



**Provincia di Foggia**  
Settore Assetto del Territorio e  
Ambiente

**DETERMINAZIONE DEL RESPONSABILE DEL SETTORE  
AMBIENTE**

**OGGETTO: PARERE SULLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PER "Progetto di completamento e sistemazione funzionale della Strada Provinciale 28 'Pedegarganica' nel tratto compreso tra l'incrocio con la S.S. 272 e la S.P. 45 bis. Comune di: Apricena (FG), San Marco in Lamis (FG), San Giovanni Rotondo (FG), San Severo (FG), Rignano Garganico (FG)".**  
**Cod. Prat.: 2022/00103/VER.**  
**PROPONENTE : ANGELO IANNOTTA – SETTORE VIABILITA' PROVINCIA DI FOGGIA.**

Settore:	AMBIENTE
Dirigente:	ING. GIUSEPPE CELA
La Determinazione richiede impegno di spesa:	NO
La Determinazione contiene dati sensibili:	NO

**IL DIRIGENTE**

- con L.R. 12 aprile 2001 n. 11 "Norme sulla valutazione di Impatto Ambientale" la Regione Puglia disciplina le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) in attuazione della direttiva 85/337/CEE modificata dalla direttiva 97/11/CE;
- con L.R. n. 17 del 14/06/2007 sono state rese operative, dal 01/07/2007, le deleghe già disposte con L.R. del 30/11/2000, n. 17, in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/98, tra cui la delega relativa all'espletamento delle procedure di "Valutazione di Impatto Ambientale" (V.I.A.) e di "Valutazione di Incidenza";
- ai sensi e per gli effetti della medesima Legge questo Ente, con Deliberazione di Giunta n. 637 del 10/10/2007 ha istituito il Comitato per la V.I.A;
- con decreto presidenziale n.2 del 28/01/2022 è stato nominato il Comitato per la V.I.A. per il triennio 2022/2025;

**Considerato che:**

- in data 01/07/2022 con nota prot. n.2022/0000035465 il dirigente del Settore Viabilità della Provincia di Foggia, nella persona dell' arch. Angelo Iannotta, ha presentato istanza corredata da relazione tecnica e disegni, chiedendo la verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., dell'art. 8 della L. R. 11/2001, così come modificata dalla L.R. 14/06/2007 n. 17, per il "Progetto di completamento e sistemazione funzionale della Strada Provinciale 28 'Pedegarganica' nel tratto compreso tra l'incrocio con la S.S. 272 e la S.P. 45 bis. Comune di: Apricena (FG), San Marco in Lamis (FG), San Giovanni Rotondo (FG), San Severo (FG), Rignano Garganico (FG)";
- l'istanza di cui al punto precedente è costituita dai seguenti elaborati:
  1. Istanza di verifica di assoggettabilità a VIA
  2. Elenco completo di tutti gli elaborati presentati (in formato editabile).zip.p7m
  3. Impianti FER (Impianti FER).zip.p7m
  4. File vettoriali shape della localizzazione dell'intervento (File vettoriali).zip.p7m
  5. Ricevuta oneri istruttori (Deroga\_oneri istruttori).pdf.p7m
  6. Studio preliminare ambientale (PD\_SA-RT01\_2\_0(1).pdf.p7m-Relazione Studio preliminare ambientale
- con nota successiva, acquisita al prot. n.35522 in data 01/07/2022 il medesimo proponente ha trasmesso ulteriori allegati riferiti all'istanza principale, di cui al punto precedente, di seguito elencati:
  1. Altri allegati (Ulteriori allegati\_01\_Dichiarazioni).pdf;
  2. Altri allegati (Ulteriori allegati\_01\_Dichiarazioni).pdf.p7m;
  3. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_02\_File vettoriali\_stradale (scala 11000).zip;
  4. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_03\_Allegati allo Studio Preliminare Ambientale\_Parte 5).zip;
  5. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_03\_Allegati allo Studio Preliminare Ambientale\_Parte 4).zip;
  6. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_03\_Allegati allo Studio Preliminare Ambientale\_Parte 3).zip;
  7. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_03\_Allegati allo Studio Preliminare Ambientale\_Parte 2).zip;
  8. Altri allegati in formato ZIP (Ulteriori allegati\_03\_Allegati allo Studio Preliminare Ambientale\_Parte 1).zip;
  9. Comunicazione\_Doc\_2022\_0000035522.pdf.p7m;
- con nota prot. n.37398 del 14.07.2022 questo Settore, ai sensi dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs.152/2006, novellato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020, ha comunicato per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito internet del progetto in oggetto;

## Preso atto

- della nota prot.n.UA 21/07/2022 – RFI – DOI.T.BA/A0011/P/2022/0003325, acquisita al ns. prot.n. 38484 del 21/07/2022 trasmessa da RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA con cui si comunica che l'intervento non interferisce con la linea ferroviaria ricadente nella giurisdizione della medesima autorità scrivente;
- della nota prot. n.AGDPUB01\_13083\_2022\_322, acquisita al ns prot. n.39684 del 27/07/2022, trasmessa dall' AGENZIA DEL DEMANIO – Direzione Regionale Puglia e Basilicata, con cui si chiede al proponente di trasmettere il piano particellare completo delle intestazioni catastali di tutte le particelle interessate dal progetto;

**Dato atto che** il Comitato per la Valutazione di Impatto Ambientale, nella seduta del 06/09/2022 ha espresso parere di merito che di seguito si riporta integralmente:

*“Oggetto “Progetto di completamento e sistemazione funzionale della Strada Provinciale 28 'Pedegarganica' nel tratto compreso tra l'incrocio con la S.S. 272 e la S.P. 45 bis. Comune di: Apricena (FG), San Marco in Lamis (FG), San Giovanni Rotondo (FG), San Severo (FG), Rignano Garganico (FG)”;*

*Proponente: PROVINCIA DI FOGGIA – IANNOTTA ANGELO*

*VISTA la documentazione agli atti acquisita ai seguenti protocolli:*

*Protocollo 2022/0000035465 del 01/07/2022 12:23*

*Protocollo 2022/0000035522 del 01/07/2022 15:22*

*Protocollo 2022/0000037398 del 14/07/2022 08:42*

*Protocollo 2022/0000038484 del 21/07/2022 15:40*

*Protocollo 2022/0000039684 del 27/07/2022 13:25*

*Il Comitato VIA espone quanto segue:*

### INQUADRAMENTO TERRITORIALE

*La strada provinciale S.P.28 è costituita da due tronchi stradali. Il primo tronco si sviluppa a partire dall'abitato di Apricena e, dopo aver intersecato la SP 27, termina in corrispondenza della SS 272, nei pressi del passaggio a livello della stazione ferroviaria di San Marco in Lamis. Il secondo tronco si dirama dal suddetto incrocio e, dopo aver intersecato varie strade provinciali, tra le quali la SP 22 e la SP 26, confluisce sulla SP 45bis. L'intervento in oggetto riguarda quest'ultimo tronco che si sviluppa in corrispondenza della sede del tracciato stradale esistente e il tratto, appartenente al primo tronco, tra la pk 6+400 e l'incrocio con la SS 272 che si sviluppa in variante.*



Fonte: Documentazione di progetto

*L'infrastruttura viaria principale in progetto presenta un'estensione lineare pari a circa km 27+800 metri che, a partire dalla progressiva 6+400 (lato Apricena), si sviluppano in direzione sud-est fino all'intersezione con la Strada Provinciale 45 bis in corrispondenza della quale sarà realizzata la rotonda ROT.07.*

*Allo stato attuale, il tratto in oggetto presenta una sovrastruttura stradale ammalorata con sezione trasversale di dimensioni ridotte e velocità di progetto massime minori rispetto a quelle previste dalla normativa vigente, numerosi accessi liberi da strade poderali, intersezioni con strade statali e provinciali non opportunamente regolamentati, barriere di sicurezza non conformi alle normative vigenti, segnaletica orizzontale e verticale usurata e non sufficiente.*

*La progettazione stradale definitiva è finalizzata a:*

- *l'adeguamento della piattaforma stradale mediante l'allargamento del corpo stradale*
- *il rifacimento della sovrastruttura stradale dell'intera tratta*
- *la riduzione e sistemazione degli accessi liberi da strade poderali mediante la predisposizione di nuove viabilità secondarie o la riqualifica di viabilità esistenti che corrono in adiacenza a quella di progetto*
- *la regolamentazione delle intersezioni mediante la progettazione di intersezioni a raso a rotonda*
- *l'ammodernamento ed integrazione della segnaletica orizzontale e verticale*
- *l'adeguamento dei dispositivi di sicurezza alle attuali norme in materia.*

*Il tracciato stradale si compone di 7 tratti individuati dalle omonime intersezioni.*

*Il primo tratto TR.01 si sviluppa in variante dalla progressiva 6+400 dell'attuale tracciato della S.P.28 (lato Apricena) all'intersezione con la S.S.272 mediante la rotonda ROT.01. Tale asse rappresenta*

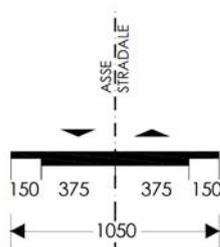
*l'unico tratto del tracciato di progetto a svilupparsi completamente in rilevato con l'inserimento, nel suo tratto terminale, di un sottopasso per l'attraversamento della pista ciclabile adriatica.*

*I restanti tratti del tracciato di progetto si sviluppano planimetricamente sull'attuale sede stradale, a meno di limitate variazioni degli elementi geometrici inserite al fine di rispettare maggiormente le indicazioni della normativa stradale vigente. D'altra parte, a livello altimetrico questi, pur presentando generalmente una quota di imposta superiore rispetto allo stato attuale e tale da garantire la compatibilità idraulica dell'intervento, presentano in alcuni tratti sezioni a mezzacosta e sezioni in trincea condizionate dalla necessità di limitare gli ingombri planimetrici a causa di ostacoli o vincoli adiacenti al tracciato.*

*Il sistema viario di progetto si completa con viabilità accessorie necessarie a garantire l'accesso e il collegamento ai fondi che resterebbero interclusi a causa del posizionamento delle barriere di sicurezza stradali e con i rami delle viabilità secondarie confluenti nelle nuove intersezioni a rotatoria. Si tratta di viabilità secondarie già esistenti e pertanto da riqualificare oppure di nuova realizzazione. La finitura superficiale potrà essere, a seconda dei casi, pavimentata in conglomerato bituminoso oppure come strada bianca.*

### **CATEGORIA STRADALE**

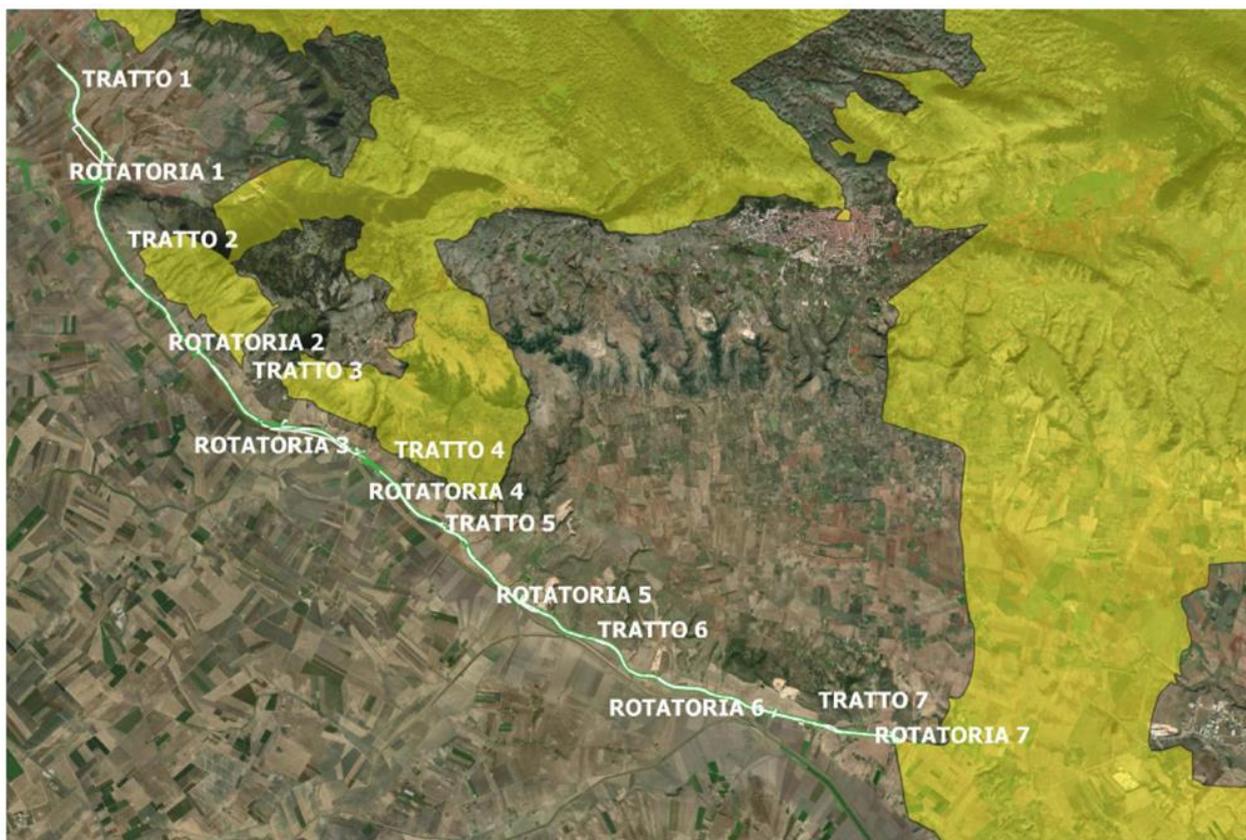
*L'infrastruttura principale di progetto è inquadrata come strada extraurbana secondaria di categoria C1 prevista nel D.M. 05/11/2001, caratterizzata da un intervallo della velocità di progetto compreso tra 60 e 100 km/h. La piattaforma stradale presenta una unica carreggiata di larghezza complessiva pari a 10.50 m costituita da due corsie di marcia aventi larghezza pari a 3.75 con banchina di 1.50 m.*



Sezione strada extraurbana secondaria di categoria C1 – DM 05.11.2001

Fonte: Documentazione di progetto

*Il tracciato di progetto interferisce con il Parco Nazionale del Gargano esclusivamente in corrispondenza della rotatoria 7, in relazione alle connessioni con la viabilità esistente.*



Fonte: Documentazione di progetto

### **SINTESI ANDAMENTO PLANIMETRICO**

#### **ASSE TR.01**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.01 ha origine alla progressiva 6+400 (lato Apricena) e si sviluppa in direzione sud-est per una lunghezza complessiva pari a circa 3166 m, alternando tratti in rettilineo a tratti in curva circolare.*

#### **ASSE TR.02**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.02 ha origine dalla rotatoria ROT.01 e si sviluppa per una lunghezza complessiva pari a circa 4836 m.*

#### **ASSE TR.03**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.03 ha origine dalla rotatoria ROT.02 e si sviluppa in direzione sud-est per una lunghezza complessiva pari a circa 4662 m.*

#### **ASSE TR.04**

*Tale asse con la sua lunghezza pari a circa 1187m rappresenta il tratto dell'intero tracciato di minore estensione.*

#### **ASSE TR.05**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.05 ha origine dalla rotatoria ROT.04 e si sviluppa per una lunghezza complessiva pari a circa 3994 m in direzione sud-est a partire da un rettilineo di estensione pari a 136.25m.*

#### **ASSE TR.06**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.06 ha origine dalla rotatoria ROT.05 mediante rettilineo di estensione pari a 713.96 m e termina, dopo aver percorso circa 6781 m in direzione sud-est, in corrispondenza dell'innesto sulla rotatoria ROT.06 tramite altro rettilineo avente lunghezza pari a 508.35 m. Tale asse alterna tratti in curva circolare aventi valori dei raggi variabili da un minimo di 350 m a un massimo di 750 m a tratti in rettilineo di lunghezza variabile.*

*L'asse TR.06, oltre a rappresentare il tratto dell'asse principale di maggiore estensione, risulta caratterizzato a livello planimetrico da un'elevata tortuosità.*

**ASSE TR.07**

*Il tracciato del tratto dell'asse principale denominato TR.07 ha origine dalla rotatoria ROT.06 e si sviluppa in direzione sud-est per una lunghezza complessiva pari a circa 2816 m.*

**INTERSEZIONI**

*ROTATORIA ROT.01 - ROTATORIA ROT.02 - ROTATORIA ROT.03 - ROTATORIA ROT.04  
ROTATORIA ROT.05 - ROTATORIA ROT.06 - ROTATORIA ROT.07*

**CORPO STRADALE**

*Per quanto riguarda il tracciato principale, il tratto TR.01 è l'unico tratto dell'asse principale a svilupparsi completamente in rilevato. I restanti tratti presentano, in maniera più o meno significativa, anche sezioni a mezzacosta e, nel caso del tratto TR.05 e TR.06, sezioni completamente in trincea.*

**ANALISI PAESAGGISTICA P.P.T.R. PUGLIA**

*Il P.P.T.R. Puglia individua l'area di progetto a confine con i due ambiti, quello del "Gargano e quello del "Tavoliere".*

*Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il P.P.T.R. definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti, ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina.*

*Le opere previste in progetto risultano interferire con i seguenti elementi:*

*La tavola della componente idrogeomorfologica evidenzia che, in relazione agli elementi geologico-strutturali, il tracciato dell'area di intervento si trova ad interfacciare una litologia del substrato composta in maggior parte da depositi sciolti a prevalente componente pellica e/o sabbiosa, incontrando per brevi tratti rocce evaporitiche e depositi sciolti a prevalente componente ghiaiosa. In prossimità di questi ultimi, nel territorio comunale di Rignano Garganico, si evidenzia la presenza di una faglia presunta. Le forme di versante con le quali si entra in relazione sono cono di detrito. Si evidenzia la presenza di elementi legati all'idrografia superficiale. Il percorso si interfaccia inoltre con una ripa di erosione.*

*Lungo il tracciato si incontrano prati e pascoli naturali, elementi della Rete ecologica e, nella fattispecie, il sistema di naturalità principale e la connessione ecologica fluviale-residuale. Tutta l'area di interesse è affiancata da elementi fluviali, in particolare si evidenzia la presenza del Torrente Candelaro. In relazione alle infrastrutture urbane e alla viabilità, il tracciato attraversa elementi dell'edificato nei pressi del Comune di Rignano Garganico e si interfaccia con strade statali e provinciali.*

*Si incrociano lungo il tracciato elementi del Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale, ovvero il torrente Jana nei pressi dei confini comunali di Apricena e San Severo e un torrente presso il comune di San Marco in Lamis. A Rignano Garganico ci si interfaccia con un ulteriore torrente che confluisce nel Torrente Candelaro, elemento di maggiore rilievo tra i corsi d'acqua presenti nell'area.*

*La tavola Schema direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP) denuncia la presenza di tratti del cyronmed trasversale (Cycle Route Network of the Mediterranean) e di siti di Rete Natura 2000 con i relativi buffer. Ad est del tracciato si segnala la presenza di parchi e riserve nazionali e regionali. Il tracciato interferisce con buffer dei siti di Rete Natura 2000.*

*In relazione alle componenti botanico-vegetazionali, si evidenziano la presenza prati e pascoli naturali, e di boschi, quali beni paesaggistici, con le relative aree di rispetto.*

*Il progetto interferisce con zone SIC e ZPS.*

*La parte più a nord del tracciato ricade in un Contesto Topografico Stratificato, ovvero insieme di beni culturali di ogni tipo e di ogni epoca (chiese, castelli, masserie, ville romane, città storiche, necropoli, ecc.), complessi e stratificati, comprendenti elementi risalenti all'antichità più remota fino alla nostra epoca e connotati da una profonda e percepibile integrazione con il contesto paesaggistico circostante. Nonostante ciò non vi è la presenza di una interferenza diretta con beni culturali.*

*Si evidenzia la presenza di elementi riconducibili alla stratificazione insediativa, ovvero siti storico-culturali, con le rispettive aree di rispetto e di un'area a rischio archeologico. Questi elementi, seppur limitrofi al tracciato, non risultano interferirvi.*

*La Strada Provinciale 28 risulta essere un UCP - strada a valenza paesaggistica.*

**GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO**

*La realizzazione della nuova opera implica di fatto la produzione di significative attività di movimento terra. Non sono esclusi gli obblighi relativi alla redazione del Piano di gestione Terre e Rocce da scavo e alla gestione secondo norma in fase di cantiere dei rifiuti generati.*

**COMPONENTE FLORA FAUNA ECOSISTEMI**

*Il tracciato di progetto interferisce con il Parco Nazionale del Gargano esclusivamente in corrispondenza della rotatoria 7, in relazione alle connessioni con la viabilità esistente.*

*L'ambito paesaggistico di inserimento del progetto è caratterizzato, sia nella parte iniziale del tracciato che nella parte finale dello stesso, da un medio/alto grado di antropizzazione dovuto alla presenza dello sviluppo stradale complessivo già esistente. All'interno dell'area di intervento sono presenti altre infrastrutture lineari come strade comunali e impianti di irrigazione del consorzio di bonifica di capitanata. Per tali ragioni, per la componente in questione, non si riscontrano criticità legate a possibili interferenze significative.*

**PAI PUGLIA**

*In riferimento all'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale – Sede Puglia (D. Lgs.152/2006 e s.m.i., Legge 221/2015, D.M. n. 294/2016 e DPCM 4 aprile 2018), l'area di intervento risulta:*

- *Dalla mappa della pericolosità idraulica del PAI, si evince che il tracciato ricade all'interno dell'area classificata AP, a pericolosità idraulica alta, per il tratto che va dall'intersezione della SP28 con la SP47b fino all'intersezione della SP28 con la SP74.*
- *Dalla mappa della pericolosità geomorfologica del PAI, si evince che il tracciato non è interessato da una classificazione di pericolosità.*

**COMPONENTE ACQUE e SUOLO**

*In riferimento allo smaltimento delle acque meteoriche, ai sensi della normativa di settore vigente e in riferimento al Regolamento Regionale 9 dicembre 2013, n. 26 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia (attuazione dell'art. 113 del Dl.gs. n. 152/06 e ss.mm.ii.)", tutte le acque provenienti dal dilavamento delle superfici stradali oggetto di questo intervento verranno allontanate, canalizzate e convogliate al recapito finale, previo trattamento ai sensi del DLgs 152/2006 e s. m. e i.. Sarà necessario che la captazione delle acque meteoriche di piattaforma, dei tratti stradali in progetto, avverrà tramite la distribuzione di embrici dislocati ad un opportuno interasse di progetto che convogliano le acque in fossi di guardia posti al piede delle scarpate.*

*Inoltre, in caso di sversamenti accidentali di liquidi, per evitare percolamenti ed infiltrazioni si sostanze estranee nel suolo e sottosuolo con pericolo di creare inquinamento alle falde acquifere, si procederà delimitando la zona interessata con nastro a strisce o barriere onde evitare l'avvicinamento di personale non addetto. Si provvederà immediatamente a circoscrivere lo sversamento creando uno sbarramento al deflusso del liquido mediante l'utilizzo di appositi tubi assorbenti o, allorquando non disponibili immediatamente, si procederà alla formazione di un argine in terra o sabbia.*

*Le superfici interessate saranno lavate con acqua a pressione eventualmente addizionata con prodotti detergenti.*

*Tutti i liquidi, i panni tecnici e/o la sabbia o terra saranno raccolti in idonei contenitori e smaltiti presso impianti autorizzati conformemente a quanto disposto dalla normativa vigente.*

**COMPONENTE EMISSIONI IN ATMOSFERA**

*Pera la realizzazione dell'opera, la maggiore produzione di sostanze polverulente si ottiene durante la fase di cantiere. Al fine di limitare il più possibile l'emissione di polveri nell'atmosfera si ritiene che siano adottati i seguenti accorgimenti:*

- *siano mantenute inumidite le aree di cantiere tramite lo spruzzamento di acqua nebulizzata tramite impianti mobili per il contenimento delle emissioni;*
- *venga assicurata l'umidificazione dei cumuli depositati in aree dedicate, soprattutto nei periodi secchi e ventosi;*
- *durante la movimentazione ed il trasporto del materiale inerte polverulento devono essere impiegati dispositivi chiusi, con sistemi di copertura dei mezzi in entrata ed in uscita dall'impianto;*

- venga imposto l'obbligo di riduzione della velocità di transito da parte dei mezzi lungo la viabilità interna, mediante l'apposizione di idonea segnaletica;
- i rifiuti in uscita derivanti dall'attività cantiere vengano conferiti a ditte autorizzate alla raccolta, trasporto e recupero/smaltimento;
- il trasporto venga effettuato con mezzi idonei e da ditte autorizzate per la raccolta e trasporto ed accompagnato dal prescritto formulario di identificazione rifiuto, così come disposto dall'art. 193 del D.to L.vo 152/06 e s.m.i..

#### COMPONENTE ACUSTICA

Qualora in fase di cantiere siano lamentati disturbi dovuti al rumore generato, sarà cura del gestore procedere ad una valutazione approfondita della problematica, tramite l'esecuzione di accertamenti tecnici da condursi secondo quanto stabilito dalle norme vigenti in materia di acustica.

Evidenza dei risultati di detti accertamenti dovrà essere resa all'Amministrazione Comunale territorialmente competente e per conoscenza all'ARPA Puglia – DAP Foggia, congiuntamente alle eventuali opere di bonifica che il gestore intenderà adottare in caso di superamento dei limiti.

Per tali interventi, trattandosi di opera pubblica ovvero di pubblica utilità, il Comitato VIA, vista la documentazione di progetto, al fine di rendere compatibile gli interventi con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 della NTA del PPTR ed onde evitare e ridurre eventuali impatti negativi sull'ambiente e sulla salute pubblica, ritiene che siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- In occasione di punti critici quali nodi, aree di sosta o servizio, predisporre un'illuminazione e una opportuna segnaletica per la sicurezza e per la riconoscibilità del nodo territoriale.
- Non consentire accessi con una distanza inferiore a 500 metri e regolare gli accessi esistenti, secondo le caratteristiche presenti, con tali parametri.
- Sviluppare una geometria della strada volta ad integrare le necessità dei vari fruitori mettendo in risalto i bisogni e aspettative degli utenti deboli mirando alla risoluzione delle criticità urbanistiche, anche tramite interventi di moderazione della velocità.
- Predisporre nelle fermate dei mezzi pubblici uno spazio di stallo dedicato, una pensilina su marciapiede, dissuasori di velocità, segnaletica sia verticale che orizzontale, opportuna illuminazione e contestualmente anche un attraversamento pedonale.
- Attrezzare l'asta stradale con cadenza sistematica con attraversamenti pedonali opportunamente individuati da segnaletica sia verticale che orizzontale, illuminazione maggiorata, dissuasori di velocità e isola salva pedone al centro della carreggiata.
- Attrezzare la strada con una cartellonistica che indichi particolari peculiarità territoriali come emergenze ambientali-culturali e distretti produttivo-commerciale con segnaletica uguale per tutti gli ambiti analoghi della stessa asta.
- Alternare la presenza di filari alberati autoctoni e vegetazione arbustiva riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico in particolare in presenza di insediamenti residenziali, di aree a maggior disturbo paesaggistico (insediamenti produttivo-commerciali) pur mantenendo, qualora se ne di mostrasse la necessità, aree libere per permettere la visuale sul paesaggio. Laddove non fossero presenti le condizioni per l'utilizzo di barriere naturali è possibile utilizzare barriere artificiali per la mitigazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nel rispetto delle disposizioni del DLgs 285/92 e del regolamento di attuazione (DPR 495/92).
- per la fauna utilizzo di sottopassi e varchi dedicati o sfruttando al meglio le caratteristiche dei corridoi ecologici dei corsi d'acqua.
- In occasioni di significative presenze territoriali (corsi d'acqua, strade, manufatti architettonici e colture di pregio) non adottare alberature continue sul bordo stradale per mantenere una visuale sul segno territoriale, enfatizzando i caratteri peculiari della struttura paesaggistica e territoriale.
- Salvaguardare le porzioni di maggior valore ambientale e schermare dove necessario le aree produttive-commerciali, o comunque degradanti, con elementi vegetazionali al fine di circoscrivere l'area dal contesto rurale circostante.
- In particolare negli ambiti prevalentemente insediativi prevedere il consolidamento di barriera naturale per evitare l'inquinamento atmosferico ed acustico.

*Inoltre si fanno proprie le opere di mitigazione proposte:*

- 1) *adozione di barriere acustiche;*
- 2) *misure per la protezione di corpi d'acqua;*
- 3) *progettazione di vasche di ritenuta, chiarificazione e percolazione delle acque meteoriche defluenti dal nastro stradale, per la tutela di corpi d'acqua, suoli e falde acquifere;*
- 4) *misure in prossimità del tracciato stradale per la riduzione dell'effetto lineare (siepi, filari arborei, boschi, macchie di campo);*
- 5) *riduzione del consumo energetico dell'impianto di illuminazione;*
- 6) *incroci: contenimento delle superfici occupate per la tutela di unità ambientali, di spazi funzionali faunistici pregiati, di suoli e falde acquifere pregiate; di elementi paesaggistici caratteristici;*
- 7) *pendenza delle scarpate studiata per ridurre l'occupazione di superfici nell'ambito di unità ambientali, di spazi funzionali faunistici pregiati, di suoli e falde acquifere;*
- 8) *nel calendario dei lavori, tutela delle esigenze stagionali delle specie animali interessate (per esempio evitare di interrompere il collegamento tra habitat parziali o di disturbare uccelli nel periodo di cova);*
- 9) *adeguato ripristino delle aree di cantiere al termine dei lavori;*
- 10) *cartellonistica e progetto di comunicazione: segnalazione dei beni storico/culturali/naturalistici e delle interconnessioni con percorsi escursionistici e ciclabili in particolare lungo le controstrade, che rappresentano i luoghi di fruizione "lenta" del territorio attraversato dalla SP28;*
- 11) *deimpermeabilizzazione di superfici stradali non più necessarie;*
- 12) *mitigazione visiva tramite utilizzo della vegetazione o reinserimento paesaggistico di detrattori ed elementi incompatibili con i caratteri del paesaggio (es. cave);*
- 13) *rivegetazione e stabilizzazione di scarpate con semine potenziate, messa a dimora di arbusti e alberi, ecc..*

*Tanto ciò premesso, e in virtù di tutto quanto sopra espresso e riportato, analizzato il progetto nel suo complesso, ed analizzate le pressioni ecologiche, ambientali e paesaggistiche alle quali è sottoposto il territorio interessato, la valutazione tecnica non delinea profili di criticità, pertanto il Comitato ritiene di NON ASSOGGETTARE A VIA il progetto in questione. Resta in ogni caso la necessità di acquisire tutti i pareri degli Enti terzi compreso quello dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale – Sede Puglia."*

**Visto** il parere tecnico del Comitato V.I.A. quale insieme di motivazioni che inducono a ritenere che non ci siano ragioni ostative al rilascio del parere in merito alla Verifica di Assoggettabilità a VIA di che trattasi;

**Visto** il comma 7, primo periodo dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 che testualmente recita "*Qualora l'autorità competente stabilisca di non assoggettare il progetto al procedimento di VIA, specifica i motivi principali alla base della mancata richiesta di tale valutazione in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V alla parte seconda, e, ove richiesto dal proponente, tenendo conto delle eventuali osservazioni del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, per i profili di competenza, specifica le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.....*";

**Visto** l'allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19";

**Visto** il D.M. n.52 del 30/03/2015, recante le "LINEE GUIDA PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEI PROGETTI DI COMPETENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME";

**Ritenuto** di fare proprio il parere rilasciato dal Comitato per la V.I.A., il quale analizzato il progetto nel suo complesso, ivi comprese le pressioni ecologiche, ambientali e paesaggistiche alle quali è sottoposto il territorio interessato, ha accertato che la valutazione tecnica non delinea profili di criticità, stabilendo quindi di *non assoggettare a Valutazione di Impatto Ambientale/PAUR* il progetto di cui trattasi;

**Dato atto che** ai sensi dell'art.19, comma 6 del d.Lgs.152/2006 *“L'autorità competente adotta il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA entro i successivi quarantacinque giorni dalla scadenza del termine di cui al comma 4.....”* ovvero dopo la comunicazione di avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito internet per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati di cui al comma 3;

**Tutto ciò premesso**, e in virtù di quanto sopra espresso e riportato, analizzato il progetto nel suo complesso, ed analizzate le pressioni ambientali e paesaggistiche alle quali è sottoposto il territorio interessato;

**RITENUTO** sulla base di quanto fin qui esposto, di dover provvedere all'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

Visto il Decreto Presidenziale n.10 del 05/05/2022, esecutivo ai sensi di legge, con il quale è stato individuato quale responsabile del Settore Ambiente il Dirigente Ing. Giuseppe Cela;

Visto il Bilancio di Previsione per l'Esercizio Finanziario 2022/2024, redatto in conformità delle vigenti normative ed approvato con deliberazione di C.P. n.9 del 30/03/2022, esecutiva ai sensi di legge;

Vista la deliberazione del Commissario Straordinario n. 72 del 31/07/2013, esecutiva ai sensi di legge, con la quale sono stati individuati i responsabili dei settori provinciali, con attribuzione agli stessi del potere di assumere atti di gestione ed i successivi decreti di conferimento degli incarichi;

Vista la deliberazione del Presidente n.111 del 19/05/2022, esecutiva ai sensi di legge, con la quale è stato approvato il PEG – Piano della Performance 2022-2024, con l'attribuzione ai Dirigenti degli obiettivi, risorse e responsabilità gestionali, al fine di consentire la continuità dell'azione amministrativa;

Vista la disponibilità esistente sui capitoli previsti in bilancio ed attribuiti per la gestione del servizio;

Visto il regolamento di contabilità;

Visto lo Statuto dell'Ente;

Visto il Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei servizi;

Visto il parere espresso dal Comitato Provinciale per la Valutazione di Impatto Ambientale espresso nella seduta del 06/09/2022 e sopra riportato;

## D E T E R M I N A

- **di approvare** le premesse, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- **di non assoggettare** a Valutazione di Impatto Ambientale/PAUR il “Progetto di completamento e sistemazione funzionale della Strada Provinciale 28 'Pedegarganica' nel tratto compreso tra l'incrocio con la S.S. 272 e la S.P. 45 bis. Comune di: Apricena (FG), San Marco in Lamis (FG), San Giovanni Rotondo (FG), San Severo (FG), Rignano Garganico (FG)”;
- **Di vincolare** il soggetto proponente al rispetto delle prescrizioni eventualmente imposte dagli enti terzi interessati al procedimento, ivi comprese quelle dettate dal Comitato VIA, riportate nella narrativa che precede;

- **di notificare** il presente provvedimento al proponente Angelo Iannotta – Settore Viabilità della Provincia di Foggia, al Comune di Apricena (FG), San Marco in Lamis (FG), San Giovanni Rotondo (FG), San Severo (FG), Rignano Garganico (FG) e agli enti interessati;
- **di provvedere**, ai sensi del comma 11 dell'art. 16 della L.R. 12 aprile 2001 n. 11, alla pubblicazione dell'estratto del presente provvedimento, sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;

## **IL DIRIGENTE**

**Ing. Giuseppe Cela**

Documento amministrativo informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.21 comma 2 del D.Lgs. n.82 07/03/2005 "Codice dell'amministrazione digitale".

Copia stampabile ai sensi dell'art.23ter comma 5 dello stesso codice contrassegnata elettronicamente a fondo pagina mediante timbro digitale conforme alle regole tecniche emanate da DigitPA.