 4 rampe di svincolo monodirezionali in comunicazione con l’asse principale e in raccordo con l’uscita verso l’aeroporto militare di Amendola. Si evidenzia anche in questo caso che la nuova progettazione riduce il consumo di suolo e consente di tenersi a distanza rispetto alla Tenuta Antica Posta di Cisternino prossima all’intervento;
- svincolo 4 (da km 186 a fine intervento), con la previsione di una rigeometrizzazione della rampa in immissione in carreggiata est, garantendone l’accesso diretto (e non più tramite complanare).

Ottimizzazioni minimali hanno riguardato l’eliminazione del Cavalcavia alla pk 172+340; la ricucitura viabilità alla pk 173; la realizzazione in carreggiata ovest dell’accesso all’area di servizio alla pk 172+700 e l’inserimento di una complanare che dall’area di servizio si innesta

sulla rampa (rivista) dello svincolo esistente; l’eliminazione del cavalcavia alla pk 181+560; la realizzazione dell’accesso all’area di servizio esistente alla pk 181+600; la ricucitura viabilità di servizio tra la pk 181 e la pk 182.

Oggetto del presente parere è pertanto la valutazione delle variazioni introdotte nella attuale fase progettuale, rispetto al progetto complessivo sottoposto a procedura di VIA, conclusa con decreto interministeriale DEC/DSA/2004/626 del 21/07/2004. Come tale, l’istanza e l’annesso progetto è riconducibile alla categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell’allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.152/2006.

In ordine alla coerenza con il quadro di riferimento pianificatorio e programmatico

Dal punto di vista delle relazioni esistenti tra gli interventi previsti dal progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione del territorio, la relazione SPA verifica la compatibilità del progetto, sia riguardo agli obiettivi perseguiti dagli strumenti e Politiche di Trasporto Comunitarie Nazionali e locali, sia riguardo agli strumenti di pianificazione territoriale, in modo da verificare anche l’eventuale presenza di vincoli gravanti sul territorio specifico.

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Per ciò che concerne, nel dettaglio, il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con D.G.R.P. n. 176 del 16/02/2015, il territorio interessato dal progetto rientra negli Ambiti paesaggistici del “Gargano” e del “Tavoliere”, con le relative figure territoriali “L’Altopiano di Manfredonia” e “La Piana Foggiana della Riforma”. L’intervento interessa la tipologia delle strade principali, identificate dal Piano come strade di interesse regionale capaci di garantire con continuità adeguati livelli di servizio.

Per ciò che concerne il Sistema delle Tutele il PPTR individua i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP). Il territorio, su cui insiste il tratto di progetto, si connota per la presenza delle seguenti aree sottoposte a tutela (D.Lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del paesaggio art. 142): lett. c) Fiumi, Torrenti e corsi d’Acqua per una fascia di 150 metri; lett. f) Parchi e Riserve nazionali o regionali; lett. g) Territori coperti da foreste e da boschi; lett. m) Zone di interesse archeologico. Il progetto intercetta il Torrente Candelaro, area sottoposte a tutela ai sensi della lett. c) al Km 182+218. In tali aree non sono ammessi quegli interventi che comportano (come prescritto anche nelle NTA del PPTR agli articoli di seguito citati): la realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d’acqua e alla sua funzionalità ecologica (art. 46, comma 2, lett. a1 e art. 46, comma 2, lett.a9 per quanto riguarda la realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione); l’escavazione ed estrazioni di materiali litoidi negli invasi e negli alvei di piena; nuove attività estrattive e ampliamenti; la realizzazione di recinzioni che riducano l’accessibilità del corso d’acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l’aumento della superficie impermeabile; la rimozione della vegetazione arborea o arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l’integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale (art. 63, comma 2, lett. a1, art. 66, comma 2, lett. a1, art. 71, comma 3, lett. a4, art. 73, comma 4, lett. a4); la trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno (artt. 81 e 82, comma 2, lett. a8); lo sversamento dei reflui non trattati a norma di legge, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero

dei rifiuti; la realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nelle *Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile*; la realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile).

Fatta salva la procedura di autorizzazione paesaggistica, risulta ammissibile, tra l’altro, la “realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove”. I contesti paesaggistici costituiti dalla Rete tratturi e relativa fascia di rispetto intercettati dall’attuale infrastruttura sono: Regio Tratturo Foggia Campolato e Regio Braccio Candelaro Cervaro. Inoltre, a circa 6 km dall’attuale infrastruttura si localizza un’area a rischio archeologico, di rilevante importanza ma che non interferisce con l’opera in progetto (ARC0604 – Coppa Navigata).

Nell’art. 81 delle NTA sono trattate le misure di salvaguardia e di utilizzazione per le *Testimonianze della stratificazione insediativa; in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica* (art. 91 NTA). Sono ritenuti ammissibili, fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica (art. 91 NTA), tutti quei progetti che, tra l’altro, prevedono la realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici; la demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l’inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell’area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione. Nelle aree interessate da *Testimonianze della stratificazione insediativa – aree a rischio archeologico*, preliminarmente all’esecuzione di qualsivoglia intervento che comporti attività di scavo e/o movimento terra, è necessaria l’esecuzione di saggi archeologici da sottoporre alla Soprintendenza per i Beni Archeologici competente per territorio per il nulla osta.

Comune di San Giovanni Rotondo – Quadro di Assetto Dei Tratturi (QAT) e il Piano Comunale dei Tratturi (PCT)

Per quanto riguarda il Quadro di Assetto Dei Tratturi (QAT) e il Piano Comunale dei Tratturi (PCT) del Comune di San Giovanni Rotondo, le interferenze dell’opera sono relative, come detto, al Regio Tratturo Foggia Campolato e al Regio Braccio Candelaro Cervaro, entrambi ricadente nelle zone omogenee perimetrate nel Piano. Permane la necessità che le opere di qualsiasi genere da effettuarsi sulle aree di pertinenza e sulle aree annesse dei tronchi armentizi identificati nel PCT devono essere preventivamente autorizzate dalla Soprintendenza Archeologica di Taranto e dalla Soprintendenza BAP di Bari per le rispettive competenze e secondo le procedure dettate dagli artt. 21 e 159 del Dlgs n.42/2004 e ss.mm.ii.

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

All’interno dell’obiettivo prioritario del Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali si prevedono “Misure infrastrutturali e strategiche” che includono principalmente interventi sull’infrastruttura, volti alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane esistenti, alla moderazione del traffico e alla messa in sicurezza di particolari utenze a rischio. L’opera è stata

inserita nel contratto di programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l’Anas (a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione), che prevede l’adeguamento della piattaforma stradale al tipo B del D.M. 2001, l’inserimento della barriera spartitraffico lungo l’intero tratto, l’adeguamento ed il potenziamento degli svincoli e la realizzazione di viabilità complanare.

Sono riportate, poi, considerazioni circa il Piano Regionale dei Trasporti della Puglia, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Foggia. In questo ultimo Piano, il progetto in esame ricade nel Sistema insediativo e mobilità Tavola S2, all’interno dell’Armatura infrastrutturale per la mobilità, rete stradale *Tipo B da adeguare/potenziare*, composta dalla rete di impianti, opere e servizi che assicurano la movimentazione di merci e persone e costituisce invariante per gli strumenti urbanistici comunali e per gli atti di programmazione provinciale. Nella Tavola C Assetto territoriale le aree strettamente prossime al progetto sono le *Aree rurali periurbani da riqualificare*, i *Contesti rurali Produttivi*, i *Tessuti urbani discontinui nei contesti rurali*.

Piani a livello comunale

Con riferimento agli strumenti urbanistici di livello comunale, l’opera interessa due comuni e quindi vengono considerati il Piano Regolatore Generale di Manfredonia e il Piano Urbanistico Generale di San Giovanni Rotondo. Visto che l’adeguamento della SS89 non si allontana dalla sede attuale ed il progetto è reso compatibile con il nuovo svincolo che la stessa area ASI che prevede per il collegamento diretto alla nuova strada l’intervento, l’intervento risulta essere coerente con la pianificazione locale.

Vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda la presenza di vincoli rilevanti rispetto all’iter autorizzativo paesaggistico, sono presi in considerazione dal Proponente il D.Lgs. 42/2004 “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*” (art. 142 comma 1 e art. 143 comma 1, “*Ulteriori Contesti Paesaggistici*”), il Piano Paesaggistico Regionale territoriale Puglia e il Piano Paesaggistico degli Ambiti Tavoliere e Gargano.

Dall’elaborato grafico della Carta dei Vincoli emergono due elementi importanti tutelati ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004, che interferiscono con l’opera, ovvero: il Torrente Candelaro che incontra il tracciato tra il km 182+000 ed il km 183+000 e che è tutelato ai sensi della *Let. c) Fiumi, Torrenti e corsi d’Acqua per una fascia di 150 metri*; e una vasta area ricadente nel *Parco Nazionale del Gargano*, dal km 175+500 al km 181+000 tutelata ai sensi della *Let. f) Parchi e Riserve nazionali o regionali*.

A distanze diverse, invece, si rileva la presenza di macchie boscate più o meno vicine al tracciato, e seppur distante dall’opera in progetto, tutelata ai sensi dell’art.142 *Let. m) Zone di interesse archeologico del D.Lgs. 42/2004*, si trova l’insediamento di Coppa Navigata, oggetto di pluriennali campagne di scavo. La prima occupazione di Coppa Navigata risale agli inizi del Neolitico antico. La specifica posizione è legata all’interesse per le risorse alimentari offerte dall’ambiente lagunare. Dopo un periodo di abbandono dell’area, il sito venne nuovamente rioccupato durante le prime fasi dell’età del Bronzo. Ad una fase successiva sono ascrivibili le mura fortificate, realizzate in pietrame a secco, con uno spessore medio di m 5 e una porta d’accesso fiancheggiata da due torri con fronte semicircolare. In fasi successive sono documentati piani di cottura, sepolture e la realizzazione di una nuova cinta muraria. Agli inizi del subappenninico, intorno al 1300 a.C., tutta l’area viene ristrutturata e adibita a funzione abitativa. Inoltre, come già segnalato sopra, parte del tracciato dell’odierna S.S. 89 in quest’area ricalca il

Regio Tratturo Foggia-Campoloto; parte dell’ex S.S. 273 (SP 45 bis) ricalca il tracciato del tratturello Candelaro che poi incrocia il Ponte di Brancia-Campoloto. Verso sud invece troviamo il Regio Braccio Candelaro-Cervaro. I siti che interferiscono con il progetto sono: Villaggio di Mass. Candelaro (villaggio trincerato di età neolitica, in territorio comunale di Manfredonia); Mass. Resecata (antiche tombe), al km 177 della SS 89; Posta la Via (necropoli preromana) al km 186+500 della SS89; Mass. Candelaro (ex taverna Candelaro) a 70 m dal torrente Candelaro; la già citata Abbazia di S. Leonardo.

Secondo il Proponente, la distanza di questi elementi dal tracciato in progetto non fa presupporre alcun problema derivante dalla realizzazione dell’opera stessa, essendo poi un potenziamento del medesimo tracciato. Tali elementi, inoltre, ricadono in aree già interessate dal precedente progetto che ha ottenuto compatibilità ambientale, pertanto il nuovo progetto non comporterebbe ulteriori difformità. Si rileva anche che a circa 1,7 km ad est dell’abbazia di San Leonardo individuamo il toponimo V. delle Quattro Miglia. A sud dell’opera in progetto sono state individuate, tracce riferibili a villaggi neolitici in loc. mass. Maremorto, Fontanarosa, Belvedere, Posta Alesi, Stazione Amendola, Amendola, Fonteviva, mass. Valente e mass. Santa Tecchia. Anche immediatamente a nord del villaggio di mass. Candelaro sono segnalate delle tracce riferibili alla presenza di villaggi neolitici.

Aree protette

Per quanto riguarda la Rete Natura 2000, l’intervento ricade parzialmente in “*Siti di rilevanza naturalistica*”, ed in particolare nelle ZSC “*Valloni e steppe pedegarganiche – IT9110008*” e “*Promontorio del Gargano – IT9110039*”; tali siti sono disciplinati dagli indirizzi di cui all’art. 69, dalle direttive di cui all’art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 73 delle NTA del PPTR. Alla luce delle analisi condotte, il Proponente ritiene di poter considerare che l’opera sia conforme al disposto normativo analizzato.

Il Proponente, in relazione a tutto il sistema di pianificazione preso in esame, dei vincoli e delle tutele, ritiene che non si possano rilevare sostanziali incompatibilità in merito agli interventi da realizzare con quanto previsto da tutti i disposti normativi considerati.

In ordine allo scenario di base e alle soluzioni progettuali individuate per l’intervento

Nella relazione di SPA, il Proponente riporta gli elementi principali dello scenario di base, riferito all’attuale infrastruttura, secondo le dimensioni sia fisica che operativa, con il relativo confronto con la configurazione di progetto.

In particolare, vengono considerati i seguenti aspetti inerenti la dimensione fisica del progetto: andamento plano-altimetrico; sezione di progetto; opere d’arte ed attraversamenti; pavimentazioni stradali; gestione delle acque meteoriche (con localizzazione delle vasche di prima pioggia).

Gli aspetti riferiti alla dimensione operativa trattati riguardano principalmente i dati del traffico atteso allo scenario di progetto.

Per la dimensione costruttiva (cantierizzazione) sono, invece, considerati i seguenti punti:

- le attività di cantiere e le lavorazioni;
- i tempi (durata dell’intero intervento pari a 1.169 giorni naturali e consecutivi) e le fasi di realizzazione (4 tratte di intervento da realizzare consecutivamente);
- la gestione e il bilancio dei materiali: produzione complessiva degli scavi (bonifica, sterro, fossi, opere) pari a 498.392 metri cubi (terre e terreno vegetale); si necessita complessivamente di 692.823 m³, distinti in rilevato stradale, rilevato per PPP, rilevato

bonifica riempimento; i materiali prodotti dagli scavi verranno reimpiegati per i rinterrati, i materiali in esubero e non riutilizzabili verranno smaltiti a discarica. Nell’ottica di una corretta gestione dei materiali si prevede il riutilizzo degli stessi nel modo seguente: smaltimento terre 425.827 m³, riutilizzo terre 72.565 m³ (totale 498.392 m³). Gli approvvigionamenti previsti per il corpo stradale sono quindi pari a 620.258 m³.

- le aree per la cantierizzazione (campo base, 6 aree tecniche, 4 aree di stoccaggio), individuate censendo tutti i vincoli (ambientali, di tutela paesaggistica e storico-testimoniale) presenti sul territorio e considerando anche le proprietà agricole presenti lungo il tracciato. I cantieri verranno quindi ubicati nelle aree che presentano il minor grado di sensibilità ambientale, compatibilmente con le esigenze realizzative delle opere;
- la viabilità e i traffici di cantiere.

In ordine al quadro ambientale, alle caratteristiche dell’impatto potenziale e alle misure di mitigazione

ATMOSFERA

Nella relazione di SPA, il Proponente riporta gli studi riferiti alle analisi di tipo meteo climatico (andamento 1970-2000, stazione meteorologica di Amendola, nei pressi dell’area di intervento), emissivo (periodo 1990-2018, ARPA Puglia), di qualità dell’aria (stazione di monitoraggio scelta Foggia-Via Rosati rispetto a Manfredonia, Monte S. Angelo e San Severo, periodo 2015-2019) e delle emissioni allo stato attuale generate dall’attuale infrastruttura, con stima mediante calcolo modellistico.

Dopo aver preso in considerazione i fattori causali (produzione di emissioni polverulenti nella fase costruttiva e inquinanti nella fase operativa), lo SPA si sofferma sugli impatti potenziali dell’opera sull’aria in fase di cantierizzazione, ovvero sulla valutazione delle emissioni di PM10 prodotte dalle attività di cantiere, considerando la lavorazione maggiormente critica per la componente in esame, ossia quella riguardante i movimenti di terra e prendendo come riferimento una giornata lavorativa. Per la dimensione operativa, invece, sono state stimate le emissioni di Nox, CO, C6H6, PM10 e PM2.5 generate dal traffico veicolare previsto allo stato di progetto, in base ai dati di traffico a disposizione. Tali analisi hanno portato ad una stima qualitativa dell’impatto potenziale e alla definizione della significatività dell’impatto generato dall’opera, nella sua totalità, sulla componente Aria.

Circa il confronto tra le emissioni ante operam e post operam (al 2038), i risultati evidenziano una generale diminuzione dei valori degli inquinanti considerati (ad eccezione del CO, comunque con valori molto bassi), in virtù della diversa e meno inquinante composizione del parco veicoli (distinto in classi emissive) in circolazione e nonostante l’ipotesi di incremento dei volumi di traffico circolanti previsto nell’orizzonte temporale considerato. L’impatto potenziale, quindi, è giudicato trascurabile, oltre che reversibile.

Per quanto riguarda le emissioni prodotte durante la fase di cantiere, la stima delle emissioni di PM10 evidenzia un valore di 6,06 g/h, calcolato sulla base del bilancio dei materiali da movimentare come scavi, del cronoprogramma delle lavorazioni e della conseguente stima del traffico giornaliero. Tale valore può essere ritenuto trascurabile, anche alla luce del confronto con il valore soglia di 145 g/h, stimato nelle “Linee Guida per la Valutazione delle Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti” (ARPAT), considerando la situazione peggiore in termini di vicinanza dei recettori (0 -50 metri) ed in termini di giorni di lavoro (maggiori di 300). Il Proponente, quindi,

giudica l’impatto potenziale prodotto dal cantiere sulla componente atmosferica come trascurabile.

Nello SPA sono previste comunque apposite azioni per la salvaguardia della qualità dell’aria, volte a ridurre quanto possibile le polveri in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori: copertura con teli impermeabili dei cumuli di materiale che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo nei siti di stoccaggio; pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l’utilizzo di apposite vasche d’acqua; bagnatura delle superfici sterrate e dei cumuli di materiali; riduzione delle superfici non asfaltate all’interno delle aree di cantiere; rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d’opera nelle zone di lavorazione; predisposizione di impianti a pioggia per le aree eventualmente destinate al deposito temporaneo di inerti; programmazione di sistematiche operazioni di inaffiamento delle viabilità percorse dai mezzi d’opera e bagnatura superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione; posa in opera, ove necessario, di barriere antipolvere di tipo mobile, in corrispondenza dei ricettori più esposti agli inquinanti atmosferici; ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa.

GEOLOGIA E ACQUE

Vengono forniti gli inquadramenti di tipo **geologico** e di tipo **geomorfologico** dell’area in esame, con evidenza anche del rischio connesso alla sismicità (zona sismica 2, secondo la Classificazione Sismica Nazionale) e della pericolosità geomorfologica (l’area ricade al di fuori delle aree classificate come tali nel Piano di Bacino della Regione Puglia). L’inquadramento **idrogeologico** (ambito dell’area classificata come “fiumi settentrionali) e quello **idrografico** fanno emergere che il tracciato attraversa aree ad elevata pericolosità alluvionale, dovuta alla presenza del torrente Candelaro e dei suoi affluenti minori. Secondo la classificazione dei **corpi idrici superficiali** 2015-2021 del PTA-Acque superficiali della Regione Puglia, tale torrente, classificato come “a rischio”, viene indicato come “scarso” dal punto di vista ecologico, mentre dal punto di vista chimico viene evidenziato il “mancato raggiungimento dello stato buono”. Dal punto di vista dei **corpi idrici sotterranei**, l’area di studio è caratterizzata dalla presenza di acquiferi carbonatici ricadenti nel complesso idrogeologico del Gargano ed essendo limitrofa al confine con il complesso idrogeologico del Tavoliere viene interessata da acquiferi detritici. Il corpo idrico sotterraneo carbonatico ha uno stato chimico e quantitativo scarso; il limitrofo complesso idrogeologico invece presenta uno stato chimico scarso mentre quello quantitativo risulta buono. Dal punto di vista della vulnerabilità dell’acquifero, i corpi idrici sotterranei ricadenti nell’area di studio sono interessati da gradi diversi di vulnerabilità: Gargano meridionale classe E (elevata), Tavoliere Nordorientale classe M-B (medio-bassa).

Gli effetti potenziali determinati dagli interventi in progetto riguardano sia la dimensione fisica ante operam, che, in maggior misura, la fase di costruzione, mentre non risultano interferenze per quanto riguarda la dimensione operativa (post operam). Per la dimensione fisica il Proponente conclude che:

- compatibilmente con i soli vincoli di franco relativi ai corsi d’acqua, la modifica della morfologia originaria del terreno (sub-pianeggiante) può essere considerata poco significativa;
- prevedendo il progetto un “ciclo aperto” (sistema di raccolta dei deflussi meteorici tramite embrici e fossi e da qui ai recapiti finali), la presenza dei manufatti determinerà un impatto trascurabile sul bilancio complessivo delle acque superficiali e sotterranee, in quanto se da un lato è vero che una parte del sistema naturale di assorbimento del terreno e relativa

distribuzione nelle falde superficiali viene sostituito da un sistema artificiale di drenaggio, dall’altro lato l’apporto di acque ai ricettori finali è lo stesso; richiamando le previsioni progettuali individuate circa tale aspetto, viene esclusa dal Proponente la possibilità di una modifica delle caratteristiche qualitative dei corpi idrici superficiali e sotterranei, con impatto quindi giudicato trascurabile;

- la demolizione dell’esistente Viadotto Candelaro e la ricostruzione con 2 viadotti per ciascuna carreggiata distanti 1 metro tra loro, con larghezza costante di 16 metri ciascuno, non comporta, secondo le simulazioni effettuate dal Proponente in relazione a scenari di configurazione diversi, alcun incremento dei livelli in corrispondenza dei due ponti e pertanto tale modifica dell’opera non introduce modificazioni circa le condizioni di deflusso del torrente Candelaro.

Per la dimensione costruttiva, l’esecuzione dei lavori comporterà la generazione diretta o indiretta di acque reflue di differente origine (meteorica di dilavamento, da attività di cantiere, da lavaggi piazzale e macchinari, da scarichi civili. Anche in relazione alle previste misure di mitigazione individuate per la fase di cantiere, sia di carattere organizzativo che gestionale (sistemi di gestione delle acque di cantiere, specifiche misure in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio dei rifiuti, accantonamento e recupero del terreno vegetale di scotico per la realizzazione degli interventi a verde), l’impatto sulla componente idrica superficiale e sotterranea potenzialmente generata dalla fase di costruzione relativa all’approntamento delle aree di cantiere e alla gestione delle acque relative alle attività di cantiere può essere considerato trascurabile; così come per le attività di scavo e sbancamento saranno messi in atto accorgimenti utili ad evitare sversamenti di sostanze inquinanti nella falda e la sua locale risalita per effetto degli scavi. L’effetto sulla morfologia originaria del terreno è considerato temporaneo e non significativo. Gli impatti potenziali sulla componente Geologia e acque relativi alla modifica della qualità del suolo e derivanti dalle lavorazioni di scotico terreno vegetale, scavi e sbancamenti, esecuzione fondazioni, formazione rilevati, posa in opera di elementi prefabbricati, sono riconducibili tutti a sversamenti accidentali da parte delle macchine operatrici e quindi sono da ritenersi moderati e perlopiù legati all’eccezionalità di un evento accidentale. Date le caratteristiche di tali lavorazioni non si ritiene necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure di gestionali del cantiere sufficienti a ridurre in maniera congrua il rischio di contaminazione del suolo. Anche l’impatto potenziale legato al consumo di risorse non rinnovabili in fase di cantiere risulta avere una significatività bassa.

TERRITORIO E SUOLO

Nella documentazione fornita con lo SPA è contenuta una carta di uso del suolo (elaborato T00IA33AMBCT01_A), nella quale si evidenzia che i seminativi semplici occupano la maggior parte dell’area interessata dal progetto in esame, il quale attraversa anche aree a tessuto urbano, rappresentato per lo più da insediamenti industriali o artigianali e insediamenti commerciali, alternate ad aree a pascolo naturale, praterie e incolti. Il progetto interessa una piccola percentuale di aree estrattive, in corrispondenza e in prossimità di Feudo della Paglia (FG), aree con vegetazione rada e aree a tessuto residenziale discontinuo nel tratto finale di strada passante per Villaggio Amendola. Come segnalato c’è anche la presenza del fiume Candelaro, il quale interseca l’SS 89 in corrispondenza del ponte Candelaro (km 182).

Per quanto riguarda gli impatti potenziali dell’opera in progetto sul suolo, alcuni aspetti sono trattati dal Proponente nell’ambito della componente Geologia ed acque. In particolare, si afferma l’opportunità di conferire i materiali in esubero presso impianti terzi di recupero dei materiali piuttosto che in discarica, laddove possibile, in relazione alla qualità del materiale. Si prevede

quindi, qualora non recuperate nell’ambito delle attività di cantiere, il recupero delle terre proveniente da scavo, in appositi impianti. Il censimento di questi ultimi è stato effettuato, analogamente alle discariche, sulla base delle indicazioni fornite dal sito internet Portale Ambientale della Regione Puglia. Si rimanda all’elaborato grafico T00_IA20_CAN_CT01_A “Ubicazione cave e discariche” per l’ubicazione dei siti individuati e i relativi percorsi dall’area di interesse progettuale. Con riferimento al Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (elaborato T00_GE02_GET_RE04_A allegato al Progetto Definitivo), si specifica che parte del materiale prodotto verrà riutilizzato per rinterri nell’ambito dello stesso progetto. Ciò considerato, l’approvvigionamento da siti esterni e quindi il consumo di risorse non rinnovabili può considerarsi trascurabile, così come contenuto sarà lo smaltimento del materiale prodotto (demolizioni e terre e rocce da scavo) e conseguentemente anche la produzione di rifiuti;

Considerando la tipologia delle aree coinvolte nella realizzazione degli interventi progettuali (in prevalenza seminativi semplici e aree a pascolo naturale, praterie e incolti, e in parte molto limitata aree estrattive) e la loro ridotta estensione, il Proponente giudica l’interferenza legata alla modifica del suolo come “poco significativa” e quella legata al consumo di aree agricole “di entità trascurabile”. Al termine della fase di cantiere (Campo base, 6 Aree tecniche e 4 Aree di stoccaggio, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti di cantiere, nonché quelle soggette a movimentazione delle terre (scavi, riporti, ecc.) nell’intorno dell’infrastruttura stessa, verranno restituite, ove possibile, alla destinazione d’uso attuale. Quindi, si procederà alla ricostruzione e ricompattazione del terreno asportato, alla ricostruzione del manto superficiale erboso, oltre che alla semina e/o rimpianto di essenze arbustive ed arboree.

Circa l’aspetto relativo alla potenziale riduzione della produzione agroalimentare o alterazione della qualità dei prodotti agroalimentari che potrebbe derivare dalla modificazione delle componenti ambientali, quali suolo e acque, per la confluenza e dispersione delle acque di dilavamento provenienti dal cantiere, delle acque di dilavamento della piattaforma e per l’emissione di gas e polveri, prodotte in fase di cantiere e in fase di esercizio dell’opera, l’impatto è giudicato trascurabile, in considerazione della rappresentatività e diffusione delle aree agricole presenti nel territorio in esame e della presenza prevalente di aree a seminativi, le quali non risultano legate a produzioni di qualità. Sono previste, comunque, misure di salvaguardia, già richiamate. Anche l’impatto derivante sulla qualità del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari dalla produzione di gas e polveri durante le lavorazioni risulterà trascurabile.

BIODIVERSITÀ

Lo SPA richiama l’inquadramento geografico e bioclimatico e quello vegetazionale e floristico dell’area di progetto. Dall’esame della Carta degli Habitat regionali (Ispra) emergono in dettaglio i caratteri vegetazionali (soprattutto seminativi intensivi e continui) e il loro basso valore ecologico. Si riscontra anche la presenza di praterie xeriche del piano collinare dominate principalmente da piante del genere *Brachypodium*, di macchia bassa a olivastro e lentisco, formazioni ad olivastro e carrubo, vegetazione ad alofite con dominanza di Chenopodiacee succulente annuali, e oliveti. I sistemi ambientali che caratterizzano la vegetazione dell’area sono principalmente due: il ripiano delle steppe pedegarganiche e il paesaggio del mosaico dell’altopiano. Entrambi i sistemi interessano l’ultimo terrazzo garganico e si presentano principalmente con un’estesa fascia di oliveti e mandorleti nel pendio ai piedi del versante e con un mosaico frammentato e articolato di steppe pedegarganiche, pascoli permanenti, e seminativi. Si localizzano quasi interamente all’interno dell’area protetta del Parco Nazionale del Gargano e nelle ZSC e ZPS presenti, e sono interessati da numerosi fattori di disturbo antropico, tra i quali cave di pietre e siti di discarica, insediamenti industriali e commerciali.

L’inquadramento faunistico viene fornito sulla base dei dati faunistici contenuti nel Piano di Gestione dei SIC “Valloni e steppe pedegarganiche” e “Zone umide della Capitanata” (ora entrambi ZSC) e della ZPS “Palude di Frattarolo” (ora ZPS “Paludi presso il Golfo di Manfredonia”) del Comune di Manfredonia. In particolare, il SIC “Valloni e steppe pedegarganiche” rappresenta un’area di grande rilevanza per quanto concerne l’avifauna legata alle pseudosteppe e ai complessi rupicoli. È infatti caratterizzata da un’elevata ricchezza faunistica, annoverando ben 224 specie di uccelli. Sono state accertate un minimo di 69 specie nidificanti (di cui 66 nidificanti certe, 3 possibili che hanno nidificato negli ultimi 10-15 anni), pari al 40% di quelle censite nell’intero territorio del Gargano. In particolare, il 59% delle specie risulta essere rappresentato da specie Passeriformi, e il restante 41% da specie non-passeriformi. Delle 66 specie nidificanti certe, ben 10 compaiono nell’allegato I della direttiva 2009/147/CE, ed in particolare il grillaio *Falco naumanni*, il lanario *Falco biarmicus* e la gallina prataiola *Tetrax tetrax* rientrano tra le specie definite prioritarie, e cioè listate tra le specie in pericolo di estinzione sul territorio degli Stati dell’Unione Europea.

Dall’analisi dei dati ricavati dall’osservazione della cartografia ‘Carta della Natura’ e dal confronto delle informazioni relative alle componenti vegetazionali e faunistiche con le caratteristiche di uso del suolo dell’area, il Proponente ha individuato sistemi ambientali relativamente omogenei per tipologia di condizioni ecologiche e biocenosi rappresentative: sistemi agricolo (il più diffuso nell’area di studio), forestale (poco rappresentato nell’area), arbustivo (“habitat macchia bassa a olivastro e lentisco”), delle aree aperte (praterie xeriche dominate da *Brachypodium*, i pascoli alberati e aree nude o con scarsa vegetazione, presenti nel primo tratto dell’area interessata dal progetto, intervallato dal paesaggio a seminativi e a colture estensive), delle zone umide e fluviali (torrente Candelaro, importante corridoio ecologico multifunzionale, in grado di ospitare elementi faunistici di interesse nell’area di studio), antropico. Viene fornito il dettaglio della “Carta della fauna e degli ecosistemi”, nel quale è possibile osservare la distribuzione degli ecosistemi sopra descritti e il valore faunistico ad essi associato (elaborato grafico T00IA34AMBCT02_A).

Per quanto riguarda le Aree ad elevato valore naturalistico soggette a regimi conservazionistici, nello SPA sono forniti i dettagli delle aree ZSC e ZPS interferenti con il progetto. Per la descrizione degli habitat riportata si è fatto riferimento al Piano di Gestione delle ZSC IT9110008 (“Valloni e steppe pedegarganiche”) e IT9110005 (“Zone umide della Capitanata”), al “Manuale Italiano di Interpretazione degli Habitat della Direttiva 92/43/CEE” (Biondi & Blasi, 2009), e ai relativi Formulare Standard delle varie ZSC/ZPS. Le informazioni e i giudizi espressi nello SPA sono collegati al contenuto della V.Inc.A. presente nella documentazione del Proponente.

L’area di intervento ricade anche nell’IBA 203 “Promontorio del Gargano e zone umide della Capitanata”, che nella classificazione della LIPU è indicata con un valore 75/110 (contro, ad esempio, il valore di 4/110 dell’IBA 126 “Monti Dauni”). Fa parte dell’IBA, infatti, l’area della base militare di Amendola, ultimo lembo ben conservato di steppa pedegarganica. Non interferente, ma vicina all’area dei lavori è anche la Riserva Naturale Statale Palude di Frattarolo, istituita nel 1980, area protetta situata nel Comune di Manfredonia, dell’estensione di 257 ettari. Nell’ambito della Rete ecologica della biodiversità (REB), che rappresenta uno degli strumenti fondamentali per l’attuazione delle politiche e delle norme in materia di biodiversità e di conservazione della natura, considerando le unità ambientali naturali presenti sul territorio regionale, i principali sistemi di naturalità, le principali linee di connessione ecologiche basate su elementi attuali o potenziali di naturalità, l’area di progetto figura nella Carta della Rete per la Biodiversità, così come nella Rete Ecologica Polivalente.

Per quanto riguarda gli impatti potenziali, lo SPA contiene una dettagliata analisi delle interferenze: modifica della connettività ecologica e potenziale effetto barriera per la fauna (effetto da considerarsi per il Proponente come “contenuto”); sottrazione di habitat e biocenosi (considerando il contesto in gran parte agricolo nel quale si inserisce il progetto, con la presenza di fattori di disturbo antropico e la presenza di specie animali adattate alla convivenza con l’uomo e con le attività antropiche ad esso associate, nonché la ridotta estensione delle superfici di habitat sottratte, la probabilità di incidenza viene considerata “contenuta” per la dimensione fisica “non significativa” per quella costruttiva); modifica delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi (durante la fase di cantiere potrebbero esserci alterazioni e perturbazioni degli habitat più prossimi ai lavori e per questo vengono individuate misure gestionali e di prevenzione tali da rendere “trascurabile” l’impatto descritto, che risulta “contenuto” anche in relazione alla dimensione operativa post-operam); allontanamento e dispersione della fauna (l’impatto, a carattere temporaneo e reversibile, dovuto soprattutto dall’alterazione del clima acustico è giudicato comunque come “contenuto”, a motivo sia delle misure gestionali e preventive individuate che dell’entità delle lavorazioni effettuate e del contesto ambientale prevalentemente agricolo); mortalità o ferimento di animali per investimento nella dimensione operativa post operam (considerando che l’infrastruttura è già presente e che sono previsti idonei sottopassi faunistici, nonché viadotti che garantiscono l’attraversamento della fauna, l’impatto potenziale viene ritenuto come “trascurabile”); allontanamento e dispersione della fauna sempre nella dimensione operativa (considerato il contesto ambientale e il fatto che la maggior parte delle specie faunistiche presenti sono antropofile o sinantropiche o comunque in grado di tollerare la presenza umana e già in parte abituate alla presenza di rumore, l’impatto potenziale in esame viene considerato “trascurabile”).

Il Proponente riporta anche l’indicazione di varie misure di mitigazione e di prevenzione anche per quanto riguarda l’alterazione degli ecosistemi presenti. Si tratta di misure previste specificamente per la salvaguardia del clima acustico, della qualità dell’aria, delle acque e del suolo, che influiscono direttamente sulla tutela della vegetazione e della fauna;

RUMORE

In relazione al rumore, è stato prodotto lo studio acustico, finalizzato ad accertare le emissioni acustiche indotte dal traffico veicolare lungo l’infrastruttura viaria sui ricettori localizzati lungo l’asse di progetto, maggiormente esposti alle emissioni sonore riconducibili all’attività stessa e valutare il potenziale impatto acustico previsionale prodotto dall’esercizio e funzionamento dell’opera in condizioni standard. Lo Studio è stato redatto secondo quanto prescritto dal quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico, sia nazionale che territoriale. Il Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Manfredonia, attualmente vigente, classifica l’intero territorio comunale come “Classe IV”, 65 dB (A) come limite diurno e 55 dB (A) come limite notturno, mentre i Comuni di San Giovanni Rotondo e San Marco in Lamis risultano sprovvisti di tale piano. Per questi ultimi quindi si applicano i limiti di cui al D.P.C.M. 14/11/97. Al fine di verificare la presenza di ricettori all’interno dell’area di studio è stato condotto il censimento di tutti gli edifici situati nell’ambito di studio acustico. Per quanto concerne le fasce di pertinenza acustica, in funzione della categoria stradale, sono state definite le fasce di pertinenza acustica A e B rispettivamente di 100 e 250 m dal ciglio stradale, in quanto relative alla categoria stradale B, cui l’infrastruttura di progetto può essere assimilata. Ad esse corrispondono i limiti di 65 dB (A) come limite diurno e 55 dB (A) come limite notturno (ad eccezione della presenza di scuole, ospedali, case di cura e di riposo, per le quali i limiti scendono rispettivamente a 50 dB e 40 dB). Per ciascun edificio individuato (in totale n. 179 edifici) è stato associato un codice identificativo e nell’elaborato “Carta dei ricettori, fasce di pertinenza acustica,

zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura” (T00IA35AMBCT01A) sono state indicate le informazioni più importanti quali destinazione d’uso e codice identificativo. L’impiego del modello di simulazione acustica Sound Plan 8.2, nell’ambito del periodo temporale 11-18 aprile 2021, allo stato attuale, non ha messo in evidenza superamenti dei limiti normativi né nel periodo diurno né nel periodo notturno. I risultati sono riportati nel documento “T00IA35AMBRE02A Report rilievi acustici e di traffico” e nelle tavole “Clima acustico ante operam diurno” (T00IA35AMBCT03A-04) e “Clima acustico ante operam notturno” (T00IA35AMBCT05A-06).

Per quanto riguarda la valutazione dell’impatto potenziale dell’opera in fase di esercizio, l’uso del medesimo modello di simulazione acustica, in considerazione del volume di traffico previsto dallo studio trasportistico nell’orizzonte temporale 2038 non ha evidenziato superamenti dei valori limite previsti dalla normativa, e pertanto il Proponente giudica l’impatto potenziale in esame come trascurabile e, di conseguenza, non necessario prevedere interventi di mitigazione acustica (come barriere acustiche fisse, pavimentazioni fonoassorbenti ecc.). In riferimento alla valutazione degli impatti potenziali in fase di cantiere, il Proponente giudica come altrettanto trascurabile la significatività dell’impatto stesso in termini di compromissione del clima acustico, e ugualmente non si prevedono particolari opere di mitigazione acustica, ma solo misure di prevenzione o accorgimenti tesi ad una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare e all’utilizzo di barriere acustiche mobili o di basamenti antivibranti.

SALUTE UMANA

Nello SPA sono riportate le analisi del contesto demografico, del profilo epidemiologico sanitario (sulla base del supporto di studi epidemiologici e di dati statistici disponibili) e la stima delle condizioni allo stato attuale della popolazione residente in prossimità dell’area in esame, partendo dai risultati ottenuti dallo studio delle componenti “Aria” e “Rumore” dello SPA stesso. Lo Stato della Salute in riferimento agli ambiti provinciale e comunali, con particolare evidenza delle varie cause di morte in generale o, in particolare, associabili alla tossicità di inquinanti atmosferici e al disturbo causato dall’inquinamento acustico evidenzia parametri che si mantengono nella norma nazionale; allo stato attuale tra la Provincia e le aree di riferimento dell’intervento non esistono sostanziali differenze tra i valori di mortalità e di ricoveri relativi alle patologie eventualmente collegate alle attività afferenti all’opera infrastrutturale in esame. In generale, è pertanto possibile escludere fenomeni specifici rispetto alla presenza all’infrastruttura attuale oggetto di intervento.

Gli impatti potenziali sulla salute umana sono stati delineati nell’ambito degli studi effettuati circa la modifica dell’esposizione della popolazione all’inquinamento atmosferico e a quello acustico, sia nella dimensione costruttiva che in quella di esercizio post operam. In entrambi i casi l’impatto viene giudicato avente “significatività trascurabile”.

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

Lo SPA riporta i principali dati riferiti al contesto paesaggistico, nei suoi due ambiti (Gargano e Tavoliere), evidenziando in particolare la struttura del paesaggio e la qualità percettiva. L’analisi condotta ha evidenziato un sistema visivo e percettivo aperto connotato da elementi puntuali lineari ed antropici che fungono da detrattori. In tali contesti si localizzano anche elementi architettonici di particolare pregio storico – testimoniale che qualificano il contesto agricolo. Il contesto percettivo è, inoltre, caratterizzato dalla presenza di elementi vegetali, prevalentemente riferibili a vegetazione di margine in ambito agricolo e/o da impianto, dell’ambiente antropico come i filari arborei lungo la viabilità o quelli di delimitazione poderale, che rappresentano elementi di schermatura rispetto all’ambito di inter-visibilità.

Gli impatti potenziali (modifica della struttura del paesaggio e modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo) sono stimati con riferimento alle due dimensioni fisica e costruttiva e ai diversi tratti del tracciato. La significatività di tali impatti è giudicata dal Proponente come “trascurabile”.

Le opere di mitigazione per la fase di esercizio sono volte a favorire l’inserimento dell’intervento progettuale nell’ambiente in cui esso si colloca, sia da un punto di vista paesaggistico, che in relazione alla salvaguardia del territorio, inteso nelle sue diverse componenti ambientali. La previsione di opere a verde (con essenze idonee al contesto ambientale, ossia aree alberate di specie arboree, anche a siepe schermante, piantagione di mantello arbustivo, inerbimento) lungo il tracciato di progetto consente la rinaturalizzazione delle aree interferite dalla realizzazione del progetto, nonché la schermatura di elementi di progetto al fine di un corretto inserimento paesaggistico-ambientale, con finalità di ricucitura con la vegetazione e/o il contesto agricolo esistente e di mitigazione della percezione visiva del paesaggio, in relazione all’intrusività delle opere. Gli interventi di ripristino delle aree di cantiere ristabiliscono le condizioni originarie delle aree utilizzate.

SINTESI E MITIGAZIONI

Nella parte finale dello SPA vengono descritte le conclusioni della valutazione qualitativa che riassumono l’incidenza che la realizzazione dell’intervento comporta su ogni singola componente ambientale analizzata, in riferimento alla dimensione fisica, costruttiva e operativa. Le Misure di Mitigazione sono dettagliate in corrispondenza di ciascuna componente. L’entità degli effetti è giudicata per tutte le componenti come di “significatività trascurabile”.

In ordine alla ottemperanza alle prescrizioni di cui al DEC/DSA/2004/626 del 21/07/2004

In sede di VIA, il progetto è stato oggetto di n. 2 prescrizioni che di seguito si riportano:

a) deve essere presentato un progetto di dettaglio per la riqualificazione ambientale del Torrente Candelaro 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.

Con nota prot. CBA-18276 del 06/07/2006, acquisita al prot. DSA-18883 del 14/07/2006, la Società Anas S.p.A. ha presentato istanza di verifica di ottemperanza alle sopra richiamate condizioni ambientali che, con il Provvedimento Direttoriale prot. DSA-13650 del 14/05/2007, emanato sulla base del parere della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS n. 867 del 14/03/2007, sono state ritenute ottemperate.

Rispetto al progetto presentato nel 2007 e per il quale è stata dichiarata l’ottemperanza alle prescrizioni a) e b), sono state apportate alcune variazioni

Con riferimento all’attraversamento del torrente Candelaro, la soluzione attuale prevede la demolizione del viadotto esistente sulla SS 89 e la realizzazione di un nuovo viadotto sia per la carreggiata ovest in direzione Foggia, sia per la carreggiata est in direzione Manfredonia, già previsto.

Il Viadotto Candelaro esistente sulla SS89 è un’opera lunga 110 metri divisa in 5 campate di circa 22 metri. Il Progetto Definitivo che ha ottenuto parere favorevole nel 2007 (di seguito PD 2007), in corrispondenza dell’attraversamento del fiume Candelaro prevedeva il mantenimento dell’attuale Viadotto presente sulla S.S.89 riservandolo al traffico della carreggiata ovest in direzione Foggia. Per la destinazione del traffico della carreggiata est in direzione Manfredonia era prevista la realizzazione di un nuovo viadotto in affiancamento aventi le medesime caratteristiche di quello esistente, ovvero 5 campate di circa 22 metri ed un impalcato con travi in cap largo 11.25 metri. Non essendo allora presente nessuna limitazione normativa relativamente al dimensionamento delle luci degli attraversamenti in alveo, al fine di minimizzare l’impatto idraulico era sufficiente realizzare un’opera in affiancamento allineando le pile tra le due opere nella direzione del flusso idrico.

In occasione della attuale revisione progettuale, sono state prodotte le verifiche idrauliche in base alle indicazioni dell’Autorità di Bacino della Puglia (AdB) che ha fornito un idrogramma di piena duecentennale che riporta valori di portata al picco notevolmente differenti (superiori) rispetto alla stesura del PD 2007:

Le nuove NTC 2018 impongono qualora fosse necessario realizzare pile in alveo una luce netta minima di 40 metri tra pile contigue o fra pila e spalla. Pertanto, il progetto del viadotto in affiancamento previsto nel PD 2007 che ha ottenuto l’ottemperanza è stato, non essendo più possibile mantenere l’allineamento delle pile tra l’opera esistente e l’opera di progetto realizzando un’opera con luci gemelle a quella esistente.

Dal punto di vista della compatibilità idraulica, non è possibile disallineare le pile tra le due opere e non è possibile realizzare luci nel rispetto della normativa. Pertanto, si è reso necessario prevedere la demolizione del Viadotto esistente sulla S.S.89 e la progettazione di un nuovo viadotto per ciascuna delle carreggiate composto da impalcati separati di larghezza 16 m ciascuno capaci di alloggiare la semicarreggiata dell’asse principale e le rispettive strade di servizio utilizzate per mettere in comunicazione le strade vicinali e consentire la manutenzione degli argini.

Le opere di mitigazione al termine dei lavori, come da progetto 2007, riguarderanno la piantagione di fasce cespugliate sia sugli argini esterni del torrente che sulle scarpate stradali, oltre alla realizzazione di aree alberate tra la viabilità locale deviata e la strada in adeguamento.

Per quanto riguarda lo svincolo S. Leonardo, l-e ottimizzazioni progettuali introdotte prevedono che viene realizzata una piccola variante planimetrica del tracciato che risolve l’interferenza rappresentata dalla preesistenza dell’antica cisterna appartenente all’Abbazia posta a fianco della SS89 attuale. Tale spostamento consente di realizzare un semi-svincolo con manovre da e per Manfredonia con inserimento di un Sottovia di dimensioni 12x6 (in sostituzione al Sottovia 6x6 del precedente progetto). Viene inoltre garantito il collegamento diretto da e per Foggia sino allo Svincolo alla pk 178+400 tramite una complanare di servizio realizzata nel sedime della SS89 esistente che garantisce una sistemazione adeguata agli accessi dell’intera area dando visibilità e risalto all’Abbazia San Leonardo.

Con nota prot. 15357 del 15-04-2020 il Comune di Manfredonia ha inviato parere favorevole riguardo alla nuova sistemazione dell’area San Leonardo, “con la proposta di prevedere, nel tratto prospiciente l’Abbazia, una barriera antirumore, idoneamente schermata, anche ai fini degli impatti paesistici, da filtro verde costituito da essenze arboree/arbustive autoctone”.

Tuttavia, l’allontanamento dell’asse principale della SS89 consente di evitare l’inserimento di barriere foniche di altezza rilevante in corrispondenza dell’attuale accesso dell’Abbazia limitando il traffico veicolare alla percorrenza della sola strada complanare.

L’analisi del progetto di ottimizzazione e di ottemperanza della S.S.89, relativamente alle aree dello svincolo presso l’Abbazia di San Leonardo e dell’Attraversamento del torrente Candelaro consente di ritenere che gli interventi di ottimizzazione progettati non producono ulteriori impatti significativi rispetto a quanto già valutato nell’ambito del progetto definitivo 2007 approvato, ma anzi apportano i seguenti principali ulteriori miglioramenti in termini di 1- inserimento paesaggistico del nuovo viadotto sul torrente Candelaro; riduzione degli impatti acustici e sulla qualità dell’aria in corrispondenza dello svincolo presso l’Abbazia San Leonardo; eliminazione delle interferenze con presistenze storico – culturali (archeologiche).

Le due prescrizioni rimangono pertanto ottemperate anche a seguito delle variazioni apportate al progetto.

In ordine alla VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il Proponente, in relazione alle modifiche introdotte al progetto, presenta la Relazione Studio di Incidenza, per il quale lo stesso Proponente sostiene di aver svolto il livello II (Valutazione appropriata, secondo quanto previsto dall’Articolo 6.3 della Direttiva Habitat).

Oltre agli inquadramenti di tipo normativo, procedurale, descrittivo dell’intervento e dell’area di studio, inclusi quattro siti di Rete Natura 2000 (ZSC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche", ZPS IT9110005 "Zone umide della Capitanata", ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano”, ZPS IT9110038 "Paludi presso il Golfo di Manfredonia"), la Relazione riporta una descrizione di dettaglio delle caratteristiche dei due siti di Rete Natura 2000 che, secondo il Proponente, in quanto interferiti fisicamente dal progetto in esame, rientrano nell’Area di Influenza del progetto: la ZSC – IT9110008 “Valloni e steppe Pedegarganiche”, la ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano ed il Parco Nazionale del Gargano (EUAP0005)”, mettendo in rilievo gli aspetti relativi all’habitat, alla flora e alla fauna, sulla base delle fonti informative già riportate in questo parere alla sezione “Biodiversità”, in particolare:

- formulario Standard della ZSC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche"
- piano di gestione della ZSC IT9110008 "Valloni e steppe pedegarganiche"
- formulario Standard della ZPS IT9110005 "Zone umide della Capitanata"
- piano di gestione della ZPS IT9110005 "Zone umide della Capitanata"
- formulario Standard della ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano”
- bibliografia di settore.

Secondo il proponente, le potenziali criticità, in termini di ‘potenziali incidenze’ che potrebbero verificarsi in termini di deterioramento e disturbo dello stato di conservazione degli habitat e delle specie in relazione agli obiettivi della Direttiva Habitat, sono analizzate con riferimento alle tre dimensioni, costruttiva, fisica e operativa del progetto, giungendo ad un giudizio di incidenza valutata come “contenuta” o “di entità non significativa”. Sono stati verificati i fattori di pressione e minaccia per i due siti rappresentati dall’opera in progetto (la minaccia in particolare è giudicata “trascurabile”). Sono previste misure o accorgimenti di carattere preventivo e mitigativo, come segnalato sopra: in fase di cantiere (a livello delle modalità costruttive, dei criteri di individuazione delle aree di cantiere e della viabilità di cantiere, del riutilizzo della terra in sito, della salvaguardia delle acque, del suolo, della qualità dell’aria e del clima acustico, oltretutto

ovviamente della biodiversità) e in relazione all’inserimento dell’intervento progettuale nell’ambiente in cui si colloca (mitigazioni con opere a verde, ripristino aree di cantiere ecc.). Il Proponente giunge alla conclusione che, in considerazione dello status ante operam, della natura dell’opera e del grado d’interferenza dell’intervento con la dinamica e la funzionalità degli ecosistemi presenti nell’area, il progetto in esame non determinerà incidenza negativa significativa, ovvero non pregiudicherà il mantenimento dell’integrità dei Siti potenzialmente interferiti con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione dei Siti Natura 2000 in esame.

Risultano allegati una scheda riassuntiva dello studio di incidenza ambientale, il format di supporto *screening* di V.Inc.A e il formulario standard per i due siti Rete natura 2000 citati.

La Relazione presentata ripercorre le possibili interferenze dell’intero progetto, soffermandosi poi in dettaglio sulle modifiche di progetto, oggetto della presente procedura, rispetto alle quali non si evidenziano particolari incidenze difformi da quanto già oggetto di valutazione.

In particolare, come anche sottolineato nel documento di controdeduzioni alle osservazioni della Regione Puglia, in merito alle potenziali incidenze dirette sull’Habitat prioritario 6220* “Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea”, e con riferimento alla fase costruttiva, non si rileva sottrazione di habitat in quanto i cantieri sono localizzati in aree esterne all’habitat 6220*. Per quanto attiene la potenziale incidenza diretta dell’impronta a terra dell’opera, nella maggior parte delle aree dove sono previste modifiche (viadotto, svincoli, ecc.), l’habitat di Direttiva 6220* è assente e nei pochi casi nei quali è presente, esso costituisce una porzione marginale limitrofa alla strada esistente. Più specificamente, il Proponente ritiene che, “rispetto al progetto del 2007, in corrispondenza delle 6 aree nelle quali il nuovo progetto si discosta dal precedente, individuate nelle tavole “Planimetria di confronto tra il PD 2007 e il PD 2021, non si rilevano sostanziali differenze in merito alla sottrazione dell’habitat 6220*. In corrispondenza del semisvincolo di San Leonardo non è presente l’habitat 6220*, che invece si sviluppa al confine del progetto, in un piccolo tratto in cui tra il progetto del 2007 e del 2021 non ci sono sostanziali differenze. In corrispondenza dello svincolo 1, “l’habitat 6220* è interessato sia dal progetto 2021 che dal progetto 2007; nonostante il progetto del 2021 interessi leggermente di più l’habitat in questione, tale interessamento riguarda principalmente l’area interclusa del progetto del 2007, che in fase di cantierizzazione, nonché di esercizio subirebbe modificazioni con conseguente sottrazione dell’habitat”. Per i dettagli si rinvia ai documenti prodotti dal Proponente. Si evidenzia che nell’analisi delle superfici interessate (riportate nel capitolo inerente le controdeduzioni del Proponente), sono state considerate come superficie interessata dall’impronta a terra dei progetti anche le aree intercluse, in quanto oggetto di interventi mitigativi, che sono migliorativi ma comunque interessano superfici dei Siti Natura 2000 ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano” e ZSC IT9110008 “Valloni e Steppe Pedegarganiche”:

Il Proponente, quindi, giudica che, in base a quanto esposto, la sottrazione dell’habitat 6220*, come riportato nello Studio di incidenza Ambientale, risulta assente in fase di cantiere e trascurabile per la dimensione fisica e più nello specifico non si riscontrano differenze sostanziali in merito alla potenziale interferenza suddetta con il progetto approvato nel 2007. In merito alla localizzazione rispetto alla ZPS IT9110039 e alla ZSC IT9110008, le modifiche previste nel progetto 2021 comportano un miglioramento, rispetto al progetto del 2007, in quanto interessano una superficie minore dei Siti suddetti.

Con riferimento alle incidenze indirette sull’habitat 6220*, esse possono essere causate, nella fase di cantiere, dalla produzione di gas e polveri e ricaduta sulla vegetazione circostante, dagli sversamenti accidentali e dalla gestione delle acque di cantiere, le analisi svolte per la componente

“Aria” e le misure previste per la cantierizzazione consentono di valutare le medesime non significative.

Per le incidenze dirette potenziali sulle specie faunistiche di interesse comunitario indotte in fase di cantiere, il Proponente ribadisce la trascurabilità di tale interferenza e il suo carattere temporaneo, anche in questo progetto del 2021. Per il disturbo dovuto al rumore prodotto dai macchinari e dai lavori oggetto dell’intervento, si ribadisce il suo carattere temporaneo, legato alla fase dei lavori stessi, localizzati in prossimità del tracciato della SS 89 esistente.

Essendo le differenze di progetto rispetto al 2007 minime, anche l’incidenza diretta legata alla dimensione fisica dell’opera consistente nella sottrazione di habitat faunistici in corrispondenza dell’impronta a terra del tracciato stradale è considerata trascurabile, posta l’attenzione sulle parti variate rispetto all’esistente (con superfici di ridotta estensione, localizzate in prossimità dell’asse stradale esistente). Nel progetto attuale è stato inoltre inserito un sottopasso faunistico, per migliorare la bio-permeabilità del progetto.

Considerato quanto sopra, si ritiene non significativa l’incidenza delle modifiche al progetto oggetto della presente procedura di verifica di assoggettabilità.

Si ricorda che con nota prot. n. MATTM-5797 del 30/11/2021, è stato sollecitato l’Ente Parco Nazionale del Gargano quale Ente gestore dei siti Natura 2000 a provvedere alla trasmissione del parere di propria competenza. Non risulta pervenuto alcun parere.

In ordine al PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Il Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo (PUT) è redatto in conformità al DPR 120/2017.

Sono riportati i dati della caratterizzazione ambientale dei materiali da scavo (campagna di indagine marzo-maggio 2019) e delle prove di laboratorio geotecnico-prestazionali. In particolare:

- il tracciato di progetto è stato interessato da una campagna di indagini per la caratterizzazione ambientale dei terreni, eseguita nel periodo di marzo – maggio 2019, durante la fase di progettazione definitiva. Nell’elaborato di progetto “*T00 GEO2 GET RE 02 Prove di laboratorio ambientale*” sono riportati i rapporti di prova emessi dal laboratorio Sialab srl di Napoli che ha eseguito sui campioni le analisi ambientali mentre nell’elaborato “*T00-GEO2-GET-RE-01 Documentazione indagine geognostica ambientale*” sono raccolte le indagini *in situ* come pozzetti esplorativi e sondaggi a carotaggio con prelievo dei campioni ambientali e geotecnici eseguiti dal Tecno In Spa di Napoli;
- sono quindi stati eseguiti n. 10 sondaggi a carotaggio (da S01 a S15) e n. 17 pozzetti esplorativi (da Pz1 a Pz23), spinti a diverse profondità, la cui posizione è di seguito riportata nella tabella (“*T00 GEO2 GET PU 01 Planimetria ubicazione indagini ambientali*”), e in ogni verticale sono stati prelevati da uno a tre campioni, sottoposti successivamente a prove di caratterizzazione ambientale. I valori dei parametri analizzati per ogni campione, di seguito riportati in tabella, sono stati confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A e B tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., con riferimento alla specifica destinazione d’uso urbanistica. Da quanto riportato nella tabella di sintesi delle analisi chimiche condotte sui 37 campioni di terreno prelevati, risulta che n.36 campioni evidenziano concentrazioni con un rispetto totale della Colonna A della tabella 1 allegato 5, al Titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i. a meno del campione

prelevato nel sondaggio S15 DH (0-1m) che rientra, a causa del valore degli idrocarburi C>12 (81.6 mg/kg) nelle concentrazioni della Colonna B;

- tale anomalia nel campione superficiale, verosimilmente da attribuire all’ubicazione del sondaggio sul margine della strada asfaltata, risulta comunque non interferire con le attività di costruzione dell’opera che è compatibile con l’uso commerciale ed industriale (colonna B). Tuttavia, in caso di movimentazione di tale terreno, visto il quantitativo molto limitato, esso verrà stoccato nei depositi temporanei ospitati all’interno delle aree di svincolo. In tutti i campioni esaminati non è stata rilevata la presenza di fibre di amianto;
- le risultanze analitiche e le modalità di smaltimento dei terreni ammesse per la tipologia di rifiuto risultante dalle analisi sono associabili al codice CER 17 05 04 dal momento che non contengono sostanze pericolose.

Inoltre, l’esecuzione di test di cessione ha messo in evidenza che in tutti i casi i terreni non sono ammissibili in discariche per rifiuti inerti, ma sono ammissibili in discariche per rifiuti non pericolosi; infine, i materiali risultano non gestibili secondo procedure di recupero completo.

Per ciascuno dei quattro cantieri sono indicati i siti di produzione e i siti di destinazione, intesi sia come depositi intermedi che finali (nel cantiere e negli impianti di smaltimento).

I volumi complessivi da scavo sono pari a 498.390 m³; quelli di terreno vegetale da scotico pari a 59.130 m³; il volume a riutilizzo è pari a 72.565 m³. Non essendo previsti volumi per rimodellamenti morfologici, il volume totale a smaltimento (in cave per recupero ambientale o in discarica) è pari a 425.825 m³.

Sono poi indicate le modalità di caratterizzazione, campionamento e analisi da effettuarsi in fase di corso d’opera, con la trattazione dei vari aspetti legati alla gestione al trasporto dei materiali (viabilità, tracciabilità, dichiarazione di avvenuto utilizzo, fornitura e smaltimento).

Si rileva che il totale del fabbisogno complessivo (pari a 692.823 m³) richiede un approvvigionamento di 620.258 m³ di materiale per il corpo stradale. Sono correttamente individuate le cave per la fornitura di aggregati e quelle autorizzate per il ripristino ambientale e impianti smaltimento.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art. 19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Regione Puglia, Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio, Sezione Autorizzazioni Ambientali (Comitato Regionale di VIA), osservazioni tramesse con nota prot. A00_089/13512 del 20/09/2021 (acquisita dal MITE con prot. MATTM/100664 del 21/9/2021);

In particolare, il Comitato Regionale VIA della Regione Puglia ha formulato il proprio parere ai sensi dell’art. 4 co.1 del R.R. 07/2018, ritenendo che il progetto in epigrafe sia da assoggettare al procedimento di VIA per le motivazioni esposte nel parere.

Alle motivazioni esposte dal Comitato, il Proponente ha presentato integrazioni volontarie in termini di “Controdeduzioni” che di seguito vengono riportate in sintesi dopo ciascuna motivazione contenuta nel parere citato della Regione Puglia:

- 1) la documentazione presentata per la V.Inc.A, “*Studio di incidenza.pdf*”, non consente una chiara previsione degli effetti, sia temporanei che permanenti, sugli Habitat e sulle specie di flora e di fauna che caratterizzano i siti Natura 2000 ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano” e la ZSCIT9110008 “Valloni e Steppe Pedegarganiche”. In particolare, “*lo studio di incidenza riporta i soli dati e tabelle allegate alla scheda ministeriale descrittiva della ZPS/ZSC e del Piano di Gestione del sito “Valloni e Steppe Pedegarganiche”, mancando un’analisi di dettaglio alla scala di progetto sugli Habitat e sulle specie di flora e di fauna presenti nelle aree intercettate dalle opere, derivanti da rilievi specifici, eseguiti da professionisti con specifiche competenze tecnico scientifiche, necessari per l’analisi del grado di conservazione di habitat e specie e per la valutazione delle interferenze generate dal progetto*”. Il Comitato regionale ritiene, pertanto, che sia “necessario identificare le interferenze dell’opera in progetto, in tutte le sue fasi di cantiere, di esercizio e di dismissione, in relazione agli Habitat così come riportati negli strati informativi allegati alla DGR 2442 del 21/12/2018 “*Individuazione di Habitat e Specie vegetale e animali di interesse comunitario nella regione Puglia*”. Le opere in progetto intercettano habitat tutelati ai sensi della direttiva 92/43/CEE ed in particolare l’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*”. Si rileva come la ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano” e la ZSC IT9110008 “Valloni e Steppe Pedegarganiche” ospitano importanti popolazioni di avifauna legate agli habitat substeppici, tra cui le specie *Milvus milvus*, *Falco naumanni*, *Tetrax tetrax*, *Burhinus oedicephalus*, *Caprimulgus europaeus*, *Coracias garrulus*, *Melanocorypha calandra*, *Calandrella bairdii*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius collurio*, *Lanius minor* e *Emberiza hortulana* a cui si aggiungono numerose specie di rilevante interesse conservazionistico per gli agroecosistemi, quali *Ciconia ciconia*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Falco columbarius* e *Pluvialis apricaria*”. Il Comitato ritiene che “su tali specie, nonché su tutte le altre riportate nelle schede Natura 2000 o derivanti da monitoraggi specifici, è necessario approfondire i potenziali effetti negativi derivanti dalla fase di cantiere e di esercizio con particolare riferimento al disturbo indotto dal rumore, dalle polveri, dalla presenza antropica, nonché dalla mortalità indotta dal traffico stradale”. Pertanto, il Comitato regionale, per quanto di propria competenza, non esclude che il progetto possa produrre effetti negativi, sia permanenti che temporanei, sui sopra citati siti Natura 2000 e, in particolare, che l’intervento possa generare incidenze sia dirette che indirette sull’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*” o su specie di interesse comunitario a causa del disturbo indotto in fase di cantiere;

Controdeduzione del Proponente alla questione n. 1

Dopo aver richiamato il fatto che il progetto in oggetto aveva già ottenuto il parere positivo di compatibilità ambientale (concluso nel 2007 con la verifica di avvenuta ottemperanza delle prescrizioni ivi previste) e che la variante introdotta oggi rappresenta un modesto adeguamento del tracciato e di alcuni elementi puntuali, introdotti al fine di adeguarsi alle nuove norme tecniche e i nuovi standard di sicurezza introdotti dagli aggiornamenti normativi, nonché di risolvere l’intervenuta interferenza del tracciato con il bene culturale (cisterna) rinvenuto nel corso dei lavori di restauro dell’Abbazia di San Leonardo, il

Proponente rileva che lo SPA fa riferimento soprattutto alle parti variate a seguito dell’esigenza di ottimizzazioni progettuali. In tale senso, viene specificato che “*per la distribuzione dell’habitat 6220* nell’ambito dei Siti Natura 2000 in esame, al fine di elaborare la “Carta degli habitat” allegata allo studio di incidenza, era stato fatto riferimento (cfr. fonte citata nell’elaborato T00_IA50_AMB_CT03_A) ai file vettoriali allegati alla DGR 2442/2018. Al suddetto strato informativo quindi si è fatto riferimento nello Studio di Incidenza Ambientale*” e nelle considerazioni della controdeduzione. In merito alle potenziali incidenze dirette sull’Habitat prioritario 6220* “*Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*”, “*esse possono essere indotte, considerando le tre dimensioni nelle quali l’opera è stata scomposta e analizzata (costruttiva, fisica e operativa), sia nella fase costruttiva che in quella fisica, come riportato a pag. 66 dello Studio di Incidenza Ambientale. La fase costruttiva può comportare la sottrazione di habitat di Direttiva a causa dell’approntamento delle aree e piste di cantiere e della relativa attività propedeutica, consistente nello scotico del terreno vegetale. Per entrambi i progetti i cantieri sono localizzati in aree esterne all’habitat 6220*. Nello specifico per il progetto 2021, come riportato a pag. 66 dello Studio di incidenza Ambientale, i sette cantieri ricadenti all’interno dei Siti Natura 2000 (così come quelli esterni ad essi) non interessano superficie caratterizzate dall’habitat 6220*, quindi nella fase di cantiere si esclude che possano verificarsi incidenze dirette su di esso. Per quanto attiene la potenziale incidenza diretta, sottrazione dell’habitat di Direttiva 6220*, essa nella dimensione fisica è data dall’impronta a terra dell’opera. Tale interferenza, in virtù di quanto esposto, viene valutata relativamente alle modifiche rispetto al progetto del 2007 che ha già ricevuto parere positivo. Nella maggior parte delle aree dove sono previste modifiche (viadotto, svincoli, ecc.), l’habitat di Direttiva 6220* è assente (cfr. Figura 2-3, Figura 2-4 e Figura 2-5) e nei pochi casi nei quali è presente, esso costituisce una porzione marginale limitrofa alla strada esistente*”. Più specificamente, il Proponente ritiene che, “*rispetto al progetto del 2007, in corrispondenza delle 6 aree nelle quali il nuovo progetto si discosta dal precedente, individuate nelle tavole “Planimetria di confronto tra il PD 2007 e il PD 2021 (Tav. 1_2 e 2.2) (elaborati T00_IA20_AMB_PL03_A e T00_IA20_AMB_PL04_A), non si rilevano sostanziali differenze in merito alla sottrazione dell’habitat 6220* (cfr. Figura 2-1, Figura 2-2, Figura 2-3, Figura 2-4, Figura 2-5)*”. Nella Figura 2-1 si vede che “*in corrispondenza del semisvincolo 1 di San Leonardo non è presente l’habitat 6220*. Quest’ultimo si sviluppa al confine del progetto, in un piccolo tratto in cui tra il progetto del 2007 e del 2021 non ci sono sostanziali differenze*”. Nella Figura 2-2, riferita allo svincolo 1, “*l’habitat 6220* è interessato da entrambi i progetti, in particolare da una rampa dello svincolo 1. Risulta evidente come nonostante il progetto del 2021 interessi leggermente di più l’habitat in questione, tale interessamento riguarda principalmente l’area interclusa del progetto del 2007, che in fase di cantierizzazione, nonché di esercizio subirebbe modificazioni con conseguente sottrazione dell’habitat*”. Nella Figura 2-3, riferita allo svincolo 2 e al viadotto Candelaro, in corrispondenza di questi “*non è presente l’habitat 6220*. Quest’ultimo si sviluppa al confine del progetto, in un piccolo tratto in cui tra il progetto del 2007 e del 2021 non ci sono sostanziali differenze*”. Nella Figura 2-4, riferita allo svincolo 3, si vede che “*nessuno dei due tracciati di progetto interessa l’habitat 6220**”. Stessa cosa può dirsi per la Figura 2-5, riferita allo svincolo 4. Inoltre, il Proponente richiama anche “*l’interessamento di aree dei Siti Natura 2000, che nel progetto 2021 risultano inferiori rispetto a quello del 2007*”. Nello specifico, “*considerando le sei aree di variazione del progetto attuale rispetto al precedente, sono state stimate le superfici dei*

progetti che interessano i Siti Natura 2000, calcolando anche la parte occupata dal tracciato attuale, che è stata sottratta in quanto esistente nei suddetti Siti”. Si specifica che nei calcoli riportati nelle tabelle fornite “sono state considerate come superficie interessata dall’impronta a terra dei progetti anche le aree intercluse, in quanto oggetto di interventi mitigativi, che sono migliorativi ma comunque interessano superfici dei Siti Natura 2000. Questi ultimi, nell’area in esame sono costituiti dalla ZPS IT9110039 “Promontorio del Gargano” e dalla ZSC IT9110008 “Valloni e Steppe Pedegarganiche”:

- area semi-svincolo 1 San Leonardo: superficie del progetto definitivo del 2021 11,75 ha (contro 14,67 del progetto 2007); superficie strada attuale 4,25 ha;
- area svincolo 1: superficie del progetto definitivo del 2021 9,95 ha (contro 11,76 del progetto 2007); superficie strada attuale 1,44 ha;
- area svincolo 2: superficie del progetto definitivo del 2021 0,68 ha (contro 0,78 del progetto 2007); superficie strada attuale 0,01 ha. Il viadotto Candelaro non interessa i siti Natura 2000;
- area svincolo 3: superficie del progetto definitivo del 2021 4,91 ha (contro 3,01 del progetto 2007); superficie strada attuale 0 ha;
- area svincolo 4: la configurazione di progetto è esterna ai siti Natura 2000;
- pertanto, la superficie totale interessata dal progetto 2021 è pari a 21,59 ha, contro 24,52 ha riferita al progetto 2007.

Il Proponente, quindi, giudica che, *“in base a quanto esposto, la sottrazione dell’habitat 6220*, come riportato nello Studio di Incidenza Ambientale, risulta assente in fase di cantiere e trascurabile per la dimensione fisica e più nello specifico non si riscontrano differenze sostanziali in merito alla potenziale interferenza suddetta con il progetto approvato nel 2007. In merito alla localizzazione rispetto alla ZPS IT9110039 e alla ZSC IT9110008, le modifiche previste nel progetto 2021 comportano un miglioramento, rispetto al progetto del 2007, in quanto interessano una superficie minore dei Siti suddetti”*.

Per quanto attiene le potenziali **incidenze indirette** sull’habitat 6220*, come riportato a pag. 67 dello Studio di Incidenza Ambientale, esse sono causate, nella fase di cantiere, dalla produzione di gas e polveri e ricaduta sulla vegetazione circostante, dagli sversamenti accidentali e dalla gestione delle acque di cantiere. Per le prime, il Proponente richiama le analisi svolte per la componente “Aria”. Per la stima dell’impatto in fase di cantierizzazione sono state analizzate le emissioni di PM10 che verranno generate dai cantieri in cui sono previste le principali attività critiche (attività di movimentazione terra). *“In base alle simulazioni effettuate è stato possibile determinare l’emissione di PM10 generata dalle attività di cantiere, risultata pari a 6,06 g/h. In relazione ai traffici di cantiere, si è fatto riferimento al bilancio dei materiali e al cronoprogramma delle lavorazioni e le conseguenti valutazioni hanno permesso di stimare un traffico orario in circa 4 veicoli/ora monodirezionali. Tale valore può essere ritenuto trascurabile per lo studio della componente “aria”, anche in considerazione del contributo di questo rispetto al traffico ordinario circolante sulla SS89. Pertanto, non è stato preso in considerazione nell’analisi emissiva delle attività di cantiere. Dal confronto effettuato nell’ambito dell’analisi della componente “aria”, del citato valore di emissione di PM10 generata dalle attività di cantiere, con il valore per le emissioni di PM10 forniti dalle “Linee Guida per la Valutazione delle Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione,*

manipolazione, trasporto, carico e stoccaggio di materiali polverulenti” dell’ARPAT, si è riscontrato che le emissioni generate dalle attività di cantiere siano alquanto basse e al di sotto delle soglie definite da ARPAT, in particolare queste rappresentano circa il 4,2% del valore di soglia. Pertanto, l’impatto potenziale prodotto dal cantiere sulla componente atmosferica, può ritenersi trascurabile. Ne consegue che la presenza delle suddette emissioni in atmosfera e le potenziali ricadute sono trascurabili e lo sono anche in relazione alla funzionalità delle porzioni di habitat 6220 presenti nell’intorno delle aree di cantiere, quindi, sono tali da non inficiare l’habitat suddetto nella sua totalità nell’ambito dei Siti Natura 2000 in esame”. Il Proponente ricorda che “nel progetto del 2007 la potenziale incidenza dovuta all’emissione di gas e polveri nella fase di cantiere non è stata analizzata nel dettaglio in quanto ritenuta trascurabile”. Inoltre, “nel 2021 si può considerare una maggior efficienza dei mezzi e macchinari di lavorazione, quindi una minore produzione di gas e polveri. La trascurabilità del potenziale effetto di emissioni di gas e polveri nella fase di cantiere, comporta che anche le potenziali incidenze derivanti da esse, quale appunto l’alterazione dell’habitat 6220*, risulta trascurabile”.*

Per quanto riguarda le acque superficiali e la possibilità di sversamenti accidentali, valgono le analisi condotte per il 2007 per l’ambiente idrico, che nel 2021 corrisponde alla componente “Geologia e acque”. Anche in questo caso “*le poche differenze tra i progetti comportano l’assenza di variazioni nelle lavorazioni necessarie per entrambi, ad esclusione di un potenziale miglioramento dei mezzi e macchinari di lavorazione (con quindi minore rischio di sversamenti accidentali), e quindi neanche nelle potenziali variazioni qualitative delle acque superficiali. In entrambi i progetti sono infatti previsti appositi impianti di trattamento per le acque di cantiere, al fine di non variare la qualità del corpo ricettore e per non inficiare la funzionalità del suolo e degli habitat presenti in prossimità delle aree di cantiere, quindi anche dell’habitat 6220* laddove presente*”. Si sottolinea ancora che “*nessuna delle aree di cantiere ricade in superfici caratterizzate dall’habitat 6220* e nella maggior parte dei casi esso si trova a distanze superiori a 1 km da tali aree: la concentrazione e le possibili ricadute degli inquinanti diminuiscono con l’aumentare della distanza dalla fonte che li produce, di conseguenza il potenziale effetto in esame diviene ancora più trascurabile*”. Vengono considerate anche le potenziali incidenze indirette nella fase operativa, causate dalle emissioni di gas e polveri nei veicoli circolanti sull’asse stradale in esame e dalle acque di dilavamento della piattaforma stradale. Siccome il flusso di traffico previsto nei due progetti a confronto non presenta grandi differenze e la superficie della piattaforma stradale del progetto 2007 è simile a quella del progetto attuale, le potenziali incidenze di questo tipo sono paragonabili.

Per le incidenze dirette potenziali sulle specie faunistiche di interesse comunitario indotte in fase di cantiere, il Proponente ribadisce la trascurabilità di tale interferenza e il suo carattere temporaneo, anche in questo progetto del 2021. Per il disturbo dovuto al rumore prodotto dai macchinari e dai lavori oggetto dell’intervento, si ribadisce il suo carattere temporaneo, legato alla fase dei lavori stessi, localizzati in prossimità del tracciato della SS 89 esistente.

Essendo le differenze di progetto rispetto al 2007 minime, anche l’incidenza diretta legata alla dimensione fisica dell’opera consistente nella sottrazione di habitat faunistici in corrispondenza dell’impronta a terra del tracciato stradale è considerata trascurabile, posta l’attenzione sulle parti variate rispetto all’esistente (con superfici di ridotta estensione, localizzate in prossimità dell’asse stradale esistente). “*Per quanto attiene l’interferenza con gli spostamenti della fauna (modifica della connettività ecologica), per il progetto del*

2007 si ritiene che i tratti in adeguamento, quale appunto quello relativo alla S.S. 89, non subiranno un aggravamento rispetto allo stato attuale. La stessa conclusione è quindi valida anche per il progetto del 2021, per il quale è anche prevista la realizzazione di un sottopasso faunistico, che appunto migliora la biopermeabilità del progetto. Nel progetto del 2007, riguardo al rischio di mortalità o ferimento per investimenti, si constata che i tratti in adeguamento mantengono condizioni di rischio paragonabili a quelli presenti per il tracciato esistente, quindi la stessa considerazione è valida per il progetto 2021”. Viene specificato, inoltre, che lo studio acustico presentato nel 2021 “è stato effettuato in modo più approfondito, essendo incentrato solo nel tratto della S.S.89, a differenza di quello del 2007 che comprende più assi stradali. In seguito ai suddetti risultati è stato considerato trascurabile il potenziale impatto di compromissione del clima acustico, questo comporta la trascurabilità anche del conseguente effetto sulla fauna più sensibile”. “L’analisi effettuata porta a concludere che le modifiche progettuali apportate nel progetto 2021 rispetto a quello del 2007, non comportano variazioni sostanziali rispetto alle potenziali interferenze con habitat e specie di Direttiva. Inoltre, laddove esistono delle differenze (cfr. interessamento Siti Natura 2000, ecc.) esse denotano un miglioramento rispetto al progetto 2007”;

- 2) in ordine alla complessiva ricognizione sulle opere in progetto, per il Comitato regionale “appare evidente che le stesse, pur sovrapponendosi al tracciato viario preesistente secondo un principio di adeguamento, in più punti e tratti questo assume le forme di un sostanziale rifacimento della sede viaria in categoria B, con un impatto generale sul territorio in termini di consumo di suolo, territorio, acqua e biodiversità, di inquinamento e disturbi ambientali, impatti paesaggistici di livello significativo, particolarmente evidenti nei nodi più rappresentativi a carattere storico culturale (Abbazia di Siponto e Regio Tratturo Campolato) oltre che ambientale (il torrente Candelaro) e che richiedono, oltre al soddisfacimento delle condizioni autorizzatorie di cui alle NTA del PPTR (in primis la verifica delle alternative) anche integrazioni documentali, e illustrative omogenee (fotografie, fotoinserti, studio delle visuali e dei layout panoramici, valutazione di impatto sulla sicurezza stradale)”. Si evidenzia, quindi, come l’intervento possa porsi in contrasto con la struttura interpretativa e di tutela del PPTR regionale con specifico riferimento alla “Struttura idro-geo-morfologica”, alla “Struttura ecosistemica e ambientale”, alla “Struttura antropica e storico culturale”, interessando per ciascuna di esse Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti di Paesaggio.

Nello specifico, vengono evidenziate le diverse criticità corrispondenti alle varianti introdotte in corrispondenza dei vari svincoli proposti nel nuovo progetto. Per il semi-svincolo n. 1 relativo al complesso abbaziale di San Leonardo, si argomenta che lo stesso “appare caratterizzato da una estesa articolazione e concatenazione di elementi viari, che impegnano una superficie rilevante, vicinissima al complesso vincolato. Per quanto in sede di adeguamento del progetto alle prescrizioni di tutela archeologica espresse dalla Soprintendenza nelle fasi precedenti di progettazione sia stato introdotto uno scostamento verso nord dell’asse viario, la posizione prevista dell’infrastruttura resta molto vicina al complesso vincolato, con il rischio di apportare in ogni caso un significativo livello di interferenza paesaggistica, ambientale (scarichi atmosferici) e soprattutto acustica”. In rapporto a quest’ultimo aspetto, il Comitato regionale “evidenzia il fatto che lo svincolo in sottoattraversamento della nuova sede viaria principale avviene in trincea ma la sede principale resta a quota campagna e in generale il complesso monumentale rimane

leggermente sottoposto (circa un metro) rispetto alla livelletta stradale. Non è dato sapere se nelle fasi pregresse di sviluppo della progettazione siano state valutate ipotesi differenti da questa. L’intervento propone l’adozione, come in tutti gli svincoli, di un sistema articolato di strutture vegetazionali..., anche in funzione di barriera antirumore, che tuttavia, in assenza di masse significative in grado di attenuarne la propagazione e l’intensità, non potrà avere che effetti limitati”. Per lo svincolo n. 1, si sostiene che il ricorso a tre rotatorie, in rilevato ed un cavalcavia di collegamento tra i due lati, implica “un significativo impegno di superfici ed un’elevata interferenza di tipo visuale sul contesto paesaggistico e percettivo”. Nello svincolo n. 2, la soluzione proposta è quella del sottoattraversamento e di fatto si sovrappone sul piano planimetrico a quello esistente (privo però di connessione trasversale), e “dove emerge una complessa e critica sovrapposizione con il corridoio storico culturale del tracciato del Regio Tratturo n.12 “Foggia – Campolato”, già interessato in tutto il tratto occidentale dell’intervento, dove sede stradale e tratturo coincidono, da un livello medio-alto di erosione per effetto dell’allargamento complessivo del fascio infrastrutturale (sede+complanari)”. Lo svincolo 3, costituito da un nuovo cavalcavia con rotatorie in rilevato ripropone i problemi evidenziati per lo svincolo n. 1 “ed inoltre, sul lato nord, si sovrappone integralmente al tracciato del Regio Tratturo n.12 Foggia – Campolato. In questo caso l’opera oblitera completamente il tracciato, come peraltro è ben evidenziato negli elaborati sul rischio archeologico...non solo in relazione alla presenza del tratturo ma in generale di un sistema di beni e testimonianze storico culturali”. Secondo il Comitato regionale, il problema dell’elevato rischio archeologico interessa peraltro anche il sito dello svincolo n. 2, per la sovrapposizione tra l’area di intervento e quella del Regio Tratturo (insieme alla prossimità ad altri siti di interesse). L’analisi della documentazione illustra peraltro con chiarezza la natura stratificata sul piano storico e archeologico del territorio. “Il progetto di ammodernamento della S.S. 89 ‘Garganica’ tra loc. Villaggio Amendola e Manfredonia Sud attraversa per circa 14 km un territorio che fu oggetto di scelte insediative e frequentazione intense dalla Preistoria fino al Medioevo, una via di comunicazione di estrema importanza sia dal punto di vista economico, **ricalcando parte del tratturo Foggia-Campolato**, sia dal punto di vista religioso, nell’ambito dei pellegrinaggi lungo la via Francigena che, in questo caso, conducevano al santuario micaelico di Monte Sant’Angelo. Emerge e viene confermato dalle ricerche archeologiche effettuate il **carattere distintivo di questo comprensorio pugliese, cioè l’intensa e cospicua concentrazione di insediamenti e frequentazioni di età preistorica**”.

Controdeduzione del Proponente alla questione n. 2

Il Proponente ribadisce che quanto evidenziato dalla Regione “non è formalmente rispondente alla verifica necessaria, in quanto l’elemento di confronto non può ritenersi il tracciato viario preesistente, bensì il tracciato già approvato del Progetto definitivo del 2007”. A tal riguardo, in merito ai nodi più rappresentativi dal punto di vista storico culturale (Abbazia di San Leonardo) e ambientale (torrente Candelaro), si propongono alcuni approfondimenti per meglio comprendere le ottimizzazioni progettuali previste ed i principali aspetti paesaggistici e ambientali riferiti a tali nodi. Le modifiche riguardanti l’area dell’Abbazia di San Leonardo sono state introdotte in ottemperanza a quanto riportato dal Mibact nel parere espresso a suo tempo nel 2007 e a seguito del rinvenimento della cisterna interferente durante i lavori di restauro della stessa Abbazia. “Le

ottimizzazioni progettuali introdotte prevedono quindi che venga realizzata una variante planimetrica del tracciato che risolve l’interferenza rappresentata dalla preesistenza dell’antica cisterna appartenente all’Abbazia posta a fianco della SS89 attuale. Tale spostamento consente di realizzare un semi-svincolo con manovre da e per Manfredonia con inserimento di un Sottovia scatolare di dimensioni 12x6 – ST02 (in sostituzione al Sottovia 6x6 del precedente progetto). Viene inoltre garantito il collegamento diretto da e per Foggia sino allo Svincolo alla pk 178+400 tramite una complanare di servizio realizzata nel sedime della SS89 esistente che garantisce una sistemazione adeguata agli accessi dell’intera area dando visibilità e risalto all’Abbazia San Leonardo. L’allontanamento dell’asse principale della SS89 dall’Abbazia fa sì che si eviti l’inserimento di barriere foniche di altezza rilevante in corrispondenza dell’attuale accesso dell’Abbazia stessa, con conseguente riduzione dell’impatto percettivo e limitazione del traffico veicolare alla percorrenza della sola strada complanare”. Le modifiche determinano, quindi, “un miglioramento rispetto al precedente progetto definitivo del 2007, sia in termini di funzionalità stradale e accessibilità all’Abbazia, sia dal punto di vista ambientale andando a preservare i caratteri identitari del paesaggio storico culturale e riducendo i livelli acustici prodotti dal traffico veicolare in corrispondenza dell’Abbazia, grazie al discostamento dell’asse stradale”. Inoltre, viene rimarcato il fatto che la realizzazione della complanare consente anche la conservazione dei muretti a secco presenti, oltre alla possibilità di effettuare opere di mitigazione naturalistica tali da garantire il corretto inserimento paesaggistico ambientale dell’opera infrastrutturale. Per quanto riguarda il nuovo viadotto che attraversa il Torrente Candelaro, la modifica è dovuta al fatto che alla data di realizzazione del progetto definitivo del 2007 non era presente alcuna limitazione normativa relativamente al dimensionamento delle luci degli attraversamenti in alveo, cosicché al fine di minimizzare l’impatto idraulico era sufficiente realizzare un’opera in affiancamento allineando le pile tra le due opere nella direzione del flusso idrico. Ad esito delle verifiche idrauliche, oggetto di prescrizione del decreto di compatibilità ambientale, è emersa la necessità di apportare modifiche progettuali in virtù degli aggiornamenti normativi subentrati (nuove NTC del 2018), con aggravio tra l’altro di impegno dal punto di vista costruttivo: demolizione del viadotto esistente, nuovo viadotto per ciascuna carreggiata, composto da impalcati separati di larghezza 16 m. ciascuno, previsione di 3 campate con luci superiori ai 40 metri, uso di travi in acciaio ad altezza variabile, con Relazione di compatibilità idraulica. Il Proponente, poi, produce un approfondimento del giudizio di compatibilità delle opere in progetto con gli Obiettivi di Qualità e le Normative d’uso di cui all’art. 37 delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (Approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 176 del 16/02/2015, aggiornato alla DGR n. 574 del 21/04/2020), in particolare il comma 4 dell’art. 37 e la Sezione C2 della scheda predisposta per ciascun ambito paesaggistico (“Tavoliere” e “Gargano”).

- 3) Per il Comitato regionale “non vi è alcuna descrizione di alternativa al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche con indicazione delle ragioni principali alla base dell’opzione scelta, prendendo in considerazione la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale (VISS), quale progetto di nuova infrastruttura e di interventi di adeguamento di strade esistenti che comportano effetti sul flusso di traffico. Tale studio rappresenta una innovazione nel nostro ordinamento e consente di analizzare gli effetti sulla sicurezza stradale delle diverse soluzioni possibili per un progetto di infrastruttura. L’infrastruttura stradale proposta si propone di dare una risposta a una domanda presente e futura di

traffico nel quadro della mobilità esistente per componenti di traffico, classi veicolari e funzioni per categorie. La Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS) istituito dal Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n.35 costituisce per tutte le strade norma di principio e si applica con le relative procedure di controllo della sicurezza stradale, di gestione della sicurezza della rete stradale e di ispezione di sicurezza secondo le linee guida di cui al Decreto 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”. La Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS) sulla base dei criteri di cui all’allegato deve comprendere sia le componenti della valutazione di impatto sulla sicurezza stradale (definizione del problema; identificazione degli obiettivi di sicurezza stradale; analisi della situazione attuale ed opzione dello status quo; individuazione delle differenti opzioni; analisi dell’impatto delle opzioni proposte sulla sicurezza stradale; confronto delle opzioni, attraverso anche l’applicazione dell’analisi costi/benefici; scelta delle possibili soluzioni; individuazione della miglior soluzione) che alcuni elementi più di carattere specifico (caratteristiche plano-altimetriche dell’infrastruttura stradale; analisi dell’incidentalità; obiettivi di riduzione dell’incidentalità e confronto con l’opzione dello status quo; individuazione delle tipologie di utenti della strada, compresi gli utenti deboli e vulnerabili; individuazione dei volumi e delle tipologie di traffico);

Controdeduzione del Proponente alla questione n. 3

Il Proponente, nel precisare che quanto citato in merito alla procedura di valutazione di impatto sulla sicurezza stradale esula dalle competenze dell’organo preposto alla valutazione di impatto ambientale (secondo l’art 1 comma 2 del D. Lgs. 35/11 e relative proroghe dello stesso, di cui l’ultima è rappresentata dal D.L. n. 183 del 31/12/2020, l’intervento non rientra nel campo di applicazione del citato decreto, in quanto non appartiene alla RETE TEN-T), sostiene che tutti i principi ed i criteri legati alla sicurezza stradale, presenti nel Decreto citato, sono stati tenuti in considerazione nella progettazione delle opere in esame, specie per le ottimizzazioni introdotte rispetto al progetto originario del 2007. Gli aspetti relativi alla presenza di alternative progettuali sono stati già trattati nell’ambito della procedura di VIA del 2004 e per il Proponente *“appare dunque singolare che l’introduzione di modifiche di modesta entità ad un progetto definitivo ritenuto ottemperante alle condizioni ambientali impartite dall’allora MATTM debba tornare ad essere vagliato con riferimento all’analisi delle alternative progettuali, che solitamente precede la fase di Valutazione di Impatto ambientale”*. Vengono pertanto riproposti alcuni stralci dell’intero progetto originario, nei quali si trattano le alternative di tracciato, con le valutazioni a suo tempo espresse che avevano portato a preferire la soluzione progettuale di adeguamento in sede come la migliore dal punto di vista tecnico-ambientale. Nella situazione del progetto attuale, le ottimizzazioni proposte rispetto al progetto precedente, in adeguamento in sede di infrastruttura esistente, non prevedono di fatto possibilità delocalizzative. Ad ulteriore conforto rispetto a tale tema, è stata condotta dal Proponente un’analisi di confronto tra le modifiche di nuova introduzione e il progetto definitivo ottemperante (del 2007), i cui risultati dimostrano che le soluzioni introdotte sono tutte migliorative, dal punto di vista della sostenibilità ambientale e sociale, della sicurezza stradale e, in diversi casi, del consumo di suolo e dell’inserimento paesaggistico. L’alternativa progettuale ottimizzata del 2021 è risultata sempre migliore rispetto alla precedente su molti profili di sostenibilità (si veda la tabella che riporta la sintesi dei giudizi qualitativi effettuati sulle tre matrici di riferimento, “sociale”, “funzionale” e “ambientale”).

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

Controdeduzione del Proponente alla questione n. 4

Il Proponente afferma che, in tema di ciclabilità, *“Anas si rende disponibile ad individuare un itinerario ciclabile che possa offrire occasione di valorizzazione territoriale, al fine di mettere a sistema i principali punti di interesse storico, architettonico e paesaggistico. Stante la necessità di concertare con gli enti locali un percorso integrato in grado di riallacciarsi a viabilità presenti e soddisfare al contempo le esigenze dei singoli comuni, nella presente fase si propone di individuare delle aree idonee a detti percorsi, rimandando ad una fase successiva ogni eventuale approfondimento. Resta inoltre ferma la disponibilità di ANAS all’attivazione di un tavolo tecnico per l’individuazione di misure di valorizzazione del territorio attraversato dall’infrastruttura. Al fine di razionalizzare le possibili aree di destinazione ad uso “ciclabile”, contemperando le esigenze di tipo paesistico a quelle di connessione con infrastrutture esistenti, è stato preso a riferimento il PTR ed in particolare il Piano Attuativo 2015-2019. In tale Piano sono stati individuati e censiti i percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto. Partendo da tali indicazioni, si è cercato quindi di individuare possibili punti di connessione con detta rete”. Il risultato di detta ricerca è schematizzato in una immagine, nella quale si evidenzia l’ipotesi di una possibile pista ciclabile di progetto che “sfrutta la presenza delle complanari di progetto nonché la viabilità locale intorno all’abbazia di San Leonardo e altre viabilità poderali, da un lato per garantire il collegamento ciclopedonale ai percorsi ciclabili già previsti negli strumenti pianificatori vigenti sul territorio e dall’altro per valorizzare il territorio creando connessioni tra i diversi elementi storico-architettonici e paesaggistici presenti nell’area, anche attraversando aree appartenenti alla rete dei tratturi”*.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

- le soluzioni progettuali descritte negli elaborati presentati dal Proponente ai fini della valutazione dell’assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che le modifiche all’opera possono determinare in fase di cantiere e di esercizio

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

- molte delle questioni poste dal Comitato regionale VIA della Regione Puglia appaiono riferite per lo più ai contenuti dell’intero progetto che aveva già avuto giudizio positivo di compatibilità ambientale. A tali questioni il Proponente ha dato risposta attraverso

controdeduzioni che forniscono ulteriori elementi progettuali e di analisi utili per supportare una corretta valutazione. In ogni caso, sia le osservazioni che le controdeduzioni sono state esaminate e tenute in considerazione per la valutazione.

Con riferimento alle caratteristiche delle varianti di progetto introdotte, nonché alle caratteristiche dell’impatto potenziale

- l’intervento in esame, denominato *Progetto S.S. 89 “Garganica” – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell’asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia). 1° stralcio – Manfredonia (km 172+000) – Aeroporto di Amendola (km 186+000)*, non costituisce in realtà un nuovo progetto, bensì introduce alcune varianti in adeguamento rispetto al progetto originario che aveva avuto parere positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni (Decreto interministeriale DEC/DSA/2004/626 del 21/07/2004), che sono state poi valutate come ottemperate a seguito di Verifica di ottemperanza in data 14/05/2007. L’intero intervento è stato suddiviso in stralci e quello in oggetto ne costituisce il primo, relativo all’adeguamento in sede della SS 89, per un tratto di km 14+858 a partire dalla progressiva km 172+000 alla sezione tipo di categoria extraurbana principale tipo “B”, avente localizzazione nel territorio dei Comuni di Manfredonia, San Giovanni Rotondo e San Marco in Lamis, in Provincia di Foggia. Il progetto originario relativo a tale parte di intervento, sulla base del giudizio positivo di compatibilità ambientale, ha subito delle ottimizzazioni, legate alla necessità, da un lato, di recepire le prescrizioni contenute nel decreto di VIA e nel parere positivo del Mibact del 2007 e dall’altro lato di adeguarsi alle nuove normative tecniche e ai nuovi standard di sicurezza introdotti dagli aggiornamenti normativi che nel frattempo sono intervenuti;
- per le varie componenti ambientali, in generale, le varianti introdotte dal Proponente non aggiungono ulteriori elementi di criticità rispetto a quelli già individuati nell’ambito della valutazione di compatibilità ambientale già espressa a suo tempo e che avevano dato adito alla necessità di impartire prescrizioni che sono state poi giudicate ottemperate con la verifica effettuata nel 2007. Appaiono congrue le azioni di prevenzione e di mitigazione previste sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. In sede di progetto esecutivo si ritiene che debbano essere riconfermate e meglio esplicitate, anche nei documenti contrattuali, tutte le misure previste per la riduzione di possibili disturbi di habitat e di avifauna legati alle attività di cantiere. Tali misure dovranno essere sottoposte alla validazione del Parco del Gargano in qualità di ente gestore dei siti natura 2000;
- per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, si valuta come congruente il PUT presentato, che risulta conforme alle previsioni contenute nella normativa, in particolare al DPR 120/2017;
- si rileva la mancanza di un Piano di Monitoraggio, che dovrà comunque essere predisposto, in accordo con ARPA Puglia, secondo le linee guida riportate nella normativa nazionale e in relazione alle varie componenti ambientali.

RILEVATO che

- l’esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili

ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”;

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell’istruttoria,

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

- che le *modifiche proposte al progetto denominato “S.S. 89 “Garganica” – Lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell’asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo Dauno (Manfredonia). 1° stralcio – Manfredonia (km 172+000) – Aeroporto di Amendola (km 186+000). Progetto definitivo. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 16/04/2021 codice CUP: F51B1600054001*, non determinano potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto il progetto, così come aggiornato, non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., con le condizioni ambientali di seguito riportate quali parti integranti e sostanziali del presente parere;
- che il Piano di Utilizzo delle Terre è conforme al disposto del DPR n. 120/2017.

Condizione ambientale	1.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità e VINCA
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progetto esecutivo dovranno essere riconfermate e meglio esplicitate, anche nei documenti contrattuali, tutte le misure di mitigazione già <i>previste</i> dal Proponente per la riduzione di possibili deterioramenti di habitat, in particolare quelli di interesse prioritario, e disturbi alla fauna, in particolare dell’avifauna, legati alle attività di cantiere e di esercizio.</p> <p>Le misure di mitigazione già previste dovranno essere integrate da misure <i>aggiuntive</i> di mitigazione, allo scopo di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. minimizzare gli effetti legati (i) alla frammentazione e all’isolamento delle popolazioni di animali, (ii) al maggiore rischio di attraversamento della fauna che l’inserimento dell’opera potrà causare, anche alla luce della recente istituzione del sito Natura 2000, Zone umide della Capitanata

	<p>(https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=IT9110005);</p> <p>2. favorire la rete ecologica locale</p> <p>Al fine di ridurre i rischi di collisioni tra veicoli e fauna, il Proponente dovrà realizzare specifici interventi di permeabilizzazione dell’infrastruttura per consentire il transito in sicurezza degli stessi animali, specialmente per l’avifauna e anfibi, rettili e piccoli mammiferi, e in generale di quelle specie con scarsa capacità di compiere movimenti e spostamenti. La precedenza va assegnata agli habitat naturali e alle specie animali di interesse prioritario. In questo senso l’utilizzazione degli standard data form della piattaforma https://natura2000.eea.europa.eu/# e degli inventari e delle «liste rosse» locali è indispensabile.</p> <p>L’individuazione delle misure mitigative da applicare (a titolo esemplificativo: tombini di drenaggio, sottopassi scatolari idraulici, sottopassi stradali, sottopassi ad esclusivo uso faunistico, passaggi per anfibi, sovrappassi stradali, sovrappassi ad uso esclusivo per la fauna, canalette di scarpata), inclusa la loro ubicazione (che deve essere posta in corrispondenza dei flussi biotici più importanti), densità, dimensione, caratteristiche costruttive, dovrà essere preceduta da uno studio ad hoc.</p> <p>Tale studio, da realizzare con il coinvolgimento degli enti gestori dei quattro siti della rete Natura 2000 indicati dal Proponente nello studio per la VINCA, potrà integrare dati puntuali (ad es. casistiche sugli eventi incidentali o conoscenza diretta di rotte di spostamento abitualmente utilizzate), previ studi d’impatto, data base, esperti faunistici locali. Tali misure dovranno essere sottoposte alla validazione del Parco Nazionale del Gargano in qualità di Ente gestore dei Siti Rete Natura 2000 che ricadono nell’Area di Influenza dell’opera.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Parco Nazionale del Gargano in qualità di Ente gestore dei Siti Rete Natura 2000 che ricadono nell’Area di Influenza dell’opera, per la condivisione delle misure.

Condizione ambientale	2.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	In sede di progetto esecutivo dovrà essere redatto un Piano di Monitoraggio Ambientale secondo le “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i.; D.Lgs.163/2006 e s.m.i.).

	<p>Il PMA dovrà includere la verifica dell’effettivo utilizzo ed efficacia dei passaggi faunistici dopo l’entrata in esercizio della strada. Tale monitoraggio deve essere accompagnato da un censimento periodico delle collisioni con i veicoli, facendo particolare attenzione ai periodi primaverili ed autunnali. I risultati del censimento periodico dovranno essere utilizzati in fase di riesame delle misure di mitigazione per integrare eventuali misure correttive.</p> <p>Il PMA dovrà essere concordato con ARPA e trasmesso alla CTVA includendo la documentazione di avvenuta condivisione con l’ARPA.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Puglia

La Coordinatrice della SC VIA

Avv. Paola Brambilla