

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE INVESTIMENTI AREA SUD
S.O. PROGETTI ADRIATICA

PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. PROJECT ENGINEERING

Coordinamento P.E. NA-BA

PROGETTO DEFINITIVO

FERMATA AV DI FOGGIA

ELABORATI GENERALI

Relazione di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 4/4/2022 ai sensi dell'art.28 del D.Lgs. 152/2006

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I A A 4 0 0 D 0 5 R G M D 0 0 0 0 0 0 3 A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autore
A	Emissione Esecutiva	L. D'Angelo <i>L. D'Angelo</i>	Giu. 2022	M. D'Avino <i>M. D'Avino</i>	Giu. 2022	L. D'Angelo <i>L. D'Angelo</i>	Giu. 2022	<i>L. D'Angelo</i>

n. Elab.:

ITALFERR S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato
DIREZIONE TECNICA
Progettazione Integrata
Dot. Ing. Francesco
Ordine degli Ingegneri Prov. di Roma in



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	2 di 19

INDICE

1	CONTENUTI DELLA RELAZIONE DEL PROGETTISTA.....	3
2	ELENCO DELLE DISCIPLINE INTERESSATE E DEI RELATIVI PROGETTISTI RESPONSABILI	4
3	OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI.....	5
3.1	PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA N.28 DEL 04.04.2022	5
3.1.1	Condizione Ambientale n.1 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):	5
3.1.2	Condizione Ambientale n. 2 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):	6
3.1.3	Condizione Ambientale n. 3 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):	7
3.1.4	Condizione Ambientale n. 4 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):	7
3.1.5	Condizione Ambientale n. 5 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):	8
3.1.5.1	Prescrizione n.1 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	8
3.1.5.2	Prescrizione n.2 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	9
3.1.5.3	Prescrizione n.3 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	10
3.1.5.4	Prescrizione n.4 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	10
3.1.5.5	Prescrizione n.5 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	11
3.1.5.6	Prescrizione n.6 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	11
3.1.5.7	Prescrizione n.7 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	12
3.1.5.8	Prescrizione n.8 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	12
3.1.5.9	Prescrizione n.9 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	12
3.1.5.10	Prescrizione n.10 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	13
3.1.5.11	Prescrizione n.11 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	13
3.1.5.12	Prescrizione n.12 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	14
3.1.5.13	Prescrizione n.13 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	15
3.1.5.14	Prescrizione n.14 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021	16
3.1.5.15	Condizione ambientale n.1 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021	16
3.1.5.16	Condizione ambientale n.2 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021	17
3.1.5.17	Condizione ambientale n.3 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021	18
3.1.5.18	Condizione ambientale n.4 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021	19
	ALLEGATI:	19

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	3 di 19

1 CONTENUTI DELLA RELAZIONE DEL PROGETTISTA

La presente relazione attesta, ad integrazione degli elaborati di progetto, ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006, l'ottemperanza del Progetto Definitivo della Fermata AV di Foggia alle prescrizioni dettate in sede di verifica di assoggettabilità a VIA dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale conseguita, con prescrizioni, mediante *Decreto del Ministero della Transazione Ecologica (Direzione Generale Valutazioni Ambientali) n. 28 del 04 Aprile 2022*.

Tale decreto, all'art. 2, fa riferimento:

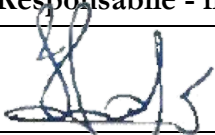
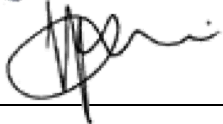
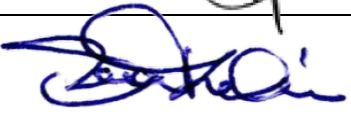

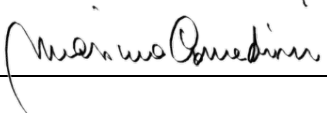


- al *Parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS – Sottocommissione VIA n. 440 del 7 Marzo 2022, che pone cinque (n. 5) condizioni ambientali, l'ultima delle quali richiede il recepimento delle quattordici (n. 14) prescrizioni poste dall'ARPA Puglia (Parere n. 68445 del 06.10.2021) e delle quattro (n. 4) condizioni ambientali poste dalla Regione Puglia (Parere del Comitato Reg.le VIA, prot. n. AOO_089/14811 del 13.10.2021).*
- al *Parere del Ministero della Cultura n. 5371-P del 10 Giugno 2021.*

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	4 di 19

2 ELENCO DELLE DISCIPLINE INTERESSATE E DEI RELATIVI PROGETTISTI RESPONSABILI

Con la presente relazione i progettisti, ciascuno per la parte specialistica di propria competenza, attestano l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni pervenute in sede di parere di assoggettabilità a VIA.

Disciplina	Progettista Responsabile - firme
Strutture, Idraulica, Geotecnica, Tracciato ferroviario, Viabilità	Ing. Francesco SACCHI 
Luce e Forza Motrice, Trazione Elettrica	Ing. Guido GUIDI BUFFARINI 
Gestione terre e materiali di risulta, Piano Ambientale della Cantierizzazione	Ing. Sara PADULOSI 
Architettura	Arch. Raffaele MARINO 
Geologia	Dott. Massimo COMEDINI 
Sicurezza progettazione e cantieri	Ing. Mario FORESTA 
Ambiente	Dott.ssa Carolina ERCOLANI 

L'ing. Francesco SACCHI assume il ruolo di Progettista Integratore fra le varie prestazioni specialistiche ai sensi della vigente normativa dei lavori pubblici, garantendo, per il tramite del Project Engineer ing. Luigi D'ANGELO, l'integrazione di sistema ed il coordinamento tecnico delle discipline specialistiche.

 Il Progettista integratore 

 Il P.E. 

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	5 di 19

3 OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI

Il progetto definitivo della Fermata AV di Foggia ottempera alle prescrizioni, che risultano ad esso direttamente riconducibili, ricevute in sede di Procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Al fine di agevolare la lettura della presente relazione, vengono di seguito riportati gli stralci di ciascuna prescrizione, di cui al Decreto n. 28 del 04/04/2022 del Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali e relativi pareri ad esso allegati, nonché i riferimenti agli elaborati di progetto definitivo della Fermata AV di Foggia, che ne dimostrano, per quanto applicabile all'intervento in esame, la relativa ottemperanza.

3.1 Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n.28 del 04.04.2022

3.1.1 Condizione Ambientale n.1 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Progetto di Monitoraggio Ambientale – Relazione Generale (IAA400D22RGMA0000001A)
- Piano di Monitoraggio Ambientale – Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio (IAA400D22P6MA0000001A)

Ottemperanza ed attività svolta:

Nell'ambito degli approfondimenti progettuali intercorsi successivamente all'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n.28 del 04.04.2022, è stato redatto il Piano di Monitoraggio Ambientale (IAA400D22RGMA0000001A, IAA400D22P6MA0000001A) e condiviso con ARPA Puglia mediante nota prot. AGCCS.PMRNNBNB.0072305.22.U del 14/06/2022 (Allegato 4)



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	6 di 19

Esso definisce le caratteristiche delle matrici ambientali interessate dalle opere sia in fase ante-operam, sia in fase di cantiere e post-operam.

Sono state specificate nel piano anche le misure e i controlli volti a valutare le interferenze su quantità e qualità delle acque sotterranee, con particolare riferimento allo scavo relativo al varo del sottopasso di fermata, per il quale è stato considerato nel progetto un livello di fondo scavo di 54,63 mslm a fronte di una quota massima della falda a monte dello scavo ipotizzata cautelativamente pari a 57,5 mslm (in funzione di quanto desunto dalle misure piezometriche)

Ente Vigilante: Mi.T.E.

Enti Coinvolti: A.R.P.A. Puglia

3.1.2 Condizione Ambientale n. 2 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Gestione dei Materiali di Risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione – Relazione Generale (IAA400D69RGTA0000001A)

Ottemperanza ed attività svolta:

In fase di Progettazione Definitiva è stato redatto l'elaborato IAA400D69RGTA0000001A "*Gestione dei materiali di risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione*" nel quale sono riportate le modalità di gestione dei materiali e gli impianti di recupero/smaltimento di rifiuti presenti nella zona.

Tale elaborato, allegato alla presente a riscontro delle suddette prescrizioni, è stato trasmesso anche all'*Ente Coinvolto* mediante nota prot. AGCCS.PMRNNBNB.0072305.22.U del 14/06/2022 (Allegato 4)

Si precisa che la gestione dei materiali di risulta dell'appalto avverrà nel regime rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.), privilegiando ove possibile il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata.

Ente Vigilante: Mi.T.E.

Ente Coinvolto: A.R.P.A. Puglia



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	7 di 19

3.1.3 Condizione Ambientale n. 3 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

Nell'ambito degli approfondimenti progettuali intercorsi successivamente all'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n.28 del 04.04.2022, non sono stati rilevati ricettori all'interno delle fasce di pertinenza ferroviaria nel tratto oggetto di studio, né tantomeno attività circostanti che possano potenzialmente produrre emissioni sonore aggiuntive.

Ente Vigilante: Mi.T.E.

Ente Coinvolto: -

3.1.4 Condizione Ambientale n. 4 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):

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".

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

Nell'ambito degli approfondimenti progettuali intercorsi successivamente all'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n.28 del 04.04.2022, non sono stati rilevati altri progetti esistenti o approvati nell'area oggetto di studio, con particolare riferimento a quello relativo alla Variante urbanistica n. 23 Programma di Riqualificazione Urbana denominata "Centro Le Perle" approvato con Decreto del Presidente



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	8 di 19

della Giunta Regionale n. 298 del 18 marzo 2010". Infatti, tale programma di riqualificazione urbana non risulta essersi mai concretizzato in un progetto redatto e presentato secondo i termini di legge. Peraltro, alla data di redazione della presente relazione, la convenzione urbanistica del 2010 – di validità decennale – risulterebbe scaduta, non avendo il proponente riscontrato evidenza di alcuna concessione di proroga sulla validità della stessa; allo stesso tempo non risulta essere stato pubblicato il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), che avrebbe dovuto recepirne i contenuti in qualità di strumento urbanistico programmatico. Sul sito web del Comune di Foggia risulta disponibile soltanto un “*documento programmatico preliminare*” datato Marzo 2019 che cita genericamente l’Accordo di Programma di cui sopra, ma senza fornire alcun dettaglio in merito.

Pertanto, alla data di redazione della presente relazione, non si prevedono effetti cumulativi con altri progetti nell’area in esame.

Ente Vigilante: Mi.T.E.

Ente Coinvolto: -

3.1.5 Condizione Ambientale n. 5 (Parere n. 440 del 07 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA):

Devono essere rispettate tutte le prescrizioni introdotte nei pareri espressi dalla Regione Puglia e da ARPA Puglia.

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

Si vedano i punti da 3.1.5.1 a 3.1.5.14 e da 3.1.5.15 a 3.1.5.18

Ente Vigilante: Mi.T.E.

Ente Coinvolto: -

3.1.5.1 Prescrizione n.1 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

Con riferimento alla dotazione del parcheggio a servizio della fermata di colonnine di ricarica per veicoli elettrici per almeno il 20% dei posti auto, gli specifici accordi tra il gestore dell’infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana) e gli enti realizzatori e gestori del servizio verranno stipulati durante le successive fasi progettuali.



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	9 di 19

La convenzione che sarà stipulata tra RFI e il gestore del servizio definirà in maniera univoca tipologia e potenza delle colonnine di ricarica. In funzione di tali parametri, il proponente provvederà al progetto delle canalizzazioni interrato di alimentazione delle suddette colonnine.

In ogni caso è stata verificata sin d'ora la sussistenza degli spazi necessari a garantire le predisposizioni per il numero di colonnine richieste dalla prescrizione.

3.1.5.2 Prescrizione n.2 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Relazione Idrologica - IAA400D78RIID0001001A
- Relazione idraulica smaltimento acque di piattaforma - IAA400D78RIID0002001A
- Tipologico opere di smaltimento acque (1/2) - IAA400D78BZID0002001A
- Tipologico opere di smaltimento acque (2/2) - IAA400D78BZID0002002A
- Planimetria d'insieme del sistema di smaltimento delle acque - IAA400D78P7ID0002001A
- Planimetria di smaltimento acque di piattaforma (Fermata, Parcheggio e NV01B) - IAA401D78PZID0002001A
- Planimetria di smaltimento acque della nuova viabilità di accesso al parcheggio - IAA401D78P8ID0002001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche previsto nel PD è stato progettato in accordo al Regolamento della Regione Puglia n.26 del 09/12/2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia".

Le acque di piattaforma verranno intercettate mediante caditoie, bocche di lupo, pluviali e canalette; attraverso tubazioni in PEAD di diametro variabile verranno quindi convogliate alle vasche di laminazione che scaricheranno a loro volta in corrispondenza della rete di drenaggio comunale presente in Via Parini, garantendo l'invarianza idraulica.

Le acque di piattaforma del Parcheggio e della Viabilità, prima di giungere alle vasche di laminazione, verranno trattate mediante impianti di trattamento delle acque di prima pioggia con funzionamento in discontinuo.



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	10 di 19

È stata prevista, inoltre, una vasca di accumulo che raccoglierà le acque provenienti dalle pensiline (lato fabbricato viaggiatori) e dalle rampe ciclopedonali, per poi essere riutilizzate ai fini irrigui e/o per alimentare gli sciacquoni dei bagni.

3.1.5.3 Prescrizione n.3 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- IAA400D22RGMA0000001A
- IAA400D22P6MA0000001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Nell'ambito degli approfondimenti progettuali intercorsi successivamente all'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n.28 del 04.04.2022, è stato redatto il Piano di Monitoraggio Ambientale (IAA400D22RGMA0000001A, IAA400D22P6MA0000001A) e condiviso con ARPA Puglia mediante nota prot. AGCCS.PMRNNBNB.0072305.22.U del 14/06/2022 (Allegato 4)

All'interno di tale Piano di Monitoraggio Ambientale sono stati previsti opportuni punti di monitoraggio per valutare l'eventuale impatto acustico relativamente ai ricettori più prossimi alla stazione. Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati progettuali sopra indicati.

3.1.5.4 Prescrizione n.4 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Relazione di calcolo illuminotecnico fabbricati, pensiline e marciapiedi e sottopasso - IAA400D18CLLF0100001A
- Relazione di calcolo illuminotecnico Parcheggio Fermata - IAA400D18CLLF0100002A
- Nuova Viabilità NV01 - Relazione generale impianti di illuminazione - IAA400D18ROLF0100002A
- Nuova Viabilità NV01 -Relazione di calcolo illuminotecnico - IAA400D18CLLF0100006A



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	11 di 19

Ottemperanza ed attività svolta:

Le leggi citate nella prescrizione sono state tenute in conto nella progettazione ed elencate tra i documenti di riferimento relativi alla parte illuminotecnica. È stata prevista esclusivamente la tecnologia a LED per l'illuminazione interna ed esterna della fermata.

3.1.5.5 Prescrizione n.5 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

Sul tetto della stazione sia realizzato un impianto fotovoltaico a compensazione almeno parziale dei consumi energetici per la gestione della stessa stazione.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Relazione di dimensionamento impianto FV - IAA400D18RHLF0100001A
- Schema a blocchi impianto FV - IAA400D18DXLF0100003A
- Layout Impianto FV con disposizione pannelli - IAA400D18PALF0100005A
- Schema a Blocchi Alimentazioni elettriche - IAA400D18DXLF0000001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico della potenza di picco pari a 4,8 kW nel rispetto dei CAM (Criteri Ambientali Minimi) ai sensi del D. Lgs. 28 Marzo 2011 (*attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE*) e del DM 11 Ottobre 2017 (*Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici*).

3.1.5.6 Prescrizione n.6 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

Sia effettuata la raccolta differenziata di eventuali rifiuti prodotti nella fase esecutiva e di realizzazione dell'opera (imballaggi, legname, ferro, ecc).

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

La prescrizione sarà opportunamente inserita nella documentazione contrattuale da porre a base di gara in modo che l'appaltatore ne possa tenere conto per la fase realizzativa dell'Opera.

**NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA**

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	12 di 19

3.1.5.7 Prescrizione n.7 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Gestione dei materiali di risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione – Relazione Generale - IAA400D69RGTA0000001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Come riportato nell'elaborato IAA400D69RGTA0000001A "*Gestione dei materiali di risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione*" la gestione dei materiali di risulta dell'appalto avverrà nel regime rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.), privilegiando ove possibile il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata. Maggiori approfondimenti potranno essere sviluppati in fase di progettazione esecutiva.

3.1.5.8 Prescrizione n.8 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

La prescrizione sarà opportunamente inserita nella documentazione contrattuale da porre a base di gara in modo che l'appaltatore ne possa tenere conto per la fase realizzativa dell'Opera, nel rispetto del Sistema di Gestione Ambientale.

Le aree di stoccaggio saranno identificate anche nelle planimetrie allegate al PSC.

3.1.5.9 Prescrizione n.9 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

-



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	13 di 19

Ottemperanza ed attività svolta:

La prescrizione sarà opportunamente inserita nella documentazione contrattuale da porre a base di gara in modo che l'appaltatore ne possa tenere conto per la fase realizzativa dell'Opera.

3.1.5.10 Prescrizione n.10 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

La prescrizione sarà opportunamente inserita nella documentazione contrattuale da porre a base di gara in modo che l'appaltatore ne possa tenere conto per la fase realizzativa dell'Opera, anche in relazione a quanto opportunamente disciplinato nell'art. 23 del D.P.R. 120/2017 ad integrazione dell'art.183, comma 1 lettera bb) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

3.1.5.11 Prescrizione n.11 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Piano di Monitoraggio Ambientale – Relazione generale IAA400D22RGMA0000001A
- Piano di Monitoraggio Ambientale – Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio IAA400D22P6MA0000001A

Ottemperanza ed attività svolta:



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	14 di 19

In fase di gara sarà previsto un apposito paragrafo nello schema di convenzione (o nei relativi allegati) relativamente al “*Sistema di gestione Ambientale*” di cui l’appaltatore si dovrà dotare. Esso includerà le procedure atte a fronteggiare qualsiasi tipo di emergenza a carattere ambientale, ivi inclusa quella di eventuale versamento accidentale di sostanze pericolose. A tale scopo verranno ad esempio dotate le aree di cantiere di appositi kit di emergenza ambientale costituiti da materiali assorbenti (quali sabbie o sepiolite) atti a contenere lo spandimento delle eventuali sostanze potenzialmente inquinanti. Il *Sistema di Gestione Ambientale* indicherà altresì le modalità di sorveglianza ambientale del suolo/sottosuolo a cura dell’appaltatore.

Inoltre, nel piano di monitoraggio ambientale del proponente (IAA400D22RGMA0000001A, IAA400D22P6MA0000001A), sono stati previsti punti di monitoraggio delle acque sotterranee, ante, corso e post operam.

3.1.5.12 Prescrizione n.12 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

Al fine di ridurre le emissioni di polveri in fase di cantiere dovranno adottarsi le misure di mitigazione previste ed inoltre in particolare:

- ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
- 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;
- ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
- utilizzare mezzi telonati e umidificare il materiale;
- evitare qualsiasi attività di combustione all’aperto;

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

La prescrizione sarà opportunamente inserita nella documentazione contrattuale da porre a base di gara in modo che l’appaltatore ne possa tenere conto per la fase realizzativa dell’Opera.

3.1.5.13 Prescrizione n.13 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021

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.

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Planimetria parcheggio e sistemazioni esterne - IAA400D44P9FV0100003A
- Relazione descrittiva (Architettura di fermata) - IAA400D44RHFV0100001A
- Relazione idrologica - IAA400D78RIID0001001A
- Relazione idraulica smaltimento acque di piattaforma (Fermata, parcheggio e viabilità) - IAA400D78RIID0002001A
- Tipologico opere di smaltimento acque (1/2) - IAA400D78BZID0002001A
- Tipologico opere di smaltimento acque (2/2) - IAA400D78BZID0002002A
- Planimetria d'insieme del sistema di smaltimento delle acque - IAA400D78P7ID0002001A
- Planimetria di smaltimento acque di piattaforma (Fermata, Parcheggio e NV01B) - IAA401D78PZID0002001A
- Planimetria di smaltimento acque della nuova viabilità di accesso al parcheggio - IAA401D78P8ID0002001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Nel rispetto dei CAM (Criteri ambientali minimi) il progetto prevede l'utilizzo di pavimentazioni permeabili per una superficie superiore al 60% della superficie totale del lotto. Per gli stalli del parcheggio è previsto l'uso di pavimentazioni drenanti in blocchi cavi con terreno vegetale e per le aree pedonali e ciclabili pavimentazioni drenanti in pietra ricostruita a giunto aperto o in terre stabilizzate.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai seguenti elaborati:

- IAA400D44P9FV0100003A
- IAA400D44RHFV0100001A



NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	16 di 19

Nel progetto è previsto anche un opportuno sistema di smaltimento delle acque superficiali, costituito da caditoie grigliate, canalette, pozzetti e tubazioni, integrato anche da un sistema di trattamento e laminazione, che intercetta e allontana le acque in esubero verso il recapito finale.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati progettuali di seguito elencati:

- IAA400D78RIID0001001A
- IAA400D78RIID0002001A
- IAA400D78BZID0002001A
- IAA400D78BZID0002002A
- IAA400D78P7ID0002001A
- IAA401D78PZID0002001A
- IAA401D78P8ID0002001A

3.1.5.14 **Prescrizione n.14 del parere di Arpa Puglia n. 68445 del 06.10.2021**

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".

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Planimetria parcheggio e sistemazioni esterne - IAA400D44P9FV0100003A
- Relazione descrittiva (Architettura di fermata) - IAA400D44RHFV0100001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Nel rispetto dei CAM (Criteri ambientali minimi) il progetto prevede una superficie destinata a verde superiore al 30% della superficie totale del lotto.

Nelle aree a verde pubblico è garantita la copertura arborea/arbustiva minima richiesta dai CAM mediante specie autoctone e a bassa manutenzione.

La scelta delle piantumazioni sarà confermata da un esperto agronomo in fase di progetto esecutivo.

3.1.5.15 **Condizione ambientale n.1 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021**

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

**NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA**

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	17 di 19

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Gestione dei materiali di risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione – Relazione Generale IAA400D69RGTA0000001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Nel progetto sono state attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate nello SPA da pag. 215 a pag. 219, con particolare riferimento all'elaborato IAA400D69RGTA0000001A (Gestione Materiali di Risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione).

3.1.5.16 Condizione ambientale n.2 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021

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

Elaborati di riferimento del P.D.:

- Progetto delle indagini archeologiche preventive di 1° fase: Relazione generale - IAA900D22RGHA0002001A
- Progetto delle indagini archeologiche preventive di 1° fase: Planimetria di progetto con l'ubicazione dei saggi archeologici - IAA900D22P7AH0002001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Planimetria Saggio n.4, Tav. 1 - IAA900D22PCAH0003001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Planimetria Saggio n.4, Tav. 2 - IAA900D22PCAH0003002A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Planimetria Saggio n.4, Tav. 3 - IAA900D22PCAH0003003A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Planimetria Saggio n.4, Tav. 4 - IAA900D22PCAH0003004A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale - IAA900D22RGHA0003001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale: Schede unità stratigrafiche - IAA900D22SHAH0003001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale: Scheda SAS, Saggio 1 - IAA900D22SHAH0003002A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale: Scheda SAS, Saggio 2 - IAA900D22SHAH0003003A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale: Scheda SAS, Saggio 3 - IAA900D22SHAH0003004A

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	18 di 19

- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Relazione Generale: Scheda SAS, Saggio 4 IAA900D22SHAH0003005A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Elenco unità stratigrafiche, IAA900D22TTAH0003001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Elenco fotografie digitali. IAA900D22TTAH0003002A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Elenco documentazione grafica. IAA900D22TTAH0003003A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Sez. B-B', Saggio n.4, Tavola 7 - IAA900D22WCAH0003001A
- Esecuzione di indagini archeologiche preventive di 1° Fase: Sez. A-A', Saggio n.4, Tavola 6 - IAA900D22ZCAH0003001A

Ottemperanza ed attività svolta:

Lo studio archeologico è stato trasmesso alla soprintendenza in data 26.10.2020, che in data 01.12.2020 ha riscontrato tale nota richiedendo n.3 saggi integrativi di 5m x 5m.

Il piano di indagini archeologiche è stato inviato dal proponente in data 29/10/2021 alla Soprintendenza (All. 5) e approvato dalla stessa in data 23/11/2021 (All. 6).

La documentazione archeologica è stata trasmessa dal proponente alla Soprintendenza in data 03/03/2022 (All. 7), che l'ha approvata in data 15/04/2022 (All. 8).

3.1.5.17 Condizione ambientale n.3 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021

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

Elaborati di riferimento del P.D.:

-

Ottemperanza ed attività svolta:

Nel corso dello sviluppo del Progetto Definitivo non è emersa la necessità di prevedere barriere antirumore temporanee in fase di cantiere né tantomeno barriere permanenti per la fase di esercizio, vista e considerata l'assenza di ricettori all'interno delle aree oggetto di studio.

Ulteriori approfondimenti potranno essere eseguiti nella successiva fase di progetto esecutivo ed anche alla luce dei risultati dei monitoraggi previsti all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale.

**NUOVA FERMATA AV DI FOGGIA**

Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 04.04.2022 (ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006)

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAA4	00	D 05 RG	MD 00 00 003	A	19 di 19

3.1.5.18 Condizione ambientale n.4 del Comitato Reg.le VIA, prot. AOO_089/14811 del 13.10.2021

Siano rispettate tutte le prescrizioni citate nel parere di ARPA PUGLIA

Elaborati di riferimento del P.D.:

Si rimanda ai punti da 3.1.5.1 a 3.1.5.14.

Ottemperanza ed attività svolta:

Si rimanda ai punti da 3.1.5.1 a 3.1.5.14.

ALLEGATI:

1. Decreto n. 28 del 04/04/2022 del Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali (Parere reso nell’ambito della Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006)
2. Parere n. 440 del 7 Marzo 2022 della Sottocommissione VIA (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS) reso nell’ambito della Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006)
3. Parere del Ministero della cultura n. 5371-P del 10 Giugno 2021 (reso nell’ambito della Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006)
4. Nota AGCCS.PMRNNBNB.0072305.22.U del 14/06/2022 di Italferr ad ARPA Puglia – Condivisione del Piano di Monitoraggio Ambientale e della Relazione Generale dei Materiali di Risulta e Aspetti ambientali della cantierizzazione (rif. Condizioni Ambientali n. 1 e n. 2)
5. Nota AGCS.RMNBF.0114456.21.U del 29/10/2021 di Italferr alla Soprintendenza di Barletta-Andria-Trani e Foggia – “*Trasmissione progetto indagini archeologiche preventive in ottemperanza alla nota SABAP-FG prot. N. 0008967-P del 01/12/2020*”.
6. Nota MIC_SABAP-FG|23/11/2021|0010991-P della Soprintendenza di Barletta-Andria-Trani e Foggia ad Italferr “*Approvazione del Piano di Indagini Archeologiche ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016*”
7. Nota AGCCS.PMRNNBNB.0028622.22.U del 03/03/2022 di Italferr alla Soprintendenza di Barletta-Andria-Trani e Foggia – “*Trasmissione documentazione archeologica definitiva e richiesta parere di competenza*”
8. Nota del Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Brletta-Andria-Trani e Foggia – prot. MIC_SABAP_FG|15/04/2022|0004263-P – “*Comunicazione in merito a conclusione indagini preventive*”



Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Il Direttore Generale

<i>Progetto</i>	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia - Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia – Caserta.
<i>Procedimento</i>	Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 152/2006
<i>ID Fascicolo</i>	5988
<i>Proponente</i>	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
<i>Elenco allegati</i>	Parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA n. 440 del 7 marzo 2022 Parere del Ministero della cultura n. 5371-P del 10 giugno 2021

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 gennaio 2022, con il quale è stato conferito all' Arch. Gianluigi Nocco l'incarico dirigenziale di livello generale di Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, 29 luglio 2021, n. 128, recante regolamento di organizzazione del Ministero della Transizione ecologica;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" in particolare gli articoli 16 e 17;

VISTO l'articolo 6 comma 1 lettera e) della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme sul procedimento amministrativo";

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, recante "Norme in materia ambientale", nella formulazione previgente alle modifiche apportate dalla Legge 11 settembre 2020 n. 120;

VISTO il decreto legislativo del 16 giugno 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";

VISTO in particolare l'art. 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., relativo alla verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione d'impatto ambientale, nella formulazione previgente alle modifiche apportate con decreto legge del 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge dell'11 settembre 2020, n. 120;

VISTO l'art. 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 che stabilisce che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS assicura all'autorità competente l'attuazione delle norme di cui ai titoli II e III del medesimo Decreto Legislativo;

VISTO il decreto ministeriale n. 342 del 13 dicembre 2017 recante l'articolazione, l'organizzazione, le modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, n. 241 del 20 agosto 2019, con cui è stata definita la composizione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS;

PRESO ATTO che in data 25 maggio 2020 si è insediata la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nominata con decreto ministeriale n. 241 del 20 agosto 2019;

VISTO la legge 22 aprile 2021, n.55, di conversione con modificazioni del decreto legge 1 marzo 2021, n.22, recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri”;

CONSIDERATO che a seguito della modifica di cui al punto precedente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare cambia la propria denominazione in Ministero della transizione ecologica ed il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo cambia altresì la propria denominazione in Ministero della cultura;

VISTA l'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e ss.mm.ii., presentata dalla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\0000118 del 16/03/2021, acquisita con prot. MATTM-32079 del 26/03/2021, per il *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia - Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia – Caserta*;

VISTA la nota prot. MATTM/35029 del 06/04/2021 con la quale la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo ha comunicato alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, alle amministrazioni Competenti e al Proponente l'avvio dell'istruttoria relativa alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, indicando contestualmente l'ufficio e il responsabile del procedimento, ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/90;

PRESO ATTO che, ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., il progetto e la documentazione presentata è stata pubblicata in ultimo sul sito del Ministero della transizione ecologica in data 1 marzo 2021;

CONSIDERATO che la Regione Puglia, Dipartimento Mobilità, Paesaggio e Qualità Urbana Assessorato all'Ambiente e Territorio Sezione Autorizzazioni Ambientali con nota prot. 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.

CONSIDERATO che il Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, con nota prot. MIC-MIC_SABAP-FG-0005371-P del 10/06/2021, acquisita agli atti con prot. MATTM-62909 del 11/06/2021, ha trasmesso il proprio parere di competenza, con il quale ritiene che *per quanto di competenza, che non sia necessario assoggettare a VIA l'intervento*;

CONSIDERATO che la Regione Puglia, Dipartimento Mobilità, Paesaggio e Qualità Urbana Assessorato all'Ambiente e Territorio Sezione Autorizzazioni Ambientali con nota prot. n. AOO_089-25/11/2021/17197 del 25/11/2021 acquisita al prot. MATTM-131903 del 26/11/2021, ha trasmesso il provvedimento dirigenziale n. 444 del 26/10/2021, con il quale, acquisiti i contributi istruttori/osservazioni/pareri prodotti dagli Enti e le Amministrazioni territorialmente competenti e il parere del Comitato Regionale per la VIA, espresso nella seduta del 13/10/2021, determina *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 parere del Comitato Regionale VIA e integralmente riportate nella Determina Dirigenziale;*

CONSIDERATO che costituiscono parte integrante della citata Determina Dirigenziale n. 444 del 26/10/2021 della Regione Puglia l'Allegato 1- Parere ARPA Puglia n. 68445 del 06.10.2021 e l'Allegato 2 -Parere del Comitato Regionale VIA, prot. n. AOO_089/14811 del 13.10.2021;

ACQUISITO il parere n. 440 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA, assunto al prot. MiTE-33119 del 15 marzo 2022, costituito da n. 31 pagine che, allegato al presente provvedimento, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO che oggetto del citato parere n. 440 del 7 marzo 2022 è la verifica di assoggettabilità a VIA, 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.;

CONSIDERATO che il parere n. 440 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA, è stato reso 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;

CONSIDERATO che, con riferimento agli elaborati progettuali, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA, nel sopra indicato parere n. 440/2022, ha ritenuto che *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;*

CONSIDERATO che, con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e

VAS– Sottocommissione VIA nel parere 440 del 7 marzo 2022 condivide le osservazioni e i pareri espressi, [...] in particolare quanto rilevato dalla Regione Puglia, a cui rimanda mediante specifica condizione ambientale formulata nel parere stesso;

CONSIDERATO che, per le motivazioni rese nel parere n. 440 del 7 marzo, dalla pagina 26 alla pagina 28, la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA, accerta 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., purché vengano rispettate le condizioni ambientali nn. 1, 2, 3, 4 e 5 espresse dalla pagina 28 alla pagina 31 del sopra richiamato parere, da ottemperarsi nella fase ante-operam della progettazione definitiva;

CONSIDERATO che con il citato parere n.440/2022 la Sottocommissione VIA ha rilevato che:

- l’esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette 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”;

VISTA la nota prot. MiTE-40471 del 30/ 03/2022 con la quale il responsabile del procedimento, Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco, ha trasmesso, ai sensi dell’art. 6, comma 1, lettera e), della legge 7 agosto 1990 n. 241 e ss.mm.ii., gli atti istruttori ai fini dell’adozione del provvedimento finale;

RITENUTO sulla base di quanto premesso di dover provvedere all’adozione del provvedimento di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell’art. 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, per il *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia - Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia – Caserta*;

DECRETA

Art. 1

Esito valutazione

Sulla base delle motivazioni espresse nel parere n. 440 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS - Sottocommissione VIA, che allegato al presente Decreto Direttoriale ne costituisce parte integrante, è determinata l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia - Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia – Caserta*, presentato dalla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui all'articolo 2, con la precisazione che le predette condizioni ambientali 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”

Articolo 2

Condizioni ambientali

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA n. 440 del 7 marzo 2022. La Società proponente è tenuta a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di Verifica di ottemperanza nei termini indicati nel parere medesimo.
2. Il Proponente dovrà rispettare tutte le prescrizioni introdotte nei pareri espressi dalla Regione Puglia con determina dirigenziale n. n. 444 del 26/10/2021 e da ARPA Puglia.

Articolo 3

Verifiche di Ottemperanza

1. Il Ministero della transizione ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo 152/2006, e successive modificazioni, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 2.1.
2. Il Ministero della transizione ecologica effettua l'attività di verifica avvalendosi dei soggetti a tal fine individuati nel parere n. 440 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS– Sottocommissione VIA.
3. Alla Verifica di Ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 2 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai soggetti a tal fine individuati ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.

Articolo 4

Disposizioni finali

1. Il presente provvedimento, sarà comunicato alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., al Ministero della cultura, all'ARPA Puglia, e alla Regione Puglia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

2. Ai sensi dell'articolo 19, comma 11 del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni, il presente provvedimento è pubblicato integralmente sul portale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali di questo Ministero (<http://www.va.minambiente.it>).

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, rispettivamente entro e non oltre sessanta e centoventi giorni decorrenti dalla notifica dell'atto, mentre per i soggetti diversi dal proponente destinatario della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del provvedimento sul sito internet del Ministero della transizione ecologica.

Il Direttore Generale

Gianluigi Nocco

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)



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

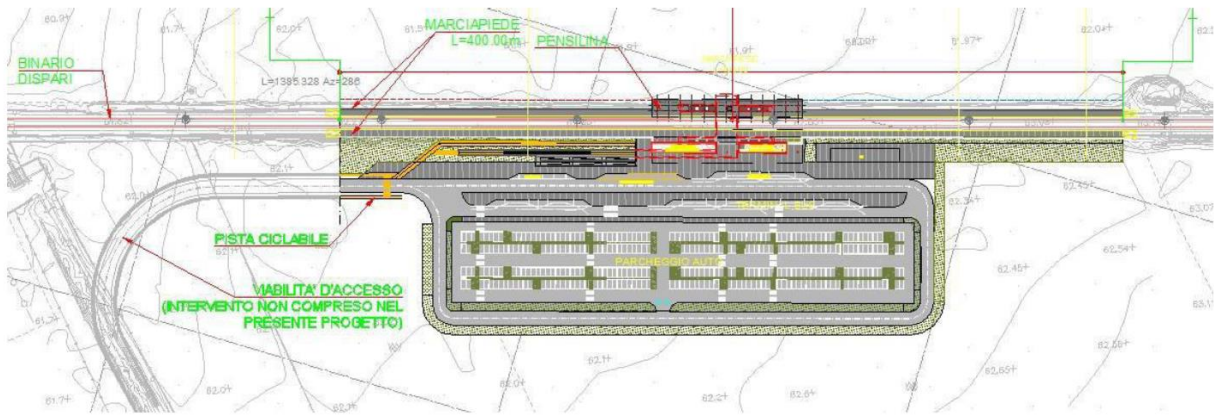


Figura 2 – Planimetria dell'intervento in progetto

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

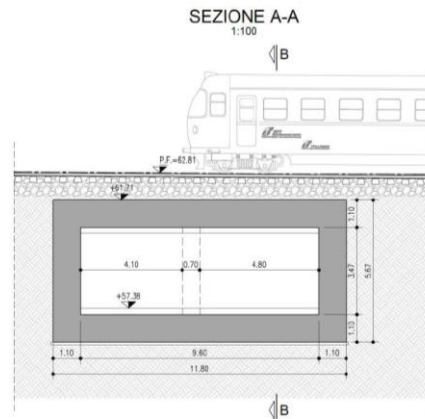


Figura 3 – Planimetria e sezione dell'attraversamento in progetto

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).

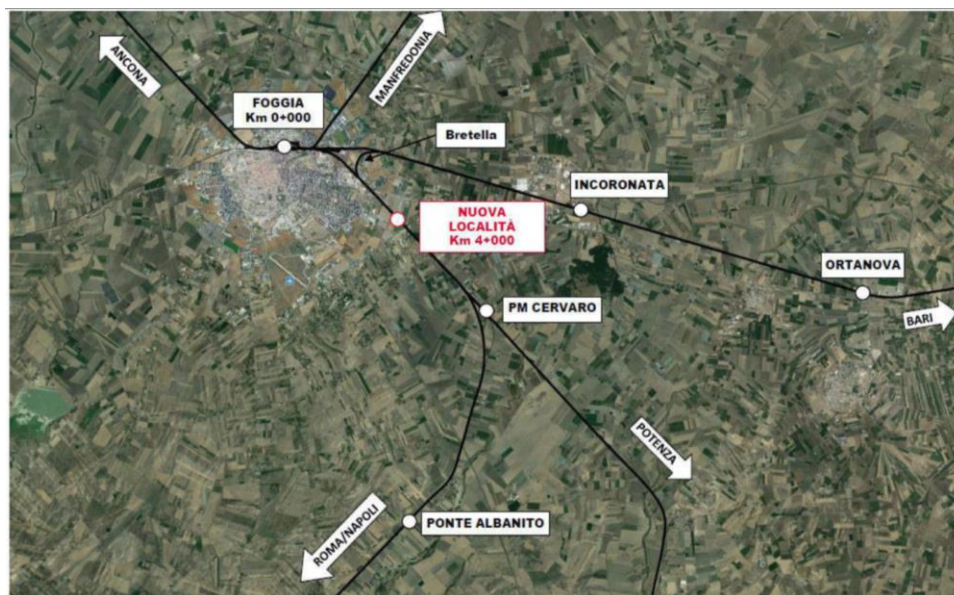


Figura 3 – Corografia di inquadramento dell'intervento

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”.

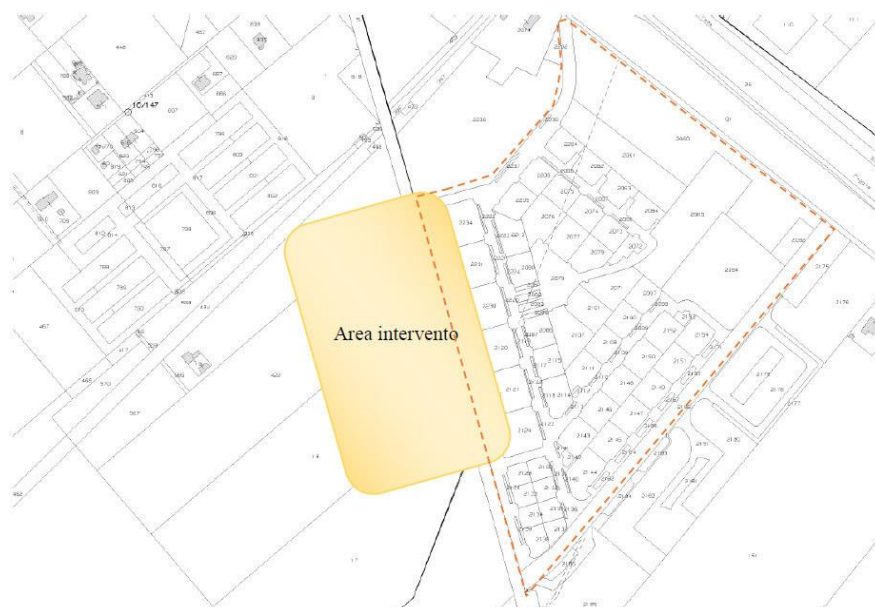


Figura 4 – Stralcio con area di intervento e area interessata dalla variante urbanistica

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 particellari 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 studi 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 persegua 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	<p>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.</p> <p>I contenuti di tale Piano andranno preventivamente discussi e concordati con ARPA Puglia.</p>
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	<p>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.</p>
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.
Termine 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".
Termine 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.
Termine 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



PAOLA
BRAMBILLA
Ministero
dell'Ambiente
Coordinatore
Sottocommissione
VIA
11.03.2022
15:00:28
GMT+00:00



Ministero della cultura

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia
Foggia

Foggia.

Alla Regione Puglia
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere
Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Assessorato all' Ambiente e Territorio
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

e, p.c.
Alla Provincia di Foggia
protocollo@cert.provincia.foggia.it

Al Comune di Foggia
protocollo.generale@cert.comune.foggia.it

All' Autorità di Bacino Distrettuale dell' Appennino
Meridionale
Sede Puglia
segreteria@pec.adb.puglia.it

All' ARPA Puglia
dir.generale.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

All' ASL Fg
dipartimento.prevenzione@mailcert.aslfg.it

Alla REGIONE PUGLIA
Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana,
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it
g.barbieri@regione.puglia.it
da.battista@regione.puglia.it

Alla Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio
servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it

Al Servizio Urbanistica
serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Alla Sezione Lavori Pubblici
servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it

Alla Sezione difesa del suolo e rischio sismico
serviziodifesasuolo.regione@pec.rupar.puglia.it

Alla Sezione Demanio e Patrimonio
serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it

Alla Sezione Infrastrutture per la mobilità
mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it

Rif. nota 5134 del 07/04/2021
(ns/prot. n. 3006 del 08/04/2021)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per la crescita sostenibile e
la qualità dello sviluppo
Div. V – Sistemi di Valutazione Ambientale
cress@pec.minambiente.it

Alla RFI S.p.A.
rfi-din-dpi.s.pa@pec.rfi.it

Alla Italferr S.p.A.
italferr.ambiente@legalmail.it

Rif. nota 5134 del 07/04/2021
(ns/prot. n. 3006 del 08/04/2021)

Prot. n.

Class. 34.43.04/83.8

Oggetto: FOGGIA (FG) – [ID_5988] Procedura di. Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs.152/2006 - "Progetto di fattibilità Tecnica ed economica di 2 fase: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta"
Proponente: RFI S.p.A.
TRASMISSIONE PARERE

In riscontro alla richiesta inviata con la nota a margine riportata, visionata la documentazione progettuale sul sito web del MITE,

CONSIDERATO il quadro vincolistico gravante sull'area interessata dall'intervento;

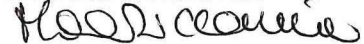
CONSIDERATO che l'intervento previsto in progetto consiste in una estensione del piazzale della stazione di Foggia C.le e ha come obiettivo quello di creare una nuova località di servizio passeggeri delocalizzata rispetto alla stazione centrale ed ubicata nelle immediate vicinanze della città a servizio delle future relazioni previste nell'ambito del Progetto Napoli – Bari, mediante la realizzazione di una fermata compresa tra la bretella (già attivata) di Foggia e il bivio Cervaro, e nello specifico di un fabbricato viaggiatori e di due banchine laterali;

tutto ciò premesso questa Soprintendenza ritiene, per quanto di competenza, che non sia necessario assoggettare a VIA l'intervento.

Al contempo si fa presente che, in data 01-12-2020, con nota ns. prot. n. 8697, la Scrivente, visionati gli elaborati di progetto e la Carta del Rischio Archeologico, rilasciava il parere di competenza ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, richiedendo ad RFI l'esecuzione di saggi di scavo preliminari.

Il SOPRINTENDENTE *ad interim*

Arch. Maria Piccarreta



IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Daniela Fabiano



IL FUNZIONARIO ARCHEOLOGO

Dott.ssa Donatella Pian

Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali
Area Gestione Progetti Centro Sud
PM Nodo NA, AV/AC RM-NA e NA-BA,
NA-Battipaglia
Il Project Manager

Viale Terracini s.n.c., Complesso Esedra
Centro Direzionale IS F 9
80143 – Napoli

ARPA Puglia

Direzione Generale

PEC:

dir.generale.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

p.c. Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e
VAS
PEC va@pec.mite.gov.it

RFI S.p.A.

Direzione Investimenti Area Sud

S.O. Progetti Adriatica

Referente di Progetto

Responsabile del Procedimento

Ing. Elisabetta Cucumazzo

P.zza Aldo Moro – Str Int FS 21/C.

70122 Bari

Oggetto: NPP 0379 – Progetto Definitivo: nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta.

Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 4/4/2022 -

Condivisione del “Piano di Monitoraggio Ambientale” e della

“Relazione Generale dei Materiali di Risulta e Aspetti ambientali della Cantierizzazione” (rif. Condizioni Ambientali n. 1 e n.2)

CUP: J24C20000000009

Con riferimento al progetto in oggetto, la condizione ambientale n.1 del Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 28 del 4/4/2022 riporta:

Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma

Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma
Capitale Sociale Euro 14.186.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 06770620588 – P. Iva 01612901007 – R.E.A. 541241





“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”.

La condizione ambientale n.2 recita:

“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.”

In ottemperanza a tali prescrizioni si inviano, per le valutazioni di vostra competenza, i seguenti elaborati di Progetto Definitivo:

- Progetto di Monitoraggio Ambientale – Relazione Generale (IAA400D22RGMA0000001A)
- Piano di Monitoraggio Ambientale – Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio (IAA400D22P6MA0000001A)
- Gestione dei Materiali di Risulta e Aspetti Ambientali della Cantierizzazione – Relazione Generale (IAA400D69RGTA0000001A)

scaricabili tramite il seguente link:

<https://gruppofsitaliane.sharepoint.com/:f/s/FermataeStazioneAVdiFoggia/Ejyf-gsHBCtApjfOf2E6LkBYfkOd8cxRFNEcdu215HteA?e=KsOKBl>



Si segnala che è imminente l'avvio della Conferenza dei Servizi da parte della
Committenza per l'iter autorizzativo dell'opera.

Distinti saluti.

Ing. Natale Bevacqua

c.c. D'Angelo, D'Avino, Iaccarino

Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali
Area Gestione Progetti Centro Sud - Grandi Appalti
NODO DI NAPOLI, LINEE AV/AC RM-NA
E NA-BA, LINEE NAPOLI-BATTIPAGLIA
Il Project Manager

Viale Terracina s.n.c., Complesso Esedra
Centro Direzionale IS F 9
80143 – Napoli

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e
Paesaggio per le province di Barletta-
Andria-Trani e Foggia
Via Alberto Valentini Alvarez, 8
71121 Foggia

PEC: mbac-sabap-fg@mailcert.beniculturali.it

La Soprintendente

c.a. Arch. Maria Piccarreta

sabap-fg@beniculturali.it

c.a. Dott.ssa D. Pian

donatella.pian@beniculturali.it

P.c.

Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio Servizio II - Scavi e tutela del
patrimonio archeologico

Via di San Michele, 22 - 00153 Roma (RM)

PEC: mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

RFI S.p.A.

Direzione Investimenti Area Sud

S.O. Progetti Adriatica

Il Referente di Progetto

c.a. Ing. Elisabetta Valentina Cucumazzo

Oggetto: PD Bretella di Foggia. Nuova Fermata AV Foggia. Trasmissione progetto indagini archeologiche preventive in ottemperanza alla nota SABAP- FG prot. n. 0008967 -P del 01/12/2020.

Con riferimento al progetto in epigrafe si inviano gli elaborati del piano delle indagini: in corrispondenza dell'area della fermata e del parcheggio sono stati posizionati 3 saggi di scavo, ciascuno di 5 x 5 m in pianta.

Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma

Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma
Capitale Sociale Euro 14.186.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 06770620588 – P. Iva 01612901007 – R.E.A. 541241





Facendo seguito all'incontro del 01.10.2021, durante il quale è stato presentato il progetto della viabilità di accesso alla nuova Fermata AV Foggia, è stato deciso, di concerto con il Funzionario territorialmente competente Dott.ssa D. Pian, di posizionare un ulteriore saggio di 5 x 5 m in pianta in corrispondenza del punto in cui verranno realizzate una vasca di laminazione e una vasca di prima pioggia.

Una volta acquisita la Vs. autorizzazione, si procederà ad eseguire le attività di scavo, per le quali è stata già individuata la Società specialistica Cooperativa Archeologia in possesso della categoria OS25, titolare di specifico Accordo Quadro relativo ad indagini archeologiche, stipulato con Italferr S.p.A., in esito a procedura di affidamento ad evidenza pubblica, ai sensi della parte III del D. Lgs. n. 163/2006.

Sarà nostra cura comunicare con adeguato anticipo la data di avvio delle operazioni dei cantieri archeologici e trasmettere i nominativi dei professionisti impiegati.

Per eventuali delucidazioni, Codesta Spett.le Soprintendenza potrà contattare il Dott. Pietro Barbina (cell. 3346823769) e la Dott.ssa Francesca Luongo (cell. 3351080786).

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Ing. Natale Bevacqua

Allegati:

LAA900D22RGAH0002001A – Relazione del progetto delle indagini

LAA900D22P7AH0002001A – Planimetria di progetto con l'ubicazione dei saggi archeologici



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI E FOGGIA

Foggia

Alla ITALFERR

Area Gestione Commesse Centro Sud – Grandi
Appalti Tratta Adriatica – Nodo di Bari e Bari
–Taranto

pmpuglia.italferr@legalmail.it

MIC_SABAP-FG|
23/11/2021|0010991-P

Prot. n.

Rif. nota n. /21 del 29-10-21
(ns/prot. 10051 del 29-10-21)

Class 34.43.04/83.9

Oggetto: Foggia (FG) – PD Bretella di Foggia. Nuova Fermata AV di Foggia. Trasmissione progetto indagini archeologiche preventive in ottemperanza alla nota SABAP-FG prot. n. 8967 del 01-12-2020.
Approvazione del Piano di indagini archeologiche ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

In riferimento all'oggetto si comunica quanto segue.

Premesso che in data 01-12-2020, con prot. n. 8967, questa Soprintendenza, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, rendeva il proprio parere di competenza sul progetto prescrivendo una serie di attività preliminari alla progettazione esecutiva da svolgersi in corrispondenza delle criticità di natura archeologica già note in bibliografia o risultanti dalle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

premessato che questa Soprintendenza, nello specifico, richiedeva:

- che venissero eseguiti n. 3 saggi di scavo preliminari, all'interno dell'area interessata dal progetto, in punti dove il rischio archeologico è alto o medio-alto, tali da assicurare un primo e parziale quadro conoscitivo delle eventuali emergenze archeologiche presenti nell'area, della loro dislocazione, nonché del loro rilievo testimoniale ai fini della caratterizzazione del contesto interessato dall'intervento;
- i saggi dovranno avere dimensioni di 5 × 5 m e saranno approfonditi fino a -1,30 m dal p.d.c. e in ogni caso fino al raggiungimento del substrato geologico. Per quanto riguarda l'indicazione dell'ubicazione degli interventi previsti si rimanda ad un successivo confronto con il personale tecnico di questa Soprintendenza.

Inoltre, per quanto riguarda l'ubicazione degli interventi previsti e le loro dimensioni, si rimandava ad un successivo tavolo tecnico con il personale tecnico di questa Soprintendenza.

Considerato che durante l'incontro con i progettisti della stazione appaltante sono state affrontate nel dettaglio le criticità archeologiche e le loro possibili soluzioni, e contestualmente è stata condivisa l'idea di aggiungere un ulteriore saggio, avente le medesime dimensioni degli altri, in corrispondenza del punto in cui verranno realizzate una vasca di laminazione e una vasca di prima pioggia;

esaminato il piano di indagini archeologiche, redatto da codesta Società che veniva acquisito, corredato da elaborati, agli atti di questa Soprintendenza in data 29-10-2021, con prot. n. 10051;

la Scrivente, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, **approva** il piano di indagini archeologiche presentato.

Si ribadisce che qualora dovessero emergere dati archeologici di particolare rilevanza il seguito degli approfondimenti istruttori potrà comportare prescrizioni a tutela di elementi archeologicamente significativi, con conseguenti misure cautelative per la conservazione degli stessi, nonché richieste di variazione di progetto o, quantomeno, di adeguate soluzioni progettuali che assicurino l'integrale conservazione delle strutture, pur al di sotto delle quote di realizzazione della futura carreggiata stradale.

II SOPRINTENDENTE
Arch. Anita GUARNIERI

Responsabile del procedimento

dott.ssa Donatella Pian



Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali
Area Gestione Progetti Centro Sud - Grandi Appalti
NODO DI NAPOLI, LINEE AV/AC RM-NA
E NA-BA, LINEE NAPOLI-BATTIPAGLIA
Il Project Manager

Viale Terracina s.n.c., Complesso Esedra
Centro Direzionale IS F 9
80143 – Napoli

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e
Paesaggio per le province di Barletta-
Andria-Trani e Foggia
Via Alberto Valentini Alvarez, 8
71121 Foggia

PEC: mbac-sabap-fg@mailcert.beniculturali.it

La Soprintendente

c.a. Arch. Anita Guarnieri

sabap-fg@beniculturali.it

c.a. Dott.ssa Donatella Pian

donatella.pian@beniculturali.it

p.c.

Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio Servizio II - Scavi e tutela del
patrimonio archeologico

Via di San Michele, 22 - 00153 Roma (RM)

PEC: mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

RFI S.p.A.

Direzione Investimenti Area Sud

S.O. Progetti Adriatica

Il Referente di Progetto

c.a. Ing. Elisabetta Valentina Cucumazzo

Oggetto: PD Bretella di Foggia. Nuova Fermata AV Foggia. Verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016. Esecuzione di indagini archeologiche. Trasmissione documentazione archeologica definitiva e richiesta parere di competenza (rif. nota MIBACT-SABAP-FG prot. 0008967-P del 01/12/2020)

Con riferimento all'intervento in oggetto con la presente si trasmette la documentazione definitiva tecnico-scientifica, prodotta a seguito del completamento delle indagini archeologiche svoltesi, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella Vs. nota prot. 0008967-P del 01/12/2020, secondo quanto contenuto nel progetto

Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma

Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma
Capitale Sociale Euro 14.186.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 06770620588 – P. Iva 01612901007 – R.E.A. 541241





inviato da Italferr il 29.10.2021 con nota AGCS.RMNBF.0114456.21.U e le Vs. successive indicazioni.

Gli elaborati si trasmettono in formato digitale (PDF e edit) secondo l'elenco elaborati allegato (all. 1), al fine di consentire a Codesta Spett.le Soprintendenza di esprimere il proprio parere di competenza sulla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

La documentazione è disponibile in formato digitale al seguente link:

https://gruppofsitaliane-my.sharepoint.com/:f:/r/personal/6003304_italferr_it/Documents/Fermata%20AV%20e%20Viabilit%C3%A0%20Foggia/21.%20DOCUMENTAZIONE%20FINALE/Nuova%20Fermata%20AV%20Foggia_Documentazione%20finale?csf=1&web=1&e=GD0Oem

(in caso di malfunzionamento del link diretto, copiare e incollare il percorso sul browser web).

In attesa di Vs cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti

Allegati:

- All. 1 – *Elenco elaborati*

Ing. Natale Bevacqua



Ministero della cultura

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia

Foggia,

Alla ITALFERR

Area Gestione Commesse Centro Sud – Grandi
Appalti Tratta Adriatica – Nodo di Bari e Bari
–Taranto

pmpuglia.italferr@legalmail.it

E p.c. Regione Puglia

Dipartimento di Mobilità, Qualità Urbana,
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Assessorato all’Ambiente e al territorio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
servizio.ecologia@per.rupar.puglia.it

Alla Commissione Regionale per il
Patrimonio Culturale

c/o Segretariato Regionale del MiC della
Puglia

mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

Prot. n. MIC|MIC_SABAP-FG|
15/04/2022|0004263-P

Rif. nota n. 28622.22.U/22 del 03-03-22
(ns/prot. 2433 del 07-03-22)

Class 34.43.04/83.9

Oggetto: Foggia (FG) - PD Bretella di Foggia. Nuova Fermata AV Foggia. Verifica preventiva dell’interesse archeologico ai sensi dell’art. 25 del D. Lgs. 50/2016. Esecuzione di indagini archeologiche. Trasmissione documentazione archeologica definitiva e richiesta parere di competenza. Comunicazione in merito a conclusione indagini preventive.

Con riferimento alla nota ns. prot. n. 2433 del 07/03/2022 di codesta Società, con la quale veniva trasmessa la documentazione definitiva sugli esiti delle indagini archeologiche preventive, relativa all’acquisizione del parere sulle opere in oggetto, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, fa presente quanto segue.

Codesta Società proponente aveva provveduto a trasmettere a questo Ufficio, con nota prot. n. 82589 del 26/10/2020, acquisita agli atti in data 27/10/2020 con prot. n. 7956, la documentazione relativa alla Verifica Preventiva dell’interesse archeologico per tutte le opere in progetto.

In data 01-12-2020, con prot. n. 8967, questa Soprintendenza, ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016, rendeva il proprio parere di competenza sul progetto prescrivendo una serie di attività preliminari alla progettazione esecutiva, da svolgersi in corrispondenza delle criticità di natura archeologica già note in bibliografia o risultanti dalle attività di redazione della relazione di rischio archeologico.

Tali attività venivano richieste in considerazione del fatto che il comprensorio geografico esaminato risultava interessato dalla presenza di tracce della frequentazione antropica succedutesi nel tempo sul territorio oggetto dell’intervento, ascrivibili cronologicamente dalla Preistoria al Medioevo.

Pertanto venivano richiesti n. tre saggi di scavo preliminari, all’interno dell’area interessata dal progetto, in punti dove il rischio archeologico risultava alto o medio-alto, tali da assicurare un primo e parziale quadro conoscitivo delle eventuali emergenze archeologiche presenti nell’area, della loro dislocazione, nonché del loro rilievo testimoniale ai fini della caratterizzazione del contesto interessato dall’intervento.

Nel dare le indicazioni operative sulla dimensione dei saggi e la profondità da raggiungere nel corso delle attività di scavo, si rimandava ad un successivo confronto la decisione sull’ubicazione esatta degli stessi.

Durante il tavolo tecnico, cui hanno partecipato personale tecnico di questo Ufficio e i progettisti della stazione appaltante, sono state affrontate nel dettaglio le criticità archeologiche e le loro possibili soluzioni, e contestualmente è stata condivisa l’idea di aggiungere un ulteriore saggio, avente le medesime dimensioni degli altri, in corrispondenza del punto in cui dovevano essere realizzate una vasca di laminazione e una vasca di prima pioggia.

Successivamente codesta Società, inviava a questa Soprintendenza il piano di indagini archeologiche corredato da elaborati, che veniva acquisito agli atti in data 29-10-2021, con prot. n. 10051.



Questa Soprintendenza approvava tale Piano di Indagini con nota prot. n. 10991 del 23-11-2021.

Con nota ns. prot. n. 406 del 14/01/2022 codesta Società comunicava l'avvio delle attività archeologiche preventive e contestualmente inviava i *curricula vitarum* dei professionisti incaricati di seguire le indagini, e con nota ns. prot. n. 2433 del 03/03/2022 veniva comunicata la conclusione delle suddette attività e inviata la documentazione finale.

Al termine delle indagini richieste ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 si riportano le seguenti osservazioni conclusive:

1. I saggi denominati **1, 2, 3**, sono risultati **negativi** in merito al riscontro di evidenze archeologiche;
2. Il saggio denominato **4** è risultato invece **positivo** in merito al riscontro di evidenze archeologiche.

In particolare:

- la profonda asportazione di materiale dal banco geologico raggiunge quasi i 2,20 m dal piano di campagna, per proseguire ipogea verso ovest;
- sembrerebbe non trattarsi di una struttura recente, in quanto il riempimento asportato ha restituito pochi materiali, ma significativi per la definizione degli aspetti cronologici (ceramica a vernice nera e una brocchetta daunia del geometrico tardo databile al IV sec. a.C.), sebbene sia impossibile, allo stato attuale, attribuirle una funzione.

Premesso quanto sopra, in merito alla procedura di archeologia preventiva ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016, allo stato attuale e per quanto concerne i saggi eseguiti, gli esiti delle indagini configurano la situazione di cui all'art. 25, comma 9, lett. a) del Codice dei Lavori pubblici: "contesti in cui lo scavo stratigrafico esaurisce direttamente l'esigenza di tutela".

Per queste aree, ai sensi del comma 11 dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si considera quindi conclusa.

Pertanto la Scrivente rilascia, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, il proprio parere favorevole all'esecuzione dell'opera, subordinando tale parere alle seguenti prescrizioni:

- per tutti i lavori che comportano asportazione di terreno al di sotto delle quote di campagna e stradali attuali dovrà essere attivata l'assistenza archeologica continuativa, in quanto l'esecuzione di saggi archeologici preventivi a campione non esaurisce del tutto la possibilità che possano essere intaccate, con l'esecuzione dell'opera, stratigrafie archeologiche ancora presenti;
- inoltre, in considerazione delle opere che andranno realizzate in corrispondenza del saggio denominato 4, le attività di scavo dovranno essere realizzate sempre alla presenza di un archeologo e con particolare attenzione al fine di recuperare il maggior numero di informazioni in relazione all'evidenza venuta in luce nella fase di archeologia preventiva;
- le prescritte attività di assistenza archeologica ai lavori dovranno prevedere il controllo e la documentazione di tutte le fasi di scavo e movimentazione terra che verranno effettuate. Nell'ambito delle attività di assistenza e scavo archeologico, l'elaborazione della documentazione scientifica dovrà essere curata da soggetti con idonei titoli formativi e professionali. La Scrivente si riserva di valutare *curricula* e titoli formativi dei soggetti incaricati, di cui dovrà essere data preventiva comunicazione alla Scrivente.

Si ribadisce che qualora dovessero emergere dati archeologici di particolare rilevanza, il seguito degli approfondimenti istruttori potrà comportare prescrizioni a tutela di elementi archeologicamente significativi, con conseguenti misure cautelative per la conservazione degli stessi, nonché richieste di variazione di progetto o, quantomeno, di adeguate soluzioni progettuali che assicurino l'integrale conservazione delle strutture, pur al di sotto delle quote di realizzazione della futura opera.

La presente nota viene trasmessa alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 47 c. 3 del DPCM 169/2019.

Per delega del Soprintendente
Arch. Anita Guarnieri
Il Funzionario
dottorssa Ida Lucia Anna Fini
(nota prot. n. 3751 del 05.04.2022)

Ida Fini

Responsabile del procedimento
dott.ssa Donatella Pian

Donatella Pian

