



Ministero della transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 440 del 7 marzo 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto di fattibilità tecnica ed economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta</p> <p>ID_VIP 5988</p>
Proponente:	<p>R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 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 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

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 del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il 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);

DATO ATTO che:

- la Società RFI S.p.A., con nota prot.n.118 del 16/03/2021 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “Progetto di fattibilità tecnica ed economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta” da realizzarsi nel Comune di Foggia, Provincia di Foggia;

- 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/32079 in data 26/03/2021;

- la Divisione con nota prot.n. MATTM/35029 del 06/04/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/1767 in data 06/04/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la citata nota prot.n. MATTM/35029 del 06/04/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;

- con nota prot.n. MATTM/35028 del 06/04/2021 la Divisione ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore n.3 con Referente la Prof.ssa Monica Pasca;

- la Regione Puglia, con nota n.5134 del 08/04/2021, acquisita al prot. MATTM\36606 del 09/04/2021, ha rappresentato il concorrente interesse regionale, finalizzato all'integrazione in sede istruttoria della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

- la nota prot. n.998 del 10 luglio 2020 con la quale la Regione Puglia ha designato la Dott.ssa Giorgia Barbieri e la Dott.ssa Daniela Antonella Battista, quali rappresentati in seno alla Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS, rispettivamente quale membro effettivo e membro supplente;

- la Divisione con nota prot.n. MATTM/137183 del 07/12/2021, acquisita con prot.n. CTVA/5919 del 09/12/2021, ha comunicato che la Regione Puglia – Dipartimento Mobilità, Paesaggio e Qualità Urbana – Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso con nota acquisita con prot.n. MATTM/131903 del 26/11/2021, la Determina Dirigenziale n. 444 del 26/10/2021, comprensiva dei seguenti allegati:

- Parere ARPA Puglia n. 68445 del 06/10/2021;
- Parere del Comitato Regionale VIA, prot.n.AOO_089/14811 del 13/10/2021.

La Divisione, ai fini dei compiti istruttori di competenza, ha trasmesso alla Commissione la Determina citata e i pareri allegati;

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:

1. Progetto di fattibilità Tecnica ed Economica
2. Studio Preliminare Ambientale
3. Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere da realizzare e l'importo del contributo versato ai sensi dell'art.33 del D.Lgs 152/2006
4. Quietanza attestante l'avvenuto assolvimento dell'onere contributivo versato per l'annualità in corso

- 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 e s.m.i.;

- con nota prot.n.RFI-DIN-DIS.AD/529 del 03/11/2020 acquisita al prot.n. MATTM/92571 del 11/11/2020, la Società Rete Ferroviaria Italiana, ha richiesto l'avvio di una fase di valutazione preliminare per individuare l'eventuale procedura da avviare per le modifiche o le estensioni dei progetti elencati negli allegati II, II-bis (art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006) conclusasi con nota prot.n. MATTM/105482 del 16/12/2020; nelle conclusioni dell'istruttoria viene riportato quanto segue:

“Alla luce di quanto sopra illustrato, esaminata la Lista di controllo e la documentazione trasmessa, si ritiene che per l'intervento proposto “Nuova fermata AV di Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta” possano sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi. Questo in relazione, in particolar modo, così come dichiarato dalla Società proponente, ai possibili effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati in quanto “parte dell'area interessata dal progetto in valutazione è anche oggetto della Variante urbanistica n. 23 Programma di Riqualificazione Urbana denominata “Centro Le Perle” approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 marzo 2010”. Il progetto della variante urbanistica non risulta ancora realizzato, ma “nell'ipotetica realizzazione in contemporanea del progetto in esame con la variante urbanistica si potrebbero determinare lievi effetti cumulativi [...] essendo i due progetti adiacenti l'uno all'altro”. Inoltre, nonostante la Società dichiari che “lo studio dell'impianto di fermata è stato sviluppato compatibilizzando l'intervento con la futura trasformazione della fermata in stazione” ciò non permette di escludere, in questa fase, potenziali impatti ambientali significativi e negativi.

In esito alle valutazioni svolte, si rende quindi necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere proposte attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006, corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.”;

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria con annesso fabbricato viaggiatori e antistante area di parcheggio con 300 posti auto, aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride, in accordo con quanto previsto dal vigente PUMS del Comune di Foggia; tali opere interessano l'ambito della Regione Puglia e sono localizzate nel territorio del Comune di Foggia.

EVIDENZIATO inoltre 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 e s.m.i., 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:

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il Progetto in esame è relativo alla realizzazione della nuova fermata AV di Foggia, nel quadrante sud-occidentale del territorio di Foggia. L'intervento è posto alla pk 4+000 della Tratta Foggia – PM Cervaro lungo la Linea Caserta – Foggia (Fig.1).

L'intervento in progetto costituirà un'estensione del piazzale della stazione di Foggia C.le e ha come obiettivo quello di creare una nuova località di servizio passeggeri delocalizzata rispetto alla stazione centrale e ubicata nelle immediate vicinanze della città a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari, con lo scopo di conciliare diverse necessità come:

- garantire i servizi veloci previsti dal modello di esercizio con servizio viaggiatori
- garantire il modello di esercizio che deriverà dall'attivazione del raddoppio Napoli – Bari
- eliminare il collo di bottiglia costituito dalla stazione di Foggia
- dare la possibilità alla città di poter accedere ai nuovi collegamenti che si verranno a creare

L'intervento prevede la realizzazione dei marciapiedi laterali ai due binari di linea e quella del fabbricato viaggiatori e del parcheggio antistante ed è inserito nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Foggia che ne ha individuato la localizzazione all'interno dell'infrastruttura viaria "Nuova Orbitale", prevedendo una serie di interventi che garantiscano un alto livello di accessibilità alla nuova località di servizio quali viabilità di raccordo con la rete stradale urbana ed extraurbana, collegamento con il sistema TPL urbano, integrazione con i servizi ferroviari regionali verso le principali destinazioni della provincia di Foggia (San Severo e Lucera) e della Basilicata (Melfi e Potenza) e realizzazione di un parcheggio di scambio.



Figura 1 – Corografia dell'intervento in progetto

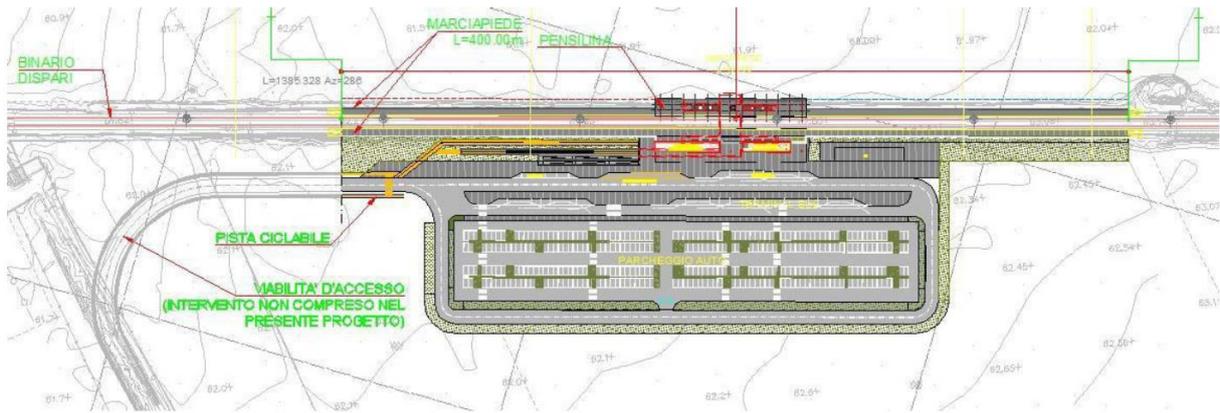


Figura 2 – Planimetria dell'intervento in progetto

In particolare, l'intervento consiste nella realizzazione di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali (con sviluppo $L=400$ m e altezza $H=55$ cm), per i binari pari e dispari, senza intervenire sul tracciato esistente, né a livello planimetrico, né a livello altimetrico (Fig.2). I marciapiedi hanno inizio alla progressiva della linea storica km 4+038 su un tratto planimetrico che si sviluppa in rettilineo con una pendenza longitudinale del 2‰ per uno sviluppo di 400 metri. I marciapiedi terminano alla progressiva della linea storica km 4+438.

L'intervento comprende la realizzazione di un fabbricato viaggiatori ad ovest della linea ferroviaria con antistante area di parcheggio con 300 posti auto e aree di sosta per i Terminal Bus e area riservata per il Kiss and Ride. Il numero degli stalli e il conseguente dimensionamento dell'area del parcheggio deriva da quanto riportato nel vigente PUMS di Foggia (giugno 2017), sulla base dello studio dei flussi veicolari in ingresso/uscita dalla città (intervallo ore 7:00 – 21:00).

L'accesso dal fabbricato di stazione al marciapiede est è garantito dalla realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale (Fig.3), costituito da uno scatolare in c.a. di dimensioni interne 3,50 (altezza) x 9,60 (larghezza), al fine di consentire l'uso promiscuo con la pista ciclopedonale, in linea con quanto espressamente indicato nel PUMS del Comune di Foggia.

Al fine di mantenere l'esercizio durante la fase di realizzazione delle opere, è prevista la costruzione di un sottopasso a spinta, mediante il sostegno dei binari attraverso l'utilizzo di travi tipo Bologna, durante le operazioni di immissione del monolite. La camera di varo è prevista ad ovest nell'area successivamente occupata dal fabbricato viaggiatori. Per il sostegno della camera di varo e la spinta del monolite, lungo il lato in adiacenza al binario pari è prevista la realizzazione di una paratia di micropali. I rimanenti due lati della camera di varo saranno realizzati con scavo a cielo aperto, non risultando necessarie opere di sostegno.



Figura 7 - Planimetria di sottopasso di fermata

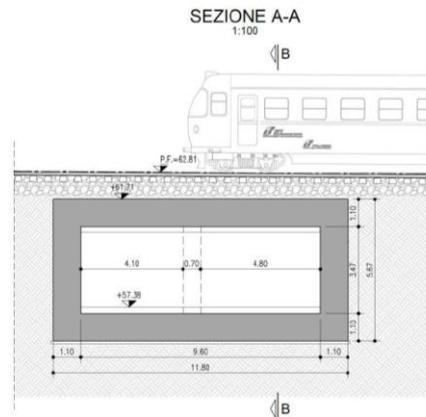


Figura 3 – Planimetria e sezione dell'attraversamento in progetto

Per quanto riguarda il tracciato ferroviario non sono previste modifiche planoaltimetriche alla linea esistente, pertanto resta fermo il tracciato di riferimento della linea Foggia-Caserta. Altimetricamente la linea storica è a quota quasi di piano campagna, per cui non si rende necessario l'innalzamento del piano del ferro; non si rilevano opere idrauliche esistenti nel tratto interessato. Il sistema di drenaggio previsto per la nuova fermata ferroviaria è costituito da un sistema di raccolta e smaltimento delle acque afferenti la banchina, la sua copertura e la relativa piattaforma ferroviaria che convoglia le acque a due collettori in PEAD Ø800 che corrono rispettivamente paralleli ai binari dispari e pari con direzione Foggia.

La nuova fermata e il relativo parcheggio saranno raggiungibili da via Giuseppe Parini attraverso una nuova viabilità dedicata realizzata sul sedime di una strada bianca esistente lungo il lotto di intervento. La viabilità di accesso alla nuova fermata non rientra nel progetto qui in esame, poiché di competenza degli Enti locali. La nuova fermata AV di Foggia è stata infatti inserita dal Comune di Foggia nello scenario del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) redatto nel 2017 e approvato nel 2018, in cui è previsto anche il relativo sistema di adduzione, atto a garantire un adeguato livello di accessibilità alla fermata sia dal centro abitato di Foggia, sia dal bacino territoriale interregionale di riferimento.

Al fine di realizzare l'opera in oggetto, è prevista l'installazione di una serie di **aree di cantiere**, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- utilizzare aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico: tale criterio ha condotto in particolare all'ipotesi di impiego di aree dismesse e residuali;
- scegliere aree che consentano di contenere al minimo gli inevitabili impatti sulla popolazione e sul tessuto urbano;
- necessità di realizzare i lavori in tempi ristretti al fine di ridurre le interferenze con l'esercizio delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie e i costi di realizzazione;
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine alle aree di lavoro e agli assi viari principali.

In particolare, sono stati previsti:

- un cantiere base (C.B.01) destinato ad ospitare le principali strutture logistiche;

- un cantiere operativo (C.O.01) che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio del materiale da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- due aree tecniche (A.T.01 – A.T.02) che fungono da base per la costruzione di opere d'arte puntuali. Tali aree non contengono in genere impianti fissi di grandi dimensioni, ma unicamente lo stoccaggio dei materiali da costruzione e per le lavorazioni in prossimità dell'opera. Saranno utilizzate anche per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- un'area di stoccaggio (A.S.01) dei materiali da costruzione, che potrà essere utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta provenienti dalle demolizioni;
- un cantiere armamento (C.A.01) costituito da un tronchino di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare con una zona di carico/scarico, onde consentire la realizzazione delle opere di armamento e le opere di TE, IS, TT, LFM.

La localizzazione delle aree di cantiere e della viabilità di accesso alle stesse è illustrata nella planimetria di cantierizzazione allegata al progetto, mentre i dati principali delle singole aree sono sintetizzati nella tabella seguente.

ID	Tipo Cantiere	Sup. (mq)
C.A.01	CANTIERE ARMAMENTO	3.200
C.B.01	CANTIERE BASE	2.300
C.O.01	CANTIERE OPERATIVO	5.000
A.S.01	AREA DI STOCCAGGIO	5.000
A.T.01	AREA TECNICA	4.500
A.T.02	AREA TECNICA	3.000

Un aspetto importante del progetto di cantierizzazione consiste nello studio della viabilità che sarà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori. Tale viabilità è costituita da piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione nelle aree di lavoro e dalla rete stradale esistente. Si prevede di utilizzare la rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e il trasporto dei materiali scavati, diretti ai centri di smaltimento. La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi in aree residenziali o lungo viabilità con elementi di criticità (strettezze, semafori, passaggi a livello, ecc.);
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere/area di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza.

I cantieri si collegano principalmente, tramite pista di cantiere e/o viabilità secondaria, con la viabilità esistente dell'area costituita a ovest dalla Traversa XV di Strada del Salice Nuovo che si immette sulla S.S.673, a est da Corso del Mezzogiorno fino allo svincolo con la S.S.16 e la S.S.673 che rappresentano le viabilità primarie per il trasporto materiali.

Il Proponente evidenzia le principali criticità potenziali che potrebbero generarsi durante la cantierizzazione e durante l'esecuzione delle lavorazioni, delle quali l'Appaltatore dovrà opportunamente tenere conto. In particolare, si fa riferimento a tutte le lavorazioni eseguite a ridosso della linea ferroviaria e a quelle che possono interferire con alcune attività di ordine pubblico; tra queste, sono citate la realizzazione della viabilità di accesso alla Fermata, che risulta essere a carico del Comune di Foggia e che verrà utilizzata come pista di cantiere, nonché l'area di cantiere AT.01, che è ricade all'interno della Variante Urbanistica n.23, riguardante il Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Centro Le Perle".

Gli impianti di raccolta e smaltimento delle acque verranno realizzati nell'area del cantiere base/operativo. Prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e

pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche. Tali acque saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico. Un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, invia l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante un'apposita canalizzazione aperta. Per quanto riguarda invece le acque nere, gli impianti di trattamento previsti assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, per cui le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

La **durata** totale dell'intervento è prevista in 680 giorni. Alcune attività saranno eseguite in contemporanea; dall'analisi delle lavorazioni e delle interferenze con l'esercizio ferroviario e pubblico, si è prevista la seguente successione temporale delle attività:

- attività propedeutiche (progetto costruttivo, autorizzazione sub appalti, cantierizzazione, qualifica impianti e materiali, boe, risoluzione SS (120 gg)
- attività di realizzazione della fermata (560 gg)

La quantità di **materiali inerti** necessaria per la realizzazione delle opere sarà reperita utilizzando materiale approvvigionato da cave selezionate dai vari Piani Cave delle Province coinvolte. I Piani localizzano le aree in cui è prevista l'attività di cava (Ambiti Territoriali Estrattivi – ATE, ed eventuali cave di riserva per opere pubbliche e cave di recupero) e ne individuano le principali caratteristiche, quali le quantità massime estraibili, la tipologia di estrazione (in falda o a secco), la profondità massima raggiungibile, la destinazione finale delle aree al termine del recupero ambientale, l'eventuale presenza di vincoli e altre eventuali prescrizioni. Le informazioni riguardo le cave sono state acquisite dalla Regione Puglia, Area Politiche per lo Sviluppo, il Lavoro e l'Innovazione - Servizio Attività Estrattive - Catasto Regionale del Servizio Attività Estrattive (aggiornato al marzo 2018), dalla Regione Basilicata e dai titolari dell'attività estrattiva.

Il Proponente rimanda alle attività che saranno a carico dell'Appaltatore, propedeuticamente all'avvio dei lavori, per quanto riguarda la verifica dell'effettiva presenza nel territorio anche di ulteriori siti rispetto a quelli indicati nel progetto al fine di garantire la relativa disponibilità, per i quantitativi necessari e per tutta la durata dei lavori, sia dei siti di approvvigionamento degli inerti (cave) sia dei siti di destinazione finale (impianti di recupero/smaltimento) ove intende conferire i materiali di risulta da gestire in qualità di rifiuti.

La realizzazione delle opere in progetto comporta la produzione di 46.203,98 m³ complessivi di **materiali provenienti da scavi**, mentre i materiali da utilizzare per **riempimenti** sono definiti pari a 1.688,29 m³. In progetto sono ipotizzate le seguenti destinazioni dei materiali non utilizzati, gestiti quindi come rifiuti:

- 60% del materiale destinati a impianti di recupero
- 20% del materiale destinati a discariche per rifiuti inerti
- 20% del materiale destinati a discariche per rifiuti non pericolosi

Per quanto riguarda lo smaltimento/recupero del ballast, si ipotizzano le seguenti destinazioni:

- 50% del materiale destinati a impianti di recupero
- 50% del materiale destinati a discariche per rifiuti inerti

Il Proponente, anche in questo caso, rimanda alla fase di realizzazione dei lavori e a cura dell'Appaltatore l'individuazione delle destinazioni per le terre da scavo, a seguito dei risultati delle analisi di caratterizzazione che l'Appaltatore dovrà eseguire nella fase di realizzazione dell'opera per la corretta scelta delle modalità di gestione dei materiali di risulta in qualità di rifiuti ed ai sensi della normativa ambientale vigente. Il Proponente comunque riporta i risultati dell'analisi della disponibilità sul territorio dei siti per il conferimento dei materiali di risulta dell'appalto in qualità di rifiuti (impianti di recupero/smaltimento).

In ordine alla localizzazione del progetto

L'area di intervento ricade nella Regione Puglia all'interno dei confini amministrativi del comune di Foggia, ricadendo a SE del suo territorio in prossimità della zona S. Lorenzo. L'area oggetto di intervento si trova in una zona rurale pianeggiante collocata in area periurbana che presenta caratteri misti di ruralità e condizioni di parziale urbanizzazione e degradazione (Fig.3).

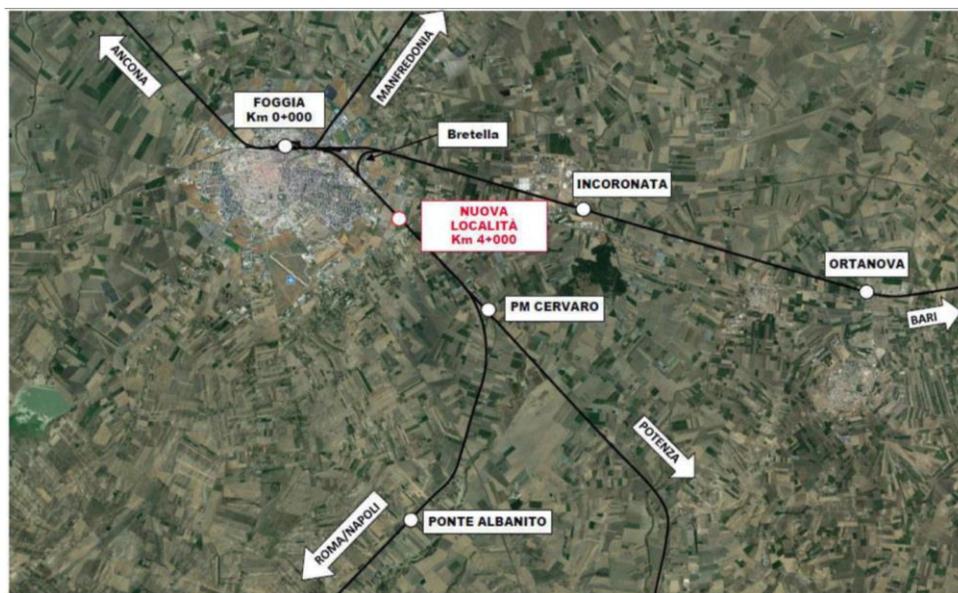


Figura 3 – Corografia di inquadramento dell'intervento

L'intervento in progetto costituirà un'estensione del piazzale della stazione di Foggia C.le e ha come obiettivo quello di creare una nuova località di servizio passeggeri delocalizzata rispetto alla stazione centrale e ubicata nelle immediate vicinanze della città a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari.

La Regione Puglia attua le politiche in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati, appresso richiamati.

Il Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 è stato approvato con Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016; esso individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;

Il Piano Triennale dei Servizi (da ora in poi PTS) attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2017 – 2026 della città di Foggia, approvato da parte del Consiglio Comunale con delibera n. 156 del 04 settembre 2018, è lo strumento cardine a carattere strategico di pianificazione e programmazione relativo al sistema della mobilità locale e ai suoi rapporti con il territorio che va ad integrarsi in maniera coordinata con gli altri strumenti di pianificazione previsti.

Con Deliberazione nr. 84 del 21 dicembre 2009 il Consiglio Provinciale ha approvato il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in data 20 maggio 2010. Il PTCP ha il compito di raccordare gli strumenti della pianificazione regionale e specialistica e i piani comunali. Il PTCP, su fronte del sistema della mobilità, in particolare quella ferroviaria, precisa di voler attuare una migliore configurazione della linea Foggia-Napoli, in corrispondenza del nodo di Foggia e delle modalità di esercizio del traffico passeggeri e del traffico merci.

Nel corso del 2013, in forza della L.R. 4/2013 è stato introdotto il **Quadro di Assetto dei Tratturi**, per ridare slancio ad un previgente provvedimento, la L.R. 29/2003, che aveva imposto ai Comuni la formulazione dei Piani Comunali dei Tratturi, di cui il Comune di Foggia è dotato. Si evidenzia tuttavia che nel territorio in esame, interessato dalle opere in progetto, non si rileva la presenza di tratturi e/o viabilità storica a questi riferibili.

Il Comune di Foggia è dotato di un **Piano regolatore** vigente e operativo dal 2008, anche se non risulta che esso sia stato adeguato nel tempo agli strumenti di governo del territorio di livello regionale pertanto non risponde al PPTR, né al previgente PUTT-P. All'esame degli elaborati di piano nella sua formulazione conseguente la DGR n. 7914 del 11.11.1997 e la successiva DGR approvativa n.1005 del 20.07.2001, in relazione alla zonizzazione di piano, l'area oggetto di trasformazione e le opere in esame ricadono in massima parte nell'ambito delle Zone E a destinazione agricola tutelata e, in via residuale, in ambito agricolo semplice. Nello stralcio successivo le opere realizzate nel progetto in esame, al netto dell'occupazione delle superfici di sedime ferroviario, rientrano in Zona E a destinazione agricola tutelata. Nella configurazione di Stazione AV emergono invece ulteriormente trasformate in Zona E a destinazione agricola semplice.

La normativa relativa a tali destinazioni è regolata dalle NTA del PRG con gli Artt. da 16 a 28. In particolare, per quanto concerne gli impianti pubblici l'Art. 19 riporta:

“Nelle zone agricole è ammessa la costruzione di impianti pubblici quali reti di telecomunicazioni, di trasporto energetico, di acquedotti e fognature, discariche di rifiuti solidi impianti tecnologici pubblici e/o di interesse pubblico.”

Per quanto riguarda le infrastrutture, si richiama invece l'Art. 14 delle NTA dove sono disciplinati gli usi nelle aree di rispetto stabilite dalle leggi vigenti. Nell'area oggetto di intervento è presente una variante urbanistica, n.23 riguardante il Programma di Riqualificazione Urbana denominato “Centro Le Perle”, approvata con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 Marzo 2010, che interferisce in minima parte con l'area est del progetto in esame, come da stralcio riportato in Fig.4.

Il Comune di Foggia ha adottato il Documento Programmatico Preliminare (DPP) in data 10/04/2019 con delibera del Consiglio Comunale n. 74 contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del Piano Urbanistico Generale comunale (PUG), in sostituzione al PRG approvato con L.R. Puglia n.56/1980, ormai obsoleto. Dall'esame della documentazione che ne fa parte, si evince che la nuova fermata ricade nella “Città in formazione”.

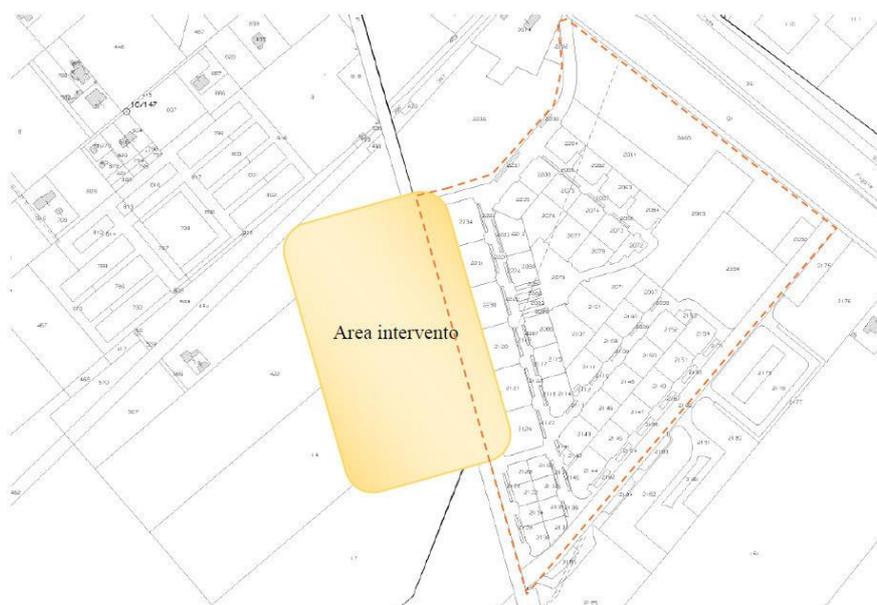


Figura 4 – Stralcio con area di intervento e area interessata dalla variante urbanistica

Il principale strumento di pianificazione territoriale vigente, a livello d'area vasta, è il **Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR)**, approvato con Delibera di Giunta Regionale n.176 del 16 febbraio 2015 (pubblicata sul BURP n.40 del 23 marzo 2015). Il PPTR è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale, nonché alla promozione e

realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.). Il PPTR divide il territorio regionale in 11 Ambiti paesaggistici, ciascuno dei quali viene caratterizzato all'interno del PPTR mediante una Scheda nella quale, ai sensi dell'Art. 135, comm. 2, 3 e 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. sono individuate le caratteristiche paesaggistiche dell'Ambito di riferimento, gli obiettivi di qualità paesaggistica e le normative d'uso.

L'area oggetto dell'intervento ricade nell'Ambito n.3 "Tavoliere", all'interno del territorio comunale di Foggia, e all'interno della figura territoriale e paesaggistica *La piana foggiana della riforma*.

L'intervento in oggetto risponde positivamente agli obiettivi strategici individuati dal PPTR per l'ambito Tavoliere, in particolare relativamente alla componente A3 - Struttura e componenti antropiche e storico-culturali.

Il Piano inoltre, individua e delimita i Beni paesaggistici (BP) di cui all'Art. 134 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. nonché ulteriori contesti (UCP) a norma dell'Art. 143, co. 1 lett. e) dettandone le prescrizioni d'uso e le relative misure di salvaguardia.

Come risulta dalla cartografia del piano, nell'area di progetto non è presente nessuno degli elementi appartenenti alle Componenti geo-morfologiche e idrologiche individuate dal PPTR, così come anche nelle aree destinate ai cantieri.

L'area di progetto non risulta interferire con alcun elemento appartenente alle Componenti botanico-vegetazionali, Aree protette e Siti naturalistici individuate dal PPTR.

Invece l'area di progetto risulta interferire con il vincolo relativo alle fattispecie degli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP), individuati dal PPTR della Regione Puglia ai sensi, comma 1, lettera e), dell'art. 143 del D.LGS. 42/2004, in particolare vengono interessati dalle opere in esame alcuni aerali classificati come *UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa – Aree a rischio Archeologico*. In relazione a tale interferenza, si dovrà attivare la procedura per il rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica, ai sensi del comma 2.

Il territorio interessato dall'intervento infrastrutturale in progetto ricade nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale. L'assetto idrogeologico dell'area interessata dall'infrastruttura in progetto è regolamentato dal **Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico** (PAI) approvato con Delibera di approvazione del PAI da parte del Comitato Istituzionale n. 39 del 30 novembre 2005. L'area interessata dalle opere in progetto e le aree di cantiere non risultano interferenti con aree classificate a pericolosità idraulica e geomorfologica di alcun livello. Allo stesso modo, l'intervento non risulta ricadere all'interno di aree classificate a rischio idraulico.

Il patrimonio nazionale dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D.Lgs 42/2004 "*Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio*", come modificato e integrato dal D.Lgs 156/2006. La Regione Puglia, in forza della L.R. n.17 del 25.06.2013, ha predisposto la **Carta dei Beni Culturali**, strumento che descrive il patrimonio culturale della Regione attraverso il censimento dei beni immobili, dei beni vincolati e dei siti di valore culturale e paesaggistico, così come approvata con la deliberazione di Giunta regionale 28 novembre 2006, n. 1787. I beni culturali presenti sono a distanza significativa dall'intervento e quindi non risulta interferente con tali beni. Dall'esame delle aree d'interesse archeologico così come censite dalla Regione Puglia e riportate nel portale cartografico istituzionale, si evidenziano relazioni dirette con almeno due aree segnalate a rischio archeologico. Nell'area a nord del tratto di progetto è indicata la presenza di un insediamento preistorico, probabilmente neolitico, in località Canale Carella; in corrispondenza dell'asse di fermata/stazione AV, lungo il lato ovest, è segnalato un insediamento rurale probabilmente una fattoria romana di media età repubblicana (ultimo quarto IV sec.a.C. - II sec. a.C.) di cui sono stati ritrovati frammenti fittili.

I vincoli paesaggistici, allo stato della legislazione vigente, sono disciplinati dal D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "*Codice dei beni Culturali e del Paesaggio*", modificato con D.Lgs 24 marzo 2006, n. 157.

Non risultano interferiti beni e/o aree tutelate ai sensi degli Artt. 142 e 136 D.Lgs. 42/2004. Risultano interferite aree classificate ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs. 42/2004; dalla figura 34, si evidenzia come il vincolo interferito sia relativo alle fattispecie degli *Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP)* individuati dal PPTR della Regione Puglia ai sensi, comma 1, lettera e), del citato articolo.

Il vincolo idrogeologico, istituito con il RD 3267/1923, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco

di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico. Il territorio di studio è caratterizzato da una fortissima eterogeneità e complessità delle caratteristiche idrogeologiche, riconducibile sia al complesso assetto strutturale dell'area che alla grande varietà di termini litologici affioranti. Per quanto concerne tale vincolo, sono stati consultati gli studi del Piano urbanistico territoriale tematico dell'assessorato all'urbanistica della Regione Puglia per il Comune di Foggia. Secondo tali cartografie, le opere in progetto risultano esterne ad areali di vincolo idrogeologico.

La disamina delle aree protette d'interesse naturalistico ricadenti nell'area di studio è stata compiuta al fine di segnalare la presenza di ambiti di pregio naturalistico e soggetti a tutela nell'area di intervento. Nell'area di studio non risultano interferenze dirette e/o indirette con le aree afferenti il sistema della Rete Natura 2000. Le aree classificate, prossime all'intervento, sono localizzate oltre 5 km di distanza ed esattamente a sud con l'area SIC IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata, tale area coincide in parte con l'area del Parco Naturale Regionale Bosco Incoronata e si configura come un sistema lineare. Nell'area vasta di riferimento non sono censite ulteriori aree di interesse ai fini conservazionistici.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

ATMOSFERA

La Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano regionale per la qualità dell'aria", ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti. Con Deliberazione n. 2436 del 20/12/2019, la Giunta Regionale ha preso atto dei documenti: allegato 1 "Documento programmatico preliminare"; allegato 2 "Rapporto preliminare di orientamento" comprensivo del "Questionario per la consultazione preliminare". La Regione Puglia ha approvato con DGR 2979 del 29/12/2012 la zonizzazione e la classificazione del territorio regionale ex. D. Lgs. 155/10, art.3.

Sulla base delle caratteristiche demografiche, meteorologiche e orografiche regionali e della distribuzione dei carichi emissivi e dalla valutazione del fattore predominante nella formazione dei livelli di inquinamento in aria ambiente, sono state individuate le seguenti quattro zone; il tracciato di progetto è ricompreso nella ZONA IT1611 - zona collinare.

Inoltre la Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria e della riduzione delle emissioni. Lo stesso D.Lgs. 155/10, art. 5 comma 6, prevede che le Regioni attuino un progetto volto ad adeguare la propria rete di misura della qualità dell'aria alle prescrizioni del decreto, in conformità alla zonizzazione del territorio, ed anche la regione Puglia ha redatto un piano di adeguamento della rete di monitoraggio nel maggio 2012. La Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA) è stata approvata dalla Regione Puglia con D.G.R. 2420/2013 ed è composta da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private).

Per la valutazione delle caratteristiche meteorologiche è stato fatto riferimento alla rete meteo attiva dall'agosto 2009; essa è costituita da 5 centraline, con ubicazione presso le sedi provinciali ARPA; ogni centralina è dotata di 7 sensori per la misura oraria delle precipitazioni, della direzione del vento, della temperatura, della pressione atmosferica, dell'umidità relativa, della radiazione globale e della velocità del vento. In questo contesto è stato fatto uso dei dati della centralina di Foggia dell'anno 2019, dei cui dati è stata fatta un'elaborazione per ogni parametro misurato. I dati a disposizione sono stati misurati con cadenza bioraria.

Il sito in esame è caratterizzato da venti prevalenti di bassa intensità che registrano due direzioni prevalenti: direzione primaria quella da nord ovest con frequenza totale superiore al 22% sul totale e da sud est con circa il 13% del totale dei dati annuali. Le altre direzioni di provenienza del vento che concorrono agli accadimenti sono inferiori al 5% tranne la direzione di provenienza dai quadranti ovest che supera l'11% dei dati annuali.

L'intensità dei venti maggiore si registra per quelli provenienti da NO con intensità media pari a circa 1.9 m/s s. In media le velocità si attestano tra 0.5 e 1.5m/s e questa classe corrisponde a circa il 40% del totale delle ore dell'anno. Le calme di vento, venti con velocità inferiore a 0.5 m/s si registrano per circa il 29% dei dati totali annuali.

Per la valutazione della qualità dell'aria allo stato attuale, nell'area di interesse del progetto sono state individuate le stazioni di qualità dell'aria; sono state considerate le stazioni di traffico e di fondo prossime al tracciato. Si è fatto riferimento alle elaborazioni dei dati di ARPA Puglia della qualità dell'aria per gli anni 2017-2019. Con riferimento alla stazione Rosati, non sono stati riscontrati superamenti per i principali inquinanti esaminati (biossido di azoto, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, benzene).

Gli impatti sulla componente atmosfera legati alla realizzazione delle opere di progetto sono riconducibili principalmente alle seguenti tipologie:

- a) diffusione e sollevamento di polveri legate alla movimentazione di materiali e/ o alle lavorazioni previste all'interno del cantiere (scotico, scavo, trasporto di materiale su piste di cantiere, etc.);
- b) diffusione di inquinanti aeriformi emessi dai motori a combustione interna delle macchine operatrici;
- c) diffusione di inquinanti aeriformi e particolati emessi dai mezzi pesanti in ingresso/uscita a/dai cantieri in fase di costruzione e dal traffico indotto dalla presenza del nuovo complesso civico in fase di esercizi.

Il Proponente ha predisposto una valutazione qualitativa degli impatti in fase di cantiere indotti dalla realizzazione del progetto in esame. Lo scenario valutato è stato quello, che a scopo cautelativo, ha considerato le seguenti ipotesi di base:

- durata complessiva di tutte le operazioni del cantiere stimate pari a 19 mesi;
- 8 ore di lavoro al giorno;
- contemporaneità delle lavorazioni in tutti i cantieri di progetto, a scopo cautelativo.

Nello scenario esaminato sono state tenute in conto di tutte le lavorazioni proprie di cantiere, quali:

- movimentazione del materiale all'interno dell'area di cantiere, scomposto nelle molteplici attività:
- scavo materiale terrigeno;
- carico/scarico del materiale;
- trasporto materiale su piste pavimentate.

Sono state valutate le emissioni in termini di particolato fine PM₁₀ dovute alle attività di cantiere legate alle operazioni di scavo, demolizioni e trasporto del materiale su piste pavimentate all'interno dell'area di cantiere. La valutazione delle emissioni di polveri e l'individuazione dei necessari interventi di mitigazione sono state effettuate secondo le indicazioni di cui ai contenuti delle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali pulverulenti" recentemente (estate 2009) redatte da ARPAT.

Dai risultati ottenuti si evince che, assumendo una distanza tra i ricettori dell'area di lavoro maggiore di 150 m (come nel caso in esame), l'emissione complessiva pari a 113,1 g/h è tale da considerarsi compatibile e sostenibile dal punto di vista ambientale (poiché minore di 415 g/h). Quindi il Proponente conclude che non è necessario prevedere nessun tipo di azione di monitoraggio.

Relativamente alla fase di esercizio, il Proponente evidenzia che l'area interessata ricade in prossimità della periferia meridionale della città di Foggia, caratterizzata dalla scarsa presenza di abitazioni. A valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam e tenuto conto della tipologia delle opere previste dal progetto e delle emissioni di inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'opera in oggetto, il Proponente conclude che non si ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti in fase di esercizio.

PAESAGGIO

La descrizione dello stato attuale del paesaggio è stata articolata, individuando gli ambiti di paesaggio di interesse per il presente studio, e successivamente descrivendo le caratteristiche morfologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, vegetazionali oltre che, quelle dell'assetto agrario, per ciascun ambito. Il progetto oggetto della procedura ricade nel Comune di Foggia ed interessa l'**Ambito n.3 "Tavoliere"**.

L'area d'intervento ricade in un contesto prevalentemente rurale, collocandosi in un'area periferica della città di Foggia caratterizzata da poche case isolate, masserie e insediamenti produttivi agglomerati, per nuclei e filamenti, strutturati intorno alla viabilità e ai principali nodi.

In particolare, la nuova fermata AV di Foggia si colloca in un'area in ambito di sedime ferroviario che, allo stato attuale, è caratterizzata dalla presenza dei binari, il parcheggio e la nuova fermata saranno realizzati su un'area che allo stato attuale è territorio rurale.

Inoltre, le aree di cantiere e di esercizio si sviluppano in parte su sedime ferroviario esistente.

Relativamente alla fase di cantiere, la nuova fermata AV di Foggia sarà realizzata in un contesto caratterizzato dalla presenza di pochissime case isolate e distanti dall'intervento in esame. L'impatto dei cantieri da un punto di vista visuale è trascurabile, vista l'assenza sia di assi di percezione, che di fronti di percezione privilegiati. Inoltre, non si evidenzia la presenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico.

Per la fase di esercizio, la realizzazione dell'intervento non comporterà un peggioramento della situazione attuale, in quanto l'inserimento della fermata, che costituisce un elemento puntuale e con elevazione limitata, anche per via dell'assenza di assi di percezione dinamica, non determinerà impatti rilevanti dal punto di vista percettivo; inoltre nell'area di studio non sono presenti aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico. Essa, infatti, interessa una piccola porzione di territorio abbastanza degradata dal punto di vista percettivo, in cui non si evidenzia la presenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico. In essa, gli interventi relativi alla messa in opera della nuova fermata riqualificano il contesto aggiungendo il valore derivato dalla nuova funzionalità.

ACQUE SUPERFICIALI

Il reticolo idrografico superficiale del territorio pugliese è scarsamente sviluppato, a causa della natura fondamentalmente calcarea dei terreni, tranne che nella zona pedegarganica e del Tavoliere, dove una minore permeabilità consente la formazione di diversi corsi d'acqua. Caratterizzati da regime torrentizio, essi hanno origine nella parte nord-occidentale della regione, ai confini con il Molise, la Campania e la Basilicata, e sviluppano il loro corso prevalentemente nel Tavoliere.

Il torrente Cervaro ha un bacino idrografico sotteso di circa 666 km²; esso nasce dal monte Le Felci (853 m di quota) presso Monteleone di Puglia, si immette in provincia di Avellino e rientra in quella di Foggia fra Panni e Montaguto; incanalato nell'ultimo tratto, prende il nome di canale Cervaro Nuovo e sfocia, dopo circa 80 km di percorso, nel golfo di Manfredonia, mentre due rami si immettono nelle vasche di colmata del Cervaro. Costeggiato, da Radogna a Stradola, dalla SS 90, riceve a sinistra il torrente Lavella e il torrente Sannoro, a destra il torrente Bilera. I sottobacini del 1° ordine sono, da Nord a Sud, per il Cervaro: Torrente Sannoro, Torrente Lavella, Torrente Avella, Torrente Iazzano, Torrente Biletra, Fosso Valle dell'Angelo, Fosso Pozzo Vitolo. Dal punto di vista morfologico l'alto corso d'acqua, che attraversa la zona montuosa del subappennino, si presenta abbastanza inciso, caratterizzato da versanti acclivi e scarpate ben definite.

Il basso corso, che scorre nella piana alluvionale, assume invece un andamento meandriforme, mentre il tratto di foce si presenta interamente canalizzato tra argini artificiali. L'analisi dei dati idrometrografici (rilevabili per il torrente Cervaro alla stazione di Incoronata) evidenzia anche per questo corso d'acqua un regime torrentizio.

L'assetto idraulico del territorio è caratterizzato dalla presenza di una serie di infrastrutture viarie, che intersecano in più punti l'asta principale: nel tratto più a monte, la linea ferroviaria Foggia-Benevento e la S.S.90; nelle aree più a valle la S.S.655, linea ferroviaria Foggia-Bari, e la SS16. Nel caso in studio il corpo idrico più vicino all'infrastruttura in progetto è il Canale San Lorenzo, che allo stato attuale interseca la linea ferroviaria Foggia-Bari, e la SS16. L'infrastruttura ferroviaria in progetto si sviluppa lungo la direttrice Foggia-Bari andando a costituire una nuova fermata nella prima fase e una nuova stazione nella seconda fase

con il locale raddoppio dei binari esistenti. Il principale bacino idrografico adiacente all'infrastruttura in studio è quello del Torrente Cervaro di cui il canale San Lorenzo, corpo idrico più vicino, fa parte. L'infrastruttura in progetto non interferisce con il reticolo idrografico naturale.

La Regione Puglia, con la pubblicazione della D.G.R. n. 1640 del 12/07/2010 sul BURP n. 124 del 23/07/2010, ha formalizzato il piano di monitoraggio dei Corpi Idrici Superficiali (C.I.S.) sull'intero territorio regionale. Il monitoraggio è stato previsto e reso obbligatorio dallo Stato Italiano con il D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in ottemperanza alla Direttiva 2000/60/CE (Direttiva Acque), delegandone l'attuazione alle Regioni. La realizzazione delle attività di monitoraggio è stata affidata ad ARPA Puglia; in particolare con la DGR n. 1255 del 19 giugno 2012, è stato approvato il Progetto di Monitoraggio "Operativo", redatto sulla base dei risultati ottenuti dal primo anno di Monitoraggio di Sorveglianza.

Nei pressi della nuova stazione sono presenti due stazioni di monitoraggio per la categoria Corpi Idrici Superficiali e una stazione volta a monitorare la vita dei pesci. Nella classificazione sono stati elaborati tanto lo Stato Chimico che lo Stato Ecologico, in particolare le stazioni prossime all'area di intervento presentano uno stato ecologico *Scarso – Sufficiente* e uno stato chimico *Buono*.

Successivamente, nel 2016 è stato realizzato il programma di monitoraggio relativo al 1° anno di Sorveglianza – secondo ciclo. Per i due anni successivi (2017 e 2018) il monitoraggio realizzato è di tipo "Operativo", in ottemperanza alla norma, nei corpi idrici che sulla scorta dei risultati della fase di sorveglianza svolta nel 2016 non hanno raggiunto lo stato di qualità "Buono". Attualmente è in corso di esecuzione il monitoraggio "Operativo" per il triennio 2019-2021. Gli ultimi dati resi disponibili da ARPA Puglia sono relativi all'anno 2017 in cui è stato condotto il monitoraggio di tipo Operativo. La Regione Puglia ha preso atto della relazione di monitoraggio per l'anno 2017 con DGR n. 1789 del 7 ottobre 2019.

Sulla base della classificazione ottenuta con il calcolo del LIMeco per l'anno 2017, il Torrente Cervaro risulterebbero attualmente in uno stato di qualità "sufficiente" presso la foce.

Le aree di cantiere e gli interventi in progetto non presentano interferenze con nessuno degli elementi facente parte della rete idrografica superficiale, quindi si ritiene assente l'impatto con la componente acque superficiali; l'ubicazione della fermata risulta infatti distante da corsi d'acqua che possano essere soggetti ad interferenze di tipo qualitativo.

L'opera prevede inoltre, la realizzazione di sistemi di gestione delle acque meteoriche, quali:

- reti di drenaggio delle acque meteoriche;
- sistema di trattamento delle acque di prima pioggia;
- sistema di smaltimento;
- vasca di accumulo per riutilizzo acque meteoriche.

ACQUE SOTTERRANEE

Per avere delle indicazioni preliminari circa le caratteristiche delle corpi idrici sotterranei presenti nella zona di intervento, sono stati consultati gli studi bibliografici esistenti. In particolare, è stata consultata la "Carta idrogeologica dell'Italia Meridionale", la "Carta delle isopieze", nella quale si evidenzia un livello piezometrico a quote di circa 40-50 m s.l.m. e la "Carta idrogeologica", nella quale si evidenzia un livello piezometrico della falda superficiale del Tavoliere (2007-2008) a quote di circa 40-60 m s.l.m. Le quote piezometriche tendono a diminuire procedendo da SW verso NE.

Nel corso della campagna di indagine eseguita nel 2020 per il progetto, sono stati misurati i livelli piezometrici registrati durante le fasi di perforazione all'interno dei fori di sondaggio; i dati disponibili evidenziano un livello di falda che si attesta ad una quota di circa 50-60 m s.l.m.

Nell'area in esame sono stati individuati e cartografati tre complessi idrogeologici, distinti sulla base delle differenti caratteristiche di permeabilità e del tipo di circolazione idrica che li caratterizza. Le caratteristiche idrogeologiche dell'area e, quindi, il deflusso idrico delle acque sotterranee, sono direttamente connessi con

la natura litologica del substrato e con gli elementi tettonici che lo hanno interessato. Le caratteristiche dei termini litologici in esame sono state determinate sulla base di dati bibliografici relativi a terreni con le medesime caratteristiche geologiche e sulla base delle prove di permeabilità (Lefranc) realizzate nei fori di sondaggio. La definizione del range di variazione del coefficiente di permeabilità relativo ad ogni complesso è stata effettuata in funzione delle caratteristiche sedimentologiche e litologiche dei terreni, nonché del grado di fratturazione dei singoli ammassi rocciosi. Di seguito vengono sintetizzati i principali complessi idrogeologici presenti nell'area di studio:

- *Complesso argilloso-marnoso (CAM)*: a tale complesso sono riferiti i depositi dell'unità ASP. I presenti terreni costituiscono limiti di permeabilità per gli acquiferi giustapposti verticalmente o lateralmente; non sono presenti falde o corpi idrici sotterranei di importanza significativa. La permeabilità, per porosità e fessurazione, è variabile da molto bassa a bassa. A questo complesso si può quindi attribuire un coefficiente di permeabilità k variabile tra $1 \cdot 10^{-9}$ e $1 \cdot 10^{-6}$ m/s.
- *Complesso sabbioso-limoso (CSL)*: il complesso in questione è formato dai depositi sabbiosi e limosi dei depositi alluvionali recenti bn2. Questi depositi costituiscono acquiferi porosi di discreta trasmissività, discretamente eterogenei ed anisotropi, e sono sede di falde idriche di modesta rilevanza, localmente autonome ma globalmente a deflusso unitario. La permeabilità, esclusivamente per porosità, è variabile da bassa a media. Al complesso in questione si può attribuire, quindi, un coefficiente di permeabilità k variabile tra $1 \cdot 10^{-7}$ e $1 \cdot 10^{-4}$ m/s.
- *Complesso argilloso-limoso (CAL)*: a tale complesso sono riferiti i terreni prevalentemente pelitici dell'unità bn3. Tali depositi costituiscono limiti di permeabilità per gli acquiferi giustapposti verticalmente o lateralmente e, nello specifico contesto idrogeologico di riferimento, rappresentano degli acquicludi di importanza variabile in relazione allo spessore dei depositi; non sono presenti falde o corpi idrici sotterranei di una certa rilevanza. La permeabilità, esclusivamente per porosità, è variabile da impermeabile a molto bassa. Al presente complesso può quindi essere attribuito un coefficiente di permeabilità k compreso tra $1 \cdot 10^{-10}$ e $1 \cdot 10^{-7}$ m/s. Tali valori sono generalmente in linea con quelli ricavati mediante le prove eseguite nella tratta in esame.

La qualità delle acque sotterranee può essere influenzata sia dalla presenza di sostanze inquinanti attribuibili principalmente ad attività antropiche, sia dalla presenza di sostanze di origine naturale. Attraverso il "Monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque sotterranee", attuato dalla fine del 2006 alla prima metà del 2011, la Regione Puglia ha realizzato una rete stabile e diffusa di monitoraggio che ha permesso di conoscere il carattere idrogeologico e idrogeochimico delle risorse idriche sotterranee regionali. La rete di monitoraggio è composta da 541 stazioni di misura, di cui 127 (126 pozzi e una sorgente) strumentate per il monitoraggio in continuo del livello e dei principali parametri di qualità (temperatura, ossigeno disciolto, redox, pH, conducibilità) e 439 non strumentate.

Per i corpi idrici sotterranei lo Stato di qualità è definito sulla base dello stato quantitativo e dello stato chimico. In entrambi i casi si assegnano due giudizi: buono e scarso. Il giudizio finale sullo stato complessivo è definito sulla base del valore peggiore tra lo stato quantitativo e lo stato chimico. Per la stazione di monitoraggio più prossima all'area di intervento (FG_198) è stato registrato uno stato qualitativo, chimico ed ecologico "Scarso".

Per quanto riguarda l'impatto sulle acque sotterranee, la realizzazione delle opere prevede prevalentemente la realizzazione di fondazioni superficiali, ad eccezione della realizzazione di una paratia di micropali per il sostegno della camera di varo e della spinta del monolite. La realizzazione di pali di fondazione costituisce un'operazione che, in relazione alle diverse tecnologie di realizzazione adottate, può generare potenziali impatti sulla qualità delle acque sotterranee.

Le opere previste verranno realizzati fino ad una profondità massima di 7 m. Considerando la profondità della falda a 5,4 m dal p.c., corrispondente ad un battente idrico di circa 1 m sul fondo scavo. Si riscontra pertanto la possibile interferenza con la falda, che in progetto si prevede di gestire con la predisposizione di un sistema di pompaggio provvisorio in grado di garantire di operare "in asciutto".

Inoltre nella realizzazione delle fondazioni per le opere provvisorie si troveranno sistemi adeguati che permettono il controllo sia della filtrazione delle acque sotterranee che della percolazione delle acque superficiali nello scavo.

Grazie alla gestione delle acque meteoriche, prima richiamate, si può rilevare che la possibile eventuale alterazione delle qualità fisico - chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, oltre alle ulteriori lavorazioni previste sarà evitata mediante una corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato, ovvero mediante la previsione di opportuni accorgimenti da attuare in caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo. Tenuto conto di quanto sopra esposto, il Proponente ritiene non significativo l'impatto sulla qualità delle acque sotterranee.

SUOLO E SOTTOSUOLO

La Puglia è caratterizzata da rilievi di modesta entità, infatti solo l'1,4% del territorio, pari a circa 290 km², ha quote superiori a 700 m s.l.m.; il 45,2% (8760 km²) può considerarsi area collinare e il rimanente 53,7 % (10.300 km²) è costituito da pianura. La zona centrale della regione, la Terra di Bari, è caratterizzata dalla presenza del rilievo delle Murge, un altopiano carsico che si estende dal fiume Ofanto al Canale Reale fra Brindisi e Taranto. Le Murge, che raggiungono una quota di 686 m s.l.m. a Torre Disperata, sono anch'esse segnate verso Est da una successione di ripiani d'origine marina ed insieme, probabilmente, tettonica. Basse colline che non superano 200 m di quota si rinvengono a Nord-Est di Taranto; ad esse viene dato il nome di Murge tarantine. Oltre che di grandi rilievi, la Puglia è povera di corsi d'acqua; ciò è imputabile sia alle scarse precipitazioni che caratterizzano il clima regionale, sia alla natura del terreno, in prevalenza carsico, che assorbe rapidamente le acque meteoriche. Fra i fiumi più importanti è l'Ofanto che nasce in Irpinia e dopo un percorso lungo 165 km (di cui 85 interessano il territorio pugliese) sfocia in Adriatico a Nord di Barletta.

Durante le fasi di cantierizzazione i possibili impatti generabili sulla componente possono essere ricondotti alle seguenti tipologie principali: l'occupazione di suolo da parte dei cantieri, l'utilizzo dello stesso in termini di scavi e la possibile contaminazione della matrice a seguito di sversamenti accidentali correlati alle attività previste.

Le aree di cantiere sono state selezionate al fine di ridurre al minimo il consumo e l'occupazione di suolo. Queste infatti sono collocate in parte all'interno dell'area destinata al parcheggio previsto in progetto e per la restante parte all'interno dell'area rurale presente dalla parte opposta al parcheggio di progetto, oltre i binari. Tali aree, una volta ultimata la fase di cantiere, saranno ad ogni modo ripristinate. L'occupazione di suolo dunque riveste carattere temporaneo e costituisce un impatto reversibile. Tenuto conto di quanto sopra esposto, il Proponente ritiene non significativo l'impatto sulla qualità dei suoli e sottosuoli.

In relazione agli esiti dello studio condotto, l'area oggetto di studio risulta priva di elementi di pericolosità geologica e geomorfologica, potenziali o in atto, che possano determinare condizioni di rischio imminente ed interferenze dirette o indirette con le opere in progetto. Sotto il profilo geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio. Inoltre, il terreno, pur presentando caratteristiche meccaniche variabili con la profondità, non evidenzia nessuna criticità dal punto di vista geotecnico e si esclude il rischio di liquefazione. Considerata dunque l'entità degli interventi e le caratteristiche delle aree su cui si svolgeranno, si rileva l'assenza di interferenze con la componente in esame.

I Siti di Interesse Nazionale (SIN) si collocano ad una notevole distanza rispetto all'area interessata dal progetto e, pertanto, non interferiranno con alcuna lavorazione prevista. Il SIN più vicino risulta quello di Manfredonia, che si trova a una distanza di circa 60 km (in linea d'aria) dall'opera; tutti gli altri siti si trovano a distanze maggiori. I siti contaminati di interesse regionale con procedimento di bonifica, attivo o concluso, nei pressi dell'area d'intervento sono stati identificati negli elenchi presenti all'interno della Proposta di aggiornamento, finito di redigere in Luglio 2018, del Piano Regionale di Bonifica dei siti inquinati trasmesso dalla Regione Puglia, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 12 luglio

2011, n.39 “Piano regionale delle Bonifiche”. Da questo elenco, nel quale sono riportati tutti i siti presenti sul territorio provinciale, sono stati scelti quelli più vicini alle aree d’intervento consultando, per il Comune di Foggia. Tali siti sono collocati a distanze tali da non interferire con le opere in progetto. In definitiva, i siti inquinati non risultano direttamente interessati dalle lavorazioni per la realizzazione dell’opera e dall’esercizio della stessa.

La ricognizione effettuata ha evidenziato la presenza, nell’intorno dell’area d’intervento, di un sito industriale a rischio di incidente rilevante, la cui distanza dal sito d’intervento non determina interferenze dirette né particolari problematiche.

Le caratteristiche di sismicità dell’area di studio sono da porre in relazione, essenzialmente, con il complesso assetto strutturale della fascia di transizione tra i domini di Avanfossa e quelli di Avampaese. Nell’area sono stati condotti numerosi studi che hanno fornito un’accurata interpretazione dei diversi terremoti storici verificatisi in questo settore di territorio, individuando le strutture sismogenetiche responsabili e le loro caratteristiche principali. Gli eventi sismici più forti sono avvenuti in corrispondenza dei settori di catena, lungo faglie normali ad asse circa NW-SE dovute al cuneo di mantello in risalita al di sotto dell’orogene appenninico. In corrispondenza dei settori di avampaese, invece, i principali terremoti storici presentano una intensità decisamente inferiori ai precedenti e risultano connessi, in buona sostanza, a faglie distensive e trascorrenti orientate circa E-W (Pierri et al. 2008). La consultazione del database DISS (vers. 3.2.1., 2018), mostra che il territorio di studio non risulta essere interessato direttamente dalla presenza di potenziali faglie sismogenetiche. La fascia di sorgenti composite più vicina è posta infatti circa 15 km a sud dell’area di interesse progettuale. Si tratta della fascia di sorgenti composite ITCS004: Castelluccio dei Sauri-Trani (profondità stimata 11.0-22.5 km, magnitudo massima 6.3, Slip rate 0.1-0.5 mm/anno), che include la sorgente individuale ITIS082 Ascoli Satriano (profondità stimata 13.0-21.3 km, magnitudo massima 6.0, ultimo evento 17 luglio 1361). L’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20/03/2003 (e successive modifiche ed integrazioni) – “Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di Normative tecniche per le costruzioni in zona sismica” disciplinava la classificazione sismica dei comuni d’Italia. Secondo tale normativa, il territorio del comune di Foggia ricadeva in Zona sismica 2, ovvero una zona di pericolosità medio, con valori di accelerazione pari a $0.15 < a_g \leq 0.25$.

VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Le opere previste dal progetto, così come le aree di cantiere, si inseriscono in un contesto periferico rispetto al centro abitato di Foggia, caratterizzato da aree perlopiù rurali.

La nuova fermata e il relativo parcheggio si svilupperanno prevalentemente all’interno di “seminativi semplici in aree irrigue”. I terreni interessati dall’intervento si sviluppano in un contesto rurale, in aree dalla scarsa valenza naturalistica ed ecologica. Le opere in progetto non interferiscono con elementi della rete per la conservazione della biodiversità, né con componenti botanico vegetazionali e di naturalità.

Per quanto concerne la Rete ecologica, le aree di cantiere non interferiscono con gli elementi costitutivi la rete per la conservazione della biodiversità, né con aree protette e/o di rilevanza naturalistica; ricadono invece nelle aree del ristretto sopra definite. Non si ravvisano dunque interferenze e impatti con la matrice ambientale analizzata.

In definitiva, non si ravvisano interferenze e impatti con la matrice ambientale analizzata, né per la fase di cantiere né durante l’esercizio.

RUMORE

Ai fini dell’inquadramento del clima acustico dell’ambito interessato dagli interventi, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995.

Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.

Per l’area oggetto di studio, vista la non reperibilità del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Foggia, per le valutazioni contenute nei paragrafi seguente si farà riferimento ai Limiti definiti nel D.P.C.M. del 1 marzo 1991 “*Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno*” determinati sulla base della pianificazione vigente. Da quanto riportato si osserva come le aree in oggetto di studio ricadano in “ZONA E”, cioè aree agricole tutelate, che saranno valutate con i limiti di immissione fissati dal D.P.C.M. del 1 marzo.

Per ciascuna delle citate zone sono stati individuati i limiti massimi assoluti da rispettare all’interno della stessa. Come evidenziato in precedenza l’area di intervento si trova in un contesto rurale, che corrisponde alla zona “Tutto il territorio nazionale” con valori limite di immissione diurno pari a 70dB(A) e notturno pari a 60dB(A).

Per quanto riguarda i ricettori presenti nei dintorni delle aree di lavorazione che verranno potenzialmente influenzati dalle attività di cantiere, il ricettore residenziale più prossimo R1 è al di fuori di un buffer di 250 m dalle aree di cantiere, mentre entro i 250 m gli unici fabbricati presenti sono costituiti da rimessaggi agricoli, ruderi, e alcuni fabbricati tecnologici.

Per le attività di cantiere, le sorgenti di emissione acustica sono rappresentate dai macchinari e dalle attrezzature utilizzate in cantiere, quali in particolare quelle relative alle attività di scavo e di movimentazione terra.

Al fine di stimare l’effetto prodotto da dette attività e, sulla scorta del confronto tra i valori di pressione stimati e i valori limite di riferimento (DPCM 1991), sono stati definiti i parametri utilizzati per la valutazione sulla base dell’analisi di cantieri analoghi a quelli considerati nella realizzazione delle opere del presente studio; le ipotesi sul numero dei macchinari, la potenza sonora, dipendente da vari fattori (modello, manutenzione, condizioni d’uso, etc..) sono state assunte in modo da operare in maniera quanto più realistica possibile nel ricostruire lo scenario di riferimento, assumendo ipotesi adeguatamente cautelative.

Si è ipotizzato che le attività lavorative fossero eseguite solo nel periodo diurno. All’interno del software di calcolo usato per la valutazione, SoundPlan 8.1 (soc. Barunstein + BerntGmbH), le sorgenti emissive sono state collocate a un’altezza di 1,5 m dal piano campagna. L’output della simulazione consiste nella restituzione di mappe isolivello calcolate a 4 m di altezza dal piano campagna e di mappe in sezione.

Sulla base degli output di simulazione ottenuti si evince che la distanza alla quale si stima il livello di rumore prodotto dall’area di cantiere AS.01 equivalente a 70 dB(A) risulta inferiore 25 m dal fronte di detta area di cantiere, poiché le distanze tra il fronte del cantiere considerato e il ricettore sono molto maggiori, segue che sono quindi rispettati i limiti normativi.

In definitiva, considerato quindi che la distanza alla quale l’area di cantiere AS.01 produrrà un livello di rumore pari a 70 dB(A) è inferiore alla distanza minima intercorrente tra questa ed i ricettori ad essa contermini, la scarsa presenza di ricettori potenzialmente coinvolti, si ritiene che l’effetto prodotto possa essere ritenuto trascurabile anche senza il ricorso ad interventi di mitigazione specifici, quali barriere antirumore.

VIBRAZIONI

Al fine di valutare l’impatto vibrazionale all’interno degli edifici in termini di disturbo indotto sulle persone, si è fatto riferimento alla norma italiana UNI 9614, che recepisce le prescrizioni fondamentali della normativa internazionale (ISO 2631).

Poichè i livelli massimi di vibrazione imposti per la limitazione del disturbo sulla persona sono generalmente più restrittivi di quelli relativi al danneggiamento degli edifici (normativa ISO 4866 e UNI 9916), si può ragionevolmente assumere che, nel caso in cui la vibrazione non superi i limiti fissati per il disturbo sugli individui, non si abbiano di conseguenza effetti seppur minimi di danneggiamento sugli edifici. In relazione a quanto esposto precedentemente, è stato valutato il solo disturbo arrecato alle persone residenti nei ricettori limitrofi alle aree oggetto di intervento.

Occorre precisare che le opere previste saranno realizzate in corrispondenza della linea ferroviaria già in esercizio e che la realizzazione delle opere in progetto è finalizzata a fornire un servizio al territorio nel quale rientrano che, durante la fase di esercizio non inducono potenziali impatti vibrazionali di rilevanza significativa. Pertanto, ai fini del presente studio, la componente vibrazionale è stata considerata solo in relazione alla fase di realizzazione delle opere.

L'edificato nell'intorno delle opere di progetto è stato caratterizzato mediante il censimento dei ricettori già eseguito per la componente "Rumore". La tipologia di opera da realizzare non comporta attività di lavorazione con significative interazioni sulla componente vibrazioni. Le attività che comportano l'uso di trivelle per l'esecuzione di pali e micropali sono contenute ad interventi di durate; gli edifici circostanti alle aree in cui avverranno tali lavorazioni sono in numero esiguo e ad una distanza tale da poter considerare i potenziali impatti dovuti alle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere trascurabili. In definitiva, quindi, la componente vibrazioni non è considerata significativa per l'intervento in progetto.

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

Lo stato di salute di una popolazione è il risultato delle relazioni che intercorrono con l'ambiente sociale, culturale e fisico in cui la popolazione vive. Le *"Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario – Decreto Legislativo del 16 giugno 2017 n. 104. Dipartimento Ambiente e Salute, Istituto Superiore di Sanità, 19 dicembre 2018"*, individuano i fattori che influenzano lo stato di salute di una popolazione.

Riguardo al fattore ambientale Salute pubblica, l'obiettivo della caratterizzazione dello stato di qualità dell'ambiente, in relazione al benessere e alla salute umana, è quello di verificare la compatibilità delle conseguenze dirette e indirette delle opere e del loro esercizio con gli standard e i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana a breve, medio e lungo periodo.

Il Proponente rileva che, trattandosi in questo caso di interventi relativi al miglioramento del servizio di trasporto su ferro, oltretutto all'integrazione e implementazione della mobilità sostenibile, la realizzazione delle opere di progetto fornisce di fatto un contributo positivo al contenimento dei rischi connessi all'incidentalità stradale e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

L'analisi demografica è stata eseguita sulla base dei dati reperiti dal sito internet dell'ISTAT per il Comune di Foggia. La popolazione totale residente nel comune di Foggia ha subito negli anni 2001-2019 un decremento demografico pari a 5.515 abitanti. Le variazioni seguono generalmente lo stesso trend delle variazioni provinciali e regionali. Per il Comune le variazioni sono sempre in genere più contenute e di modesta entità. Le variazioni più consistenti si osservano negli anni 2012, 2013. Dall'analisi dei dati, si evidenzia che nel comune le fasce di età più popolose sono 50-54 e 45-49 anni, sia per la popolazione maschile che per la femminile.

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva, a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana. In base a questa definizione, la struttura della popolazione del Comune di Foggia è di tipo regressivo. La popolazione comunale è caratterizzata da una forte presenza di persone nella fascia compresa tra 15 e 64 anni, ovvero il 64,8% di quella totale per l'anno 2020, seguita poi dalla fascia oltre i 65 anni (21,8%).

Altri indici interessanti ai fini della presente analisi sono l'indice di vecchiaia, che rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione: è il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. Nel 2019 l'indice di vecchiaia per il comune di Foggia evidenzia che ci sono 162,6 anziani ogni 100 giovani. Importanti anche il tasso di natalità e il tasso di mortalità per mille abitanti. Nell'ambito del Comune di interesse, il tasso di mortalità risulta in genere inferiore di quello di natalità, ma caratterizzata da un trend di inversione di tendenza con il passare degli anni.

Ulteriori indici sono rappresentati da:

- indice di dipendenza strutturale, che rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni); per il caso in esame, si rilevano a Foggia nel 2020 55,4 individui a carico ogni 100 che lavorano.

- indice di ricambio della popolazione attiva, che rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. Ad esempio, a Foggia nel 2020 l'indice di ricambio è 123,7 e significa che la popolazione in età lavorativa è molto anziana.

- Indice di struttura della popolazione attiva, che rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni). Nel comune di Foggia, per l'anno 2020 risulta essere pari al 126,8%.

Per quanto riguarda i dati di mortalità e le principali cause di morte in Puglia, è stata consultata l'indagine eseguita da ISTAT sui decessi e cause di morte relativa al periodo 1 marzo-15 maggio 2017, in cui è evidente come la maggioranza dei decessi in Puglia, così come nel resto di Italia è stato dovuto, nel periodo di riferimento, a malattie del sistema circolatorio, seguito da tumori.

I dati ISTAT relativi all'intero periodo del 2017 mostrano risultati analoghi, per la provincia di Foggia, dimostrando che le patologie circolatorie e quelle oncologiche si confermano le prime due cause di morte per entrambi i sessi. Mentre però per gli uomini le morti per causa di tumore sono le prevalenti, per il sesso femminile prevalgono le cause cardiovascolari.

In merito alla Salute Pubblica, la conoscenza del rapporto ambiente-salute risulta, in molti casi, ancora difficoltosa per l'incertezza su relazioni di causa-effetto univoche tra l'esposizione ambientale a uno specifico fattore di pressione e gli effetti sulla salute umana. Le informazioni relative alla descrizione dell'ambiente per la determinazione dello stato "ante operam" e l'analisi delle azioni di progetto permettono di individuare i fattori di pressione che possono rivestire importanza dal punto di vista sanitario. Oltre agli effetti che comportano l'insorgere di patologie è necessario però considerare gli effetti sul benessere della popolazione e le conseguenze sociali e culturali.

Gli aspetti del progetto che possono influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le emissioni di inquinanti nella matrice aria e l'alterazione del clima acustico.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, i fattori ambientali sono stati trattati nei relativi capitoli dedicati, attraverso l'analisi delle interferenze prodotte dal progetto sulle singole componenti ambientali. Il Proponente conclude con i seguenti risultati ottenuti dalle analisi sulle componenti atmosfera e rumore.

- componente atmosfera: gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultano tali da produrre scenari preoccupanti in relazione alle indicazioni normative vigenti;

- componente rumore: per quanto riguarda le lavorazioni correlate alla realizzazione della nuova fermata AV di Foggia e delle opere connesse, e vista l'assenza di ricettori residenziale a distanze inferiori a 250 m, non risultano scenari preoccupanti.

Inoltre l'opera in oggetto viene realizzata al fine di massimizzare l'accessibilità del territorio alla rete ferroviaria. Il raggiungimento dell'obiettivo di implemento, attraverso le opere stesse, di una mobilità

integrata e sostenibile, può costituire inoltre un impatto positivo sulla componente “Popolazione e salute umana”.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni e pareri, 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:

- Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Barletta-Andria-Trani e Foggia, nota del 10/06/2021, prot.n.5371-P, acquisita con prot.n.MATTM/62909 del 11/06/2021;

- Regione Puglia – Dipartimento Mobilità, Paesaggio e Qualità Urbana – Sezione Autorizzazioni Ambientali, Determina Dirigenziale n. 444 del 26/10/2021, acquisita con prot.n.MATTM/1319903 del 26/11/2021;

TENUTO CONTO in particolare che:

- la Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Barletta-Andria-Trani e Foggia con il proprio parere “*ritiene, per quanto di competenza, che non sia necessario assoggettare a VIA l’intervento*”;

- Regione Puglia – Dipartimento Mobilità, Paesaggio e Qualità Urbana – Sezione Autorizzazioni Ambientali con la Determina Dirigenziale n. 444 del 26/10/2021 ha deliberato:

“- di non assoggettare al procedimento di VIA, nell’ambito del procedimento ministeriale di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art.19 del D. lgs. 152/2006, sulla scorta del parere reso dal Comitato Regionale VIA nella seduta del 13.10.2021, il “Progetto di fattibilità Tecnica ed economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta”, proposto da RFI S.p.A., con il rispetto delle condizioni ambientali indicate nel predetto parere del Comitato Regionale VIA e che qui si intendono integralmente riportate;

- di precisare che il presente provvedimento attiene esclusivamente alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza ministeriale”.

Costituiscono parte integrante del presente provvedimento i seguenti allegati:

Allegato 1: “ Parere ARPA Puglia n. 68445 del 06.10.2021 ”;

Allegato 2: “Parere del Comitato Reg.le VIA, prot. n. AOO_089/14811 del 13.10.2021”.

In particolare:

1. Parere ARPA Puglia n. 68445 del 06.10.2021: con tale parere l’ARPA Puglia, per quanto di competenza esclusivamente in relazione ai possibili aspetti emissivi, non rileva particolari criticità. Pertanto, “*ritiene di poter rilasciare nulla osta a condizione che siano adottate tutte le prescrizioni atte a limitare tali impatti emissivi, sia nella fase di realizzazione che esecutiva:*

- 1. Siano installate colonnine di ricarica per veicoli elettrici per almeno il 20% dei posti auto, con i requisiti di cui al D.Lgs.257/2016 e s.m.i. salvo eventuali disposizioni contenute nel regolamento edilizio comunale.*
- 2. Le acque meteoriche di parcheggio e il suo raccordo, le aree adibite al Kiss& Ride e Terminal Bus sono servite da un sistema di raccolta superficiale che dovranno essere coinvolgiate e gestite in conformità con il R.R.9-12-2013, n.26. Sia garantito, per quanto possibile, il riutilizzo delle acque meteoriche (esempio: riserva impianto antincendio e sciacquoni bagni) ai sensi del comma 2 dell’art.2 del citato regolamento regionale.*

3. *Nella fase di collaudo con l'impianto in esercizio, siano effettuate misure fonometriche post operam al fine di verificare l'impatto acustico relativamente ai corpi ricettori più prossimi alla stazione, nonché il rispetto dei limiti di legge in campo acustico diurno e soprattutto notturno. Nel caso di superamenti siano adottate le misure consequenziali per l'abbattimento del rumore.*
4. *Tutti i corpi illuminanti per l'illuminazione esterna siano conformi alla L.R. 15/2005 ed al R.R. 13/2006 ai fini dell'inquinamento luminoso. Tutta l'illuminazione sia interna che esterna sia realizzata a basso consumo, con tecnologie a LED.*
5. *Sul tetto della stazione sia realizzato un impianto fotovoltaico a compensazione almeno parziale dei consumi energetici per la gestione della stessa stazione.*
6. *Sia effettuata la raccolta differenziata di eventuali rifiuti prodotti nella fase esecutiva e di realizzazione dell'opera (imballaggi, legname, ferro, ecc).*
7. *Eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo sia pianificato e condotto nei termini e modalità previsti dalla normativa disciplinata di cui al DPR n.120/2017.*
8. *Nella fase di cantiere eventuali rifiuti liquidi dovranno essere depositi in contenitori chiusi (a doppia parete), posti in zone provviste di bacino di contenimento. Le zone di deposito non dovranno essere localizzate in prossimità delle aree di manovra dei mezzi e dovranno essere segnalate con apposita cartellonistica.*
9. *Nella fase di cantiere dovranno predisporre aree dedicate al deposito temporaneo dei materiali configurabili come rifiuti; il deposito temporaneo dovrà avvenire per categorie omogenee identificate con codice C.E.R. in base alla provenienza ed alle caratteristiche del rifiuto stesso.*
10. *I depositi temporanei siano gestiti in conformità all'art.183, comma 1 lettera bb), ovvero:*
 - a) *raggruppare in deposito temporaneo all'interno del proprio luogo di produzione un quantitativo illimitato di rifiuti provvedendo alla raccolta e all'avvio alle operazioni di recupero o di smaltimento entro il termine massimo di tre mesi.*
 - b) *raggruppare in deposito temporaneo all'interno del proprio luogo di produzione un quantitativo massimo di 30 metri cubi di rifiuti, di cui al massimo 10 metri cubi di rifiuti pericolosi, avviandoli a smaltimento al massimo entro 1 anno.*
11. *Sia previsto, prima dell'inizio della fase di cantiere, un programma di pronto intervento che contempli la messa in atto di idonei accorgimenti tecnici atti a fronteggiare qualsiasi tipo di versamento accidentale di sostanze pericolose, oltre ad opportune modalità di monitoraggio ambientale del suolo/sottosuolo, al fine di evitare fenomeni di contaminazione dei corsi d'acqua superficiali e delle falde sotterranee.*
12. *Al fine di ridurre le emissioni di polveri in fase di cantiere dovranno adottarsi le misure di mitigazione previste ed inoltre in particolare:*
 - a) *ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;*
 - b) *effettuare la lavatura delle ruote dei mezzi pesanti in uscita dalle aree di cantiere e umidificare il terreno delle aree e piste di cantiere e dei cumuli di inerti;*
 - c) *ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;*
 - d) *utilizzare mezzi telonati e umidificare il materiale;*
 - e) *evitare qualsiasi attività di combustione all'aperto;*
13. *Per le superfici inerenti gli stalli dell'area di parcheggio si persegue il contenimento dell'impermeabilizzazione dei suoli, minimizzando il rapporto di copertura e promuovendo la realizzazione di pavimenti drenati. Come riportato nella Relazione Idraulica (Rif. Elaborato IA8Q01R10RIID00002001A) sia prevista una pavimentazione che favorisca l'infiltrazione delle*

acque nel terreno a mezzo di masselli autobloccanti con l'aggiunta di pozzetti provvisti di griglie che consentano la raccolta delle acque superficiali di scolo e garantiscano l'allontanamento delle acque in eccesso dalla superficie del piazzale.

14. *Siano progettate e realizzate aeree destinate a verde pubblico attraverso la piantumazione di specie vegetali autoctone. Le piantumazioni lungo il percorso stradale o eventualmente in prossimità di zone pavimentate, al fine di evitare i consueti danni prodotti dalle radici di alberi e arbusti come ad esempio la rottura dell'asfalto, dei marciapiedi, delle fognature, caduta dei rami su veicoli in soste ecc., dovranno essere scelte con l'ausilio di un esperto agronomo”.*

2. Parere del Comitato Reg.le VIA, prot. n. AOO_089/14811 del 13.10.2021: con tale parere il Comitato VIA *“Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della verifica di compatibilità ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'Allegato V alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2018 ritenendo che il progetto in epigrafe:*

- non sia da assoggettare al procedimento di VIA, alle condizioni ambientali di seguito elencate, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi:

- siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate nello Studio Preliminare Ambientale – Relazione Generale – elaborato IA8Q01R22RGIM0001001A, da pag. 215 a pag. 219;

- siano eseguiti saggi di scavo preliminari in conformità alla nota del MIC - Soprintendenza Archeologica di Foggia prot. n. 8697 del 01/12/2020;

- sia prevista l'installazione di barriere antirumore al fine di contenere l'impatto acustico nei confronti delle aree a sviluppo urbano.

- con riferimento al parere ARPA PUGLIA Unica AOO 0032 Protocollo 0068445 32 06/10/2021 SAN / DS , SDFG: (omissis – sono riportate tutte le prescrizioni citate nel parere di ARPA PUGLIA)”;

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 l'opera potrà 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.

si condividono le osservazioni e i pareri espressi, prima richiamati, e in particolare quanto rilevato dalla Regione Puglia, a cui si rimanda mediante specifica condizione ambientale formulata dalla Commissione, appresso riportata.

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria con annesso fabbricato viaggiatori ed antistante area di parcheggio con 300 posti auto, aree di sosta per i Terminal Bus ed area riservata per il Kiss and Ride, in accordo con quanto previsto dal vigente PUMS del Comune di Foggia; tali opere interessano l'ambito della Regione Puglia e sono localizzate nel territorio del Comune di Foggia.

Cumulo con altri progetti

Così come dichiarato dal Proponente, saranno possibili effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati in quanto parte dell'area interessata dal progetto è anche oggetto della Variante urbanistica n. 23 Programma di Riqualificazione Urbana denominata "Centro Le Perle" approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 marzo 2010". Perquanto il progetto della variante urbanistica non risulti ancora realizzato, tuttavia, nel caso in cui si verificasse la contemporanea realizzazione del progetto in esame e della variante urbanistica si potrebbero determinare effetti cumulativi, interessando i due progetti aree fra loro adiacenti.

Atmosfera

Dall'analisi della qualità dell'aria presentata dal Proponente si evince l'assenza di superamenti di limiti di emissioni per i principali inquinanti atmosferici, relativamente sia alla fase di cantiere che a quella di esercizio.

Paesaggio

L'esame dei documenti presentati non evidenzia particolari problematiche di inserimento delle opere in progetto col paesaggio, sia in fase di cantiere che in quella di esercizio, stante che gli interventi previsti saranno realizzati in un contesto caratterizzato dalla presenza di pochissime case isolate e distanti da questi, con assenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico.

Acque superficiali

Le aree di cantiere e gli interventi in progetto non presentano interferenze con nessuno degli elementi facente parte della rete idrografica superficiale, quindi si ritiene assente l'impatto con la componente acque superficiali, sia dal punto di vista quantitativo che di quello qualitativo.

Acque sotterranee

Le opere in progetto comprendono prevalentemente la realizzazione di fondazioni superficiali, ad eccezione della realizzazione di una paratia di micropali per il sostegno della camera di varo e della spinta del monolite. Ciò non esclude quindi possibili interferenze tra tali opere, specie nel corso della fase di cantiere, e le acque di falda, anche per quanto riguarda possibili variazioni della qualità delle stesse.

Suolo

La realizzazione delle opere in progetto non determinerà una sensibile perdita di suolo, sia in fase di cantiere, stante che le aree occupate ricadono in parte all'interno dell'area destinata al parcheggio previsto dal progetto e per la restante parte all'interno di area rurale, di cui è previsto il ripristino a fine cantiere, sia in fase di esercizio, stante che la tipologia di opere prevista impegna aree già sede di attività ferroviaria o ad essa limitrofa. Anche dal punto di vista geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto, in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio. Infine, non ci sono interferenze con Siti contaminati, di interesse nazionale o regionale.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

I terreni interessati dall'intervento si sviluppano in contesto rurale, in aree dalla scarsa valenza naturalistica ed ecologica. Pertanto, le opere in progetto non interferiscono con elementi della rete per la conservazione della biodiversità, né con componenti botanico vegetazionali e di naturalità. Ugualmente, non si ravvisano interferenze con la rete per la conservazione della biodiversità, né con aree protette e/o di rilevanza naturalistica.

Rumore e vibrazioni

Considerato che la distanza alla quale l'area di cantiere produrrà un livello di rumore pari al valore limite è inferiore alla distanza minima intercorrente tra questa e i ricettori ad essa contermini, si ritiene che l'effetto prodotto dalle attività di cantiere possa essere ritenuto trascurabile anche senza il ricorso a interventi di mitigazione specifici, quali barriere antirumore. Non sono invece riportate valutazioni sul rumore prodotto in fase di esercizio, perquanto l'intervento in esame riguarda un sito già interessato da traffico ferroviario. La tipologia di opera da realizzare non comporta attività di lavorazione con significative interazioni sulla componente vibrazioni.

Popolazione e salute umana

Non sono rilevabili effetti derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto su tale componente; peraltro si rileva che il progetto prevede interventi migliorativi del servizio di trasporto su ferro, oltreché un'integrazione e implementazione della mobilità sostenibile, per cui la realizzazione delle opere di progetto fornisce un contributo positivo al contenimento dei rischi connessi all'incidentalità stradale e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Ugualmente conferma di ciò si rileva dall'analisi delle componenti ambientali che possono avere ricadute sulla salute umana, prima citate, quali la componente atmosferica e il rumore.

Piano di monitoraggio ambientale

La documentazione presentata dal Proponente non comprende un Piano di Monitoraggio Ambientale atto a definire nelle fasi ante operam, di cantiere e post operam le caratteristiche delle varie matrici ambientali potenzialmente interessate dalle opere in progetto.

Terre e rocce da scavo

Nel progetto presentato non sono definite le caratteristiche quantitative e qualitative dei materiali di scavo e dei rifiuti da costruzione e demolizione prodotti, che ne giustifichino il tipo di destino per le stesse indicate in progetto, in termini di possibile riutilizzo o di gestione come rifiuti, nonché il tipo di impianto di smaltimento o trattamento a cui si intende avviare tali frazioni.

DATO ATTO 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 condizioni ambientali, che, in parte, sono maturate dalla considerazione delle osservazioni rese dal pubblico interessato, non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione successiva 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”.

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 il progetto “*Progetto di fattibilità tecnica ed economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta*”, non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto 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 seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale

Oggetto della prescrizione	Il Proponente deve presentare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), tale da poter definire nelle fasi ante operam, di cantiere e post operam le caratteristiche delle varie matrici ambientali potenzialmente interessate dalle opere in progetto. Nel Piano devono essere specificate le misure e i controlli previste per valutare le possibili interferenze su quantità e qualità delle acque sotterranee da parte delle opere in progetto, con particolare riferimento a quelle che richiederanno profondità di scavo al di sotto del livello della falda. I contenuti di tale Piano andranno preventivamente discussi e concordati con ARPA Puglia.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di progettazione definitiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per condivisione del PMA

Condizione ambientale n.2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Terre e rocce da scavo e rifiuti da costruzione e demolizione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente deve presentare una relazione relativa alla gestione dei materiali di scavo e dei rifiuti provenienti da attività di costruzione e demolizione, in cui siano definite e specificate le modalità di gestione (come sottoprodotti e/o rifiuti), identificando gli impianti a cui intende avviare i rifiuti per il loro recupero o smaltimento.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di progettazione definitiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Puglia per condivisione della relazione

Condizione ambientale n.3	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Rumore

Oggetto della prescrizione	Il proponente deve integrare la documentazione presentata valutando il nuovo quadro della pressione sonora derivante in fase di esercizio a seguito della realizzazione delle nuove opere in progetto, identificando i bersagli e tenendo conto degli effetti sinergici derivanti dalle contemporanee emissioni sonore prodotte dalle attività circostanti.
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di progettazione definitiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n.4	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Opere in progetto
Oggetto della prescrizione	Il proponente deve integrare la documentazione presentata valutando i possibili effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati, tenendo specificatamente conto che parte dell'area interessata dal progetto è adiacente ad altra area oggetto della Variante urbanistica n. 23 Programma di Riqualificazione Urbana denominata "Centro Le Perle" approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 298 del 18 marzo 2010".
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di progettazione definitiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n.5	
Macrofase	Ante-operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Opere in progetto
Oggetto della prescrizione	Devono essere rispettate tutte le prescrizioni introdotte nei pareri espressi dalla Regione Puglia e da ARPA Puglia.
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di progettazione definitiva
Ente vigilante	Regione Puglia, ARPA Puglia

Enti coinvolti	
----------------	--

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla