



Provincia di Foggia
Settore Assetto del Territorio e
Ambiente

**DETERMINAZIONE DEL RESPONSABILE DEL SETTORE
AMBIENTE**

OGGETTO: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE per l'intervento denominato: "Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 - Asse tematico A. Interventi stradali – Progetto di realizzazione della Tangenziale est di San Severo, lotto 2 "Tratto di collegamento tra il casello autostradale e il km 650+500 della S.S. 16 Adriatica".

Cod. Prat.: 2022/00102/VER.

PROPONENTE: PROVINCIA DI FOGGIA – SETTORE VIABILITA' DIRIGENTE ARCH. ANGELO IANNOTTA.

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 11/06/2022 con nota prot. n.2022/0000031543 il dirigente del Settore Viabilità della Provincia di Foggia, nella persona dell'arch. Angelo Iannotta, ha presentato istanza corredata da relazione tecnica ed elaborati grafici, chiedendo la verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 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 riguardante il “Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 - Asse tematico A. Interventi stradali – Progetto di realizzazione della Tangenziale est di San Severo, lotto 2 “Tratto di collegamento tra il casello autostradale e il km 650+500 della S.S. 16 Adriatica”;
- l'istanza di cui al punto precedente è costituita dai seguenti elaborati:
 1. Conferimento procura (207944INCARICO_PROCURA)
 2. Accettazione dell'incarico (INCARICO_PROCURA)
 3. Istanza di verifica di assoggettabilità a VIA
 4. Copia dei documenti d'identità dei soggetti rappresentati (carta identità)
 5. Elenco completo di tutti gli elaborati presentati (in formato editabile)
 6. Impianti FER (Impianti FER)
 7. File vettoriali shape della localizzazione dell'intervento (File vettoriali)
 8. Ricevuta oneri istruttori (Deroga oneri istruttori)
 9. Studio preliminare ambientale (Relazione Paesaggistica_Verifica_assoggettabilità a VIA - TangenzialeSS_rev2022)
 10. Studio preliminare ambientale (01-Analisi Fotografica)
 11. Studio preliminare ambientale (02-Analisi Fotografica)
- con nota prot. n.32226 del 15.06.2022 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 acquisita al ns. prot.n. 33109 del 21/06/2022 trasmessa dall'Agenzia del Demanio – Direzione regionale Puglia e Basilicata con cui si comunica che l'intervento non interessa immobili intestati al Demanio dello Stato;
- della nota prot. n. M_D MARSUD prot. nr. 0022654 - 21-06-2022, acquisita al ns prot. n.33392 del 21/06/2022, trasmessa dal Comando Marittimo Sud – Taranto/Ufficio Infrastrutture e Demanio con la quale si comunica che non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione del Lotto 2 delle opere in progetto;
- della nota prot. n. r_puglia/AOO_180/PROT/23/06/2022/0037402, acquisita al ns prot. n.33907 del 23/06/2022 , trasmessa dalla REGIONE PUGLIA - Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali con la quale si comunica che le aree interessate dai lavori di cui all'oggetto non sono soggetti a Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. 3267/1923 e R.R. 9/2015; la medesima nota inoltre specifica testualmente altresì che *“1) Siano rispettati i contenuti e le prescrizioni di cui allo studio geotecnico e idro-geomorfologico;*
2) Venga realizzato idoneo sistema di deflusso delle acque meteoriche favorendo il drenaggio diretto e/o impedendo fenomeni di accumulo e ristagno nei terreni interessati o in quelli limitrofi;
3) Ai sensi dell'art. 6 del R.R. 9/2015, durante la fase di cantiere non devono essere create condizioni di rischio per smottamenti, instabilità di versante o altri movimenti gravitativi. Gli

riporti di terreno devono essere eseguiti a strati, assicurando la naturale permeabilità del sito e il graduale compattamento dei materiali terrosi;

4) L'eventuale deposito temporaneo dei materiali di scavo, deve essere gestito come previsto dal R.R. 9/2015, art. 7 – Materiali di risulta, c. 3. In particolare, durante le fasi di cantiere, il deposito temporaneo di terre e rocce sarà effettuato in modo da evitare fenomeni di ristagno delle acque. Il deposito non deve essere collocato all'interno di impluvi o fossi e comunque a congrua distanza da corsi d'acqua permanenti. I depositi non devono essere posti in prossimità di fronti di scavo, in modo da evitare sovraccarichi sui fronti stessi;

5) Sia rispettato l'art. 7 del R.R. 9/2015 in merito ai "materiali di risulta";

6) Che la gestione delle terre e rocce da scavo provenienti dalle attività connesse alla realizzazione di lavori e opere, che comportano la movimentazione di terreno dovrà avvenire conformemente ai dettami dell'art.184 bis del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e al "DPR 120 del 2017 – 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;

7) Siano previsti interventi di rinaturalizzazione del sito per mitigare impatti ambientali negativi dovuti sia alla realizzazione dell'opera e alle fasi della cantierizzazione;

8) Sia rispettato il principio dell'invarianza idraulica e idrologica sull'area di intervento mediante idonee soluzioni tecniche;

9) Sono fatti salvi gli aspetti urbanistico-edilizi di esclusiva competenza del Comune.”;

- della nota prot. n. AOO_ 108/PROT 28/06/2022 – 0009188, acquisita al ns prot. n.34731 del 28/06/2022, trasmessa dalla REGIONE PUGLIA - SEZIONE Demanio e Patrimonio/SERVIZIO Amministrazione del Patrimonio, con cui si comunica che il progetto interessa anche una porzione di cespiti di proprietà della Regione Puglia, per la quale si rileva un'interferenza con la sede ferroviaria al Fg.65 p.lla177, quale bene del Demanio ferroviario regionale. Nella nota si chiede testualmente “di rettificare la documentazione di progetto precisando che per i beni appartenenti al demanio pubblico, come quello de quo, non si procede con l'espropriazione, bensì, essendo i beni demaniali non espropriabili, la procedura resta subordinata alle preventive verifiche circa l'eventuale concessione d'uso e relative prescrizioni” ed inoltre chiarisce che vi é la necessità di subordinare la realizzazione del progetto alla concessione per l'uso della porzione di bene demaniale de quo, quale consenso per l'instaurazione di un diritto di attraversamento, secondo le modalità disciplinate dalla Legge Regionale n. 27/1995 e dal R. R. n. 23/2011 ed in caso di mancato rilascio dello stessa, non potrà essere invocato il silenzio assenso nell'ambito della conferenza di servizi decisoria.
- della nota prot. n. AOO_ 108/PROT 29/06/2022 – 0009300, acquisita al ns prot. n.35062 del 30/06/2022, trasmessa dalla REGIONE PUGLIA - SEZIONE Demanio e Patrimonio/SERVIZIO Amministrazione del Patrimonio, con cui la stessa riscontra il proprio parere di cui al punto precedente e dichiara testualmente che “Nel suddetto precedente riscontro è già stata evidenziata l'incongruenza circa l'erronea inclusione del cespiti del Demanio Regionale (censito in catasto T. al Fg. 65 p.lla 177, in agro del Comune di San Severo FG) nel Piano di esproprio e dunque tra i beni da espropriare, nonché la preesistenza di diversi progetti di valorizzazione e fruizione pubblica su tale cespiti demaniale. Si evidenzia l'opportunità di valutare in dettaglio entrambi i progetti al fine di ogni utile integrazione / prescrizione progettuale per il superamento delle evidenziate interferenze, attesa la notevole rilevanza degli interessi in campo”;
- della nota prot. n. UA 13/07/2022 – RFI – DOI.T.BA/A0011/P/2022/0003232, acquisita al ns prot. n.37315 del 13/07/2022, trasmessa da RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA, con cui si comunica parere favorevole con le prescrizioni tecniche inerenti il cavalca-ferrovia di nuova realizzazione, ivi elencate:

“1. il progetto esecutivo del cavalca-ferrovia previsto al km 501 + 130 circa della linea Bologna- Lecce dovrà avere un numero congruo di elaborati e dovrà essere completo di

realizzare. Tutti gli elaborati relativi all'opera dovranno riportarne l'ubicazione, la chilometrica, le dimensioni, le distanze, i franchi utili (orizzontali e verticali) tali da individuarne la posizione rispetto alla sede ferroviaria ed ai binari;

2. è necessario corredare il rilievo topografico dell'infrastruttura ferroviaria in prossimità del cavalcavia-ferrovia comprensivo della sede ferroviaria (massicciata, traverse, fossi di guardia, ecc...) e degli impianti (pali di trazione elettrica, canalizzazioni di impianti di segnalamento, cavi di telecomunicazioni, ecc...). Si evidenzia che la realizzazione dell'opera sarà condizionata dalla presenza di dorsali cavi e/o impianti di RFI presenti nonché di condotte o linee di altri Enti. Il progetto dovrà individuare compiutamente tali interferenze con apposito rilievo di tutti i sotto-servizi presenti, evidenziandone le modalità di risoluzione nelle varie fasi di lavoro;

3. l'opera dovrà essere progettata e realizzata in accordo alle procedure RFI attualmente in vigore che dovranno essere indicate tra le normative di riferimento nelle relazioni di calcolo, tra le quali:

a. Manuale di Progettazione delle Opere Civili — Parte II — Sezione 2 che si allega alla presente;

b. Capitolato delle Opere Civili - Parte II - Sezione 2;

4. dovranno essere rispettate le altezze libere ed i franchi indicati nel suddetto manuale, riportando tali informazioni sugli elaborati progettuali;

5. nell'elaborato dell'impalcato dovranno essere indicati:

a. l'angolo di obliquità dell'impalcato rispetto la linea ferroviaria, tenendo conto di quanto indicato al par. 2.6.2.4. del Manuale di Progettazione;

b. la tipologia di barriere di protezione;

c. l'impermeabilizzazione dell'impalcato;

d. il sistema di smaltimento delle acque meteoriche;

e. gli spessori delle anime delle travi a cassone;

6. per le spalle e la pila si dovranno prevedere ritegni longitudinali e trasversali;

7. si fa presente che gli elementi verticali (pile o spalle) dovranno essere collocati al di fuori della proprietà RFI. Si chiede pertanto di fornire un inquadramento dell'opera su base catastale con indicazione del limite di proprietà RFI;

8. la tipologia di barriere di sicurezza stradale a bordo ponte e le reti di protezione dovranno essere conformi a quanto indicato nel Manuale di Progettazione delle Opere Civili. Si chiede inoltre di prevedere la Messa a Terra delle reti di protezione i cui picchetti dispersori dovranno essere previsti al di fuori della proprietà RFI;

9. si dovrà prevedere un sistema di smaltimento delle acque meteoriche del cavalcavia-ferrovia individuando un idoneo recapito finale diverso dai fossi di guardia esistenti a protezione della sede ferroviaria. Pertanto si chiede di prevedere tra il rilevato stradale di nuova realizzazione e la sede ferroviaria, in corrispondenza dell'opera di scavalco, un canale di raccolta delle acque superficiali della sede stradale, a debita distanza dal fosso di guardia della linea ferroviaria esistente, in modo da evitare che si crei promiscuità con le acque di dilavamento della sede ferroviaria. Si anticipa che in nessun caso sarà concesso l'uso promiscuo delle opere idrauliche poste a salvaguardia della sede ferroviaria. Si chiede di dettagliare graficamente e in relazione i recapiti finali del fosso di guardia stradale;

10. tutte le attività interferenti la linea ferroviaria dovranno avvenire in interruzioni programmate della circolazione con disalimentazione della linea di contatto della trazione elettrica, concordate con RFI. Risulta pertanto indispensabile sviluppare, in fase di progettazione esecutiva, un cronoprogramma dettagliato delle lavorazioni e un layout cantiere che tenga conto di tali necessità. Sulla base di tale documentazione saranno quantificati dalla Scrivente gli oneri da versare ad RFI per le attività di sorveglianza ai lavori che saranno espletate dal personale addetto per la gestione delle interferenze con la circolazione ferroviaria;

11. le aree di cantiere dovranno essere previste al di fuori della sede ferroviaria e nei relativi elaborati dovranno essere indicate le modalità esecutive previste, le fasi ed i mezzi utilizzati per gli interventi a ridosso dei binari.”;

arti e paesaggio per le province di Barletta, Andria , Trani e Foggia con cui si comunica il parere favorevole con prescrizioni nel quale si dichiara che l'opera non é da assoggettare a VIA e si rileva l'interferenza diretta delle opere in progetto, nella porzione meridionale del tracciato in corrispondenza della rotatoria n. 4, con il Regio Tratturo n. 1 "L'Aquila-Foggia", sottoposto a regime di vincolo archeologico ai sensi della Parte II del Codice dei BB.CC. con il D.M. 22/12/1983, per il quale il proponente, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004, dovrà chiedere apposita autorizzazione per gli interventi ricadenti su beni tutelati secondo la Parte II del D.Lgs. 42/2004;

- della nota prot. n. r_puglia/AOO_079-19/07/2022/8131, acquisita al ns. prot. n.38048 del 19/07/2022, trasmessa dalla REGIONE PUGLIA - SEZIONE URBANISTICA - SERVIZIO OSSERVATORIO ABUSIVISMO E USI CIVICI con la quale la medesima richiama la propria nota prot. A00 079/10152 del 25.08.2021 nel quale si ribadisce che è necessaria la richiesta di attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98, solo per procedimenti relativi a Comuni non compresi nell'elenco di quelli non gravati da usi civici;
- della nota M_D ABA001 REG2022 0034748 20-07-2022, acquisita al ns. prot. n.38272 del 20/07/2022, trasmessa dal Comando Scuole A.M./3° Regione Aerea - UFFICIO TERRITORIO E PATRIMONIO - Sezione Servitù e Limitazioni, con la quale si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento ai sensi dell'art.334, comma 1, del D. Lgs. 66/2010;

Dato atto che il Comitato per la Valutazione di Impatto Ambientale, nella seduta del 21/06/2022 ha espresso parere di merito che di seguito si riporta integralmente:

“Oggetto “Progetto di completamento della tangenziale est – lotto 2, di collegamento tra il casello autostradale “A14 – San Severo” e la Strada Statale 16 “Adriatica” al km 650+500 da realizzarsi nel Comune di San Severo (FG)”

Proponente: PROVINCIA DI FOGGIA – IANNOTTA ANGELO

VISTA la documentazione agli atti acquisita ai seguenti protocolli:

Protocollo 2022/0000031543 del 11/06/2022 13:26

Protocollo 2022/0000032226 del 15/06/2022 14:18

Il Comitato VIA espone quanto segue:

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto riguarda in primo luogo la creazione, tramite la realizzazione di nuova viabilità o l'adeguamento di strade esistenti, di un collegamento Nord-Sud, non autostradale, passante ad est di San Severo, e – ad integrazione di questo – interventi migliorativi ai fini della sicurezza sul tratto citato della S.S. 16.

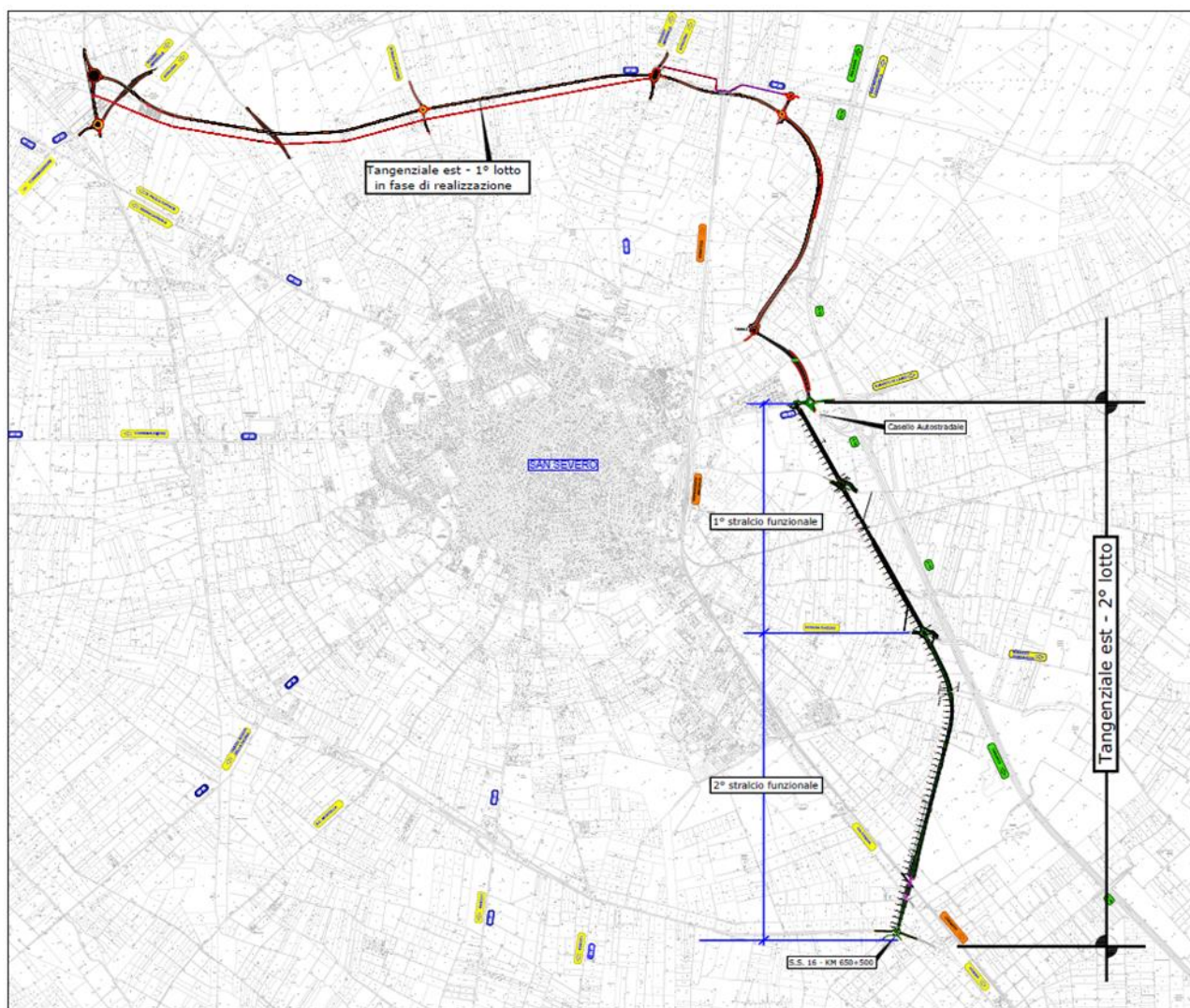
L'area oggetto dell'intervento si trova immediatamente ad est del centro abitato di San Severo (FG) che dista circa 2 km, in un'area pianeggiante solcata dal canale Venolo, affluente di sinistra del Torrente Triolo, e con un'altitudine media slm di circa 60 m, ed un paesaggio ampiamente caratterizzato da appezzamenti di terreno prevalentemente olivetati disposti a raggiera rispetto al centro abitato (mosaico di san Severo).

Il terreno destinato ad ospitare la strada presenta un'inclinazione di circa 1% verso sud, ideale per il deflusso naturale delle acque meteoriche verso i canali affluenti del Venolo.

La viabilità da realizzare ex-novo è costituita da un asse viario connesso a nord alla S.P. 272, all'altezza dell'uscita autostradale e a sud alla S.S. 16 in corrispondenza dell'innesto di Via Foggia.

Questo nuovo asse viario, che corre per la maggior parte del suo tracciato lungo l'autostrada A14, va a formare, assieme all'altro tronco della tangenziale nord-est ed alla S.S. 16, un anello attorno a S. Severo.

Il nuovo tracciato rappresenta una alternativa alla S.S. 16 per aggirare la città da Est anziché da Ovest, alleggerendo il traffico sulla statale Adriatica, collocandosi nel più ampio e strategico scenario di miglioramento delle connessioni tra le aree più svantaggiate del Subappennino Dauno e il Tavoliere.



Fonte: Documentazione di progetto

PROGETTO

Il progetto prevede lavori di completamento della tangenziale est – lotto 2, di collegamento tra il casello autostradale “A14 – San Severo” e la Strada Statale 16 “Adriatica” al km 650+500 costituito dalle seguenti opere d’arte:

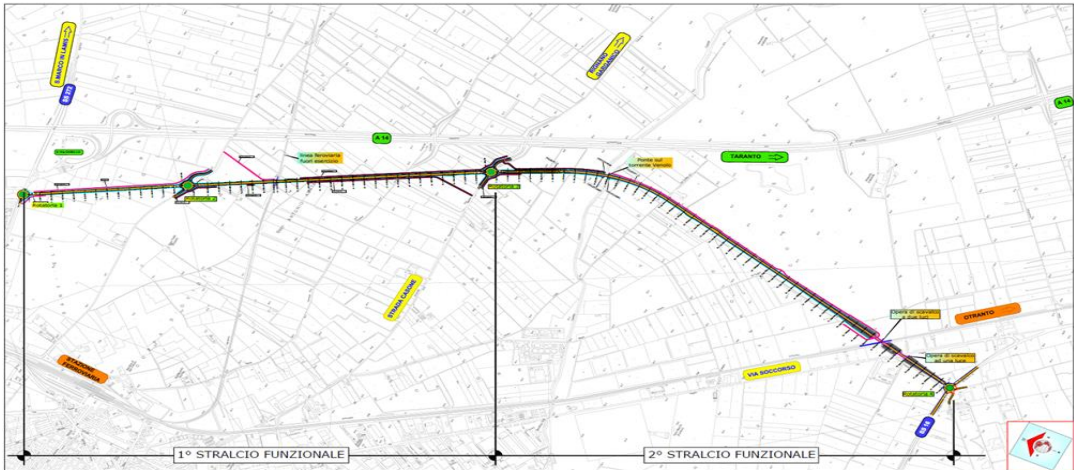
- *Impianto semaforico in corrispondenza dell'intersezione con le Ferrovie del Gargano (tratto dismesso)*

- Viadotto sulla ferrovia Foggia-Termoli
- Viadotto sulla Via Foggia
- N. 4 rotatorie.
- viabilità interpoderale per la ricucitura della viabilità locale
- n. 3 vasche di prima pioggia
- opere di sistemazione idraulica

In particolare le dimensioni della proposta progettuale sono:

		Descrizione	Valori
TRACC IATO		Superficie di sedime	103.735,63 mq
		Scavi di sbancamento	67.080,00 mc
		Materiale per rilevati	245.037,18 mc
		Lunghezza tracciato	8,1 km
		Larghezza carreggiata	10,50 m
		Numero corsie	2
		Larghezza banchine	1,75 m
		Categoria	C1: strade extraurbane
OPERE D'ARTE		Ponte su Canale Venolo	21 m di luce
		Viadotto sulla ferrovia Foggia-Termoli	50 m di luce
		Viadotto su Via Foggia	35 m di luce
INTERFERENZE		Condotte idriche di irrigazione	n. 8
		Linea elettrica	n. 2
		Linea telefonica	n. 2
		Alberi di olivo da estipare	n. 400
		Fabbricati da abbattere (caselle)	n. 2
		Ex-Discarica R.S.U.	285 m - 4.000 mq
INTERSEZIONI	1° STRALCIO	SS 272	Sez. 00 - Sez. 01
		Strada comunale S.Severo-Rignano	Sez. 14 - Sez. 16
		Ex-linea ferroviaria del Gargano	Sez. 23 - Sez. 24
		Strada vicinale Principato	Sez. 35 - Sez. 36
		Strada comunale Casone	Sez. 42 - Sez. 00
	2° STRALCIO	Canale Venolo	Sez. 10 - Sez. 11
		Ferrovia Adriatica	Sez. 41 - Sez. 43
		Strada comunale - Via Foggia	Sez. 44 - Sez. 45
		SS 16	Sez. 50

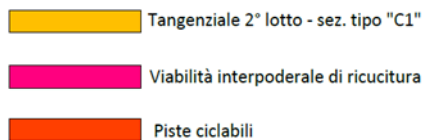
Fonte: Documentazione di progetto



Il primo stralcio del nuovo tracciato di progetto ha inizio con una nuova rotatoria sulla S.S. 272, in prossimità dello svincolo autostradale. In corrispondenza di questo punto, mentre la S.S. 272 prosegue in direzione est intercettando la nuova rotatoria autostradale. Il tracciato della nuova tangenziale si sviluppa in direzione sud – sud est seguendo un percorso rettilineo, intersecando il binario unico delle Ferrovie del Gargano, attualmente non in esercizio, e arriva alla rotatoria n. 2 sulla strada “Casone”. In adiacenza al tracciato è stata prevista la realizzazione di una nuova viabilità interpodereale di ricucitura.



Fonte: Documentazione di progetto

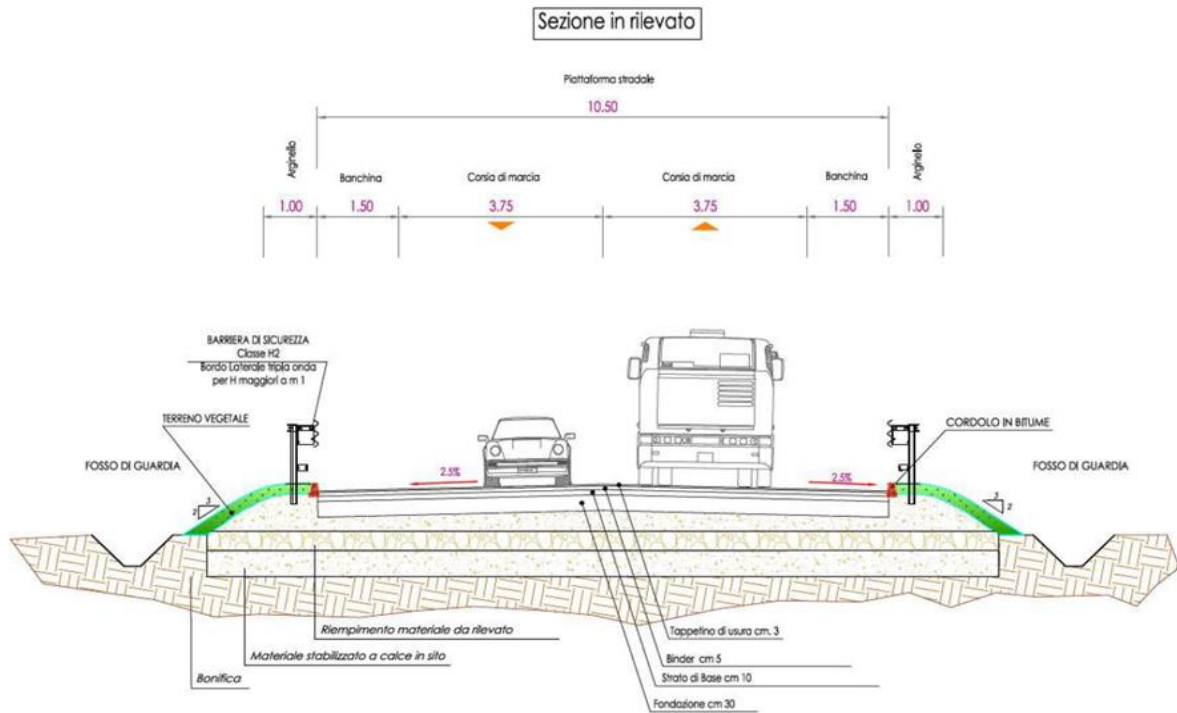


Superata la rotatoria n. 2 sulla strada “Casone” ha inizio il secondo stralcio. Il tracciato dopo un breve rettilineo piega, con una curva a grande raggio, in direzione sud- sud ovest. Nel tratto in curva il tracciato supera con un ponte il canale “Venolo”. Al tratto in curva segue un unico rettilineo che sovrappassando la sede ferrovia Foggia-Termoli prima e via Foggia dopo, giunge ad immettersi, tramite una rotatoria di 50 m di diametro, sulla S.S. 16



Fonte: Documentazione di progetto

La sezione tipo adottata per nuova tangenziale est è la sezione C1 delle D.M. 2001 avente una carreggiata pari di m 10,50 con 2 corsie da m 3.75 e due banchine da m 1.50 come da figura seguente:



Fonte: Documentazione di progetto

PAESAGGIO - PPTR PUGLIA

Il P.P.T.R. Puglia individua l'area di progetto nell'ambito paesaggistico "Tavoliere" e figura territoriale "Il mosaico di san severo".

In particolare ai sensi delle NTA di adeguamento del PUG al PPTR, di tutela dei Beni ed Ulteriori Contesti Paesaggistici, le opere previste risultano in contrasto con i seguenti articoli:

- art.7.6.1.6 BP – FIUMI E TORRENTI ED ACQUE PUBBLICHE
- art.7.6.3.6 UCP – TESTIMONIANZE DELLA STRATIFICAZIONE INSEDIATIVA: TRATTURI DELLA TRANSUMANZA
- art.7.6.3.7 UCP – TESTIMONIANZE DELLA STRATIFICAZIONE INSEDIATIVA: AREA DI RISPETTO DEI TRATTURI

- art.7.6.3.8 UCP – PAESAGGI RURALI: Parco agricolo rurale del territorio comune di San Severo
Per tali opere al fine di superare i vincoli ostativi indicati nelle norme, trattandosi di opera pubblica, in assenza di alternative localizzative e/o progettuali come dichiarato dalla proponente, ha inoltrato espressa richiesta di deroga alla Regione Puglia ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR.

Inoltre, stante la presenza del Regio Tratturo Aquila – Foggia, riconosciuto come bene tutelato di natura archeologica, la Proponente dovrà acquisire anche l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 42 del 2004.

Ad ogni buon conto il Comitato, 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, fa proprie le indicazioni sulle opere di mitigazione previste dal Proponente:

PIATTAFORMA

- Delocalizzazione degli ulivi secolari in aree limitrofe appartenenti allo stesso contesto paesaggistico.
- 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

maggiorata, dissuasori di velocità

Prot. 2022/0038350 del 21/07/2022

PROVINCIA DI FOGGIA

AMBIENTE - TUTELA E VALORIZZAZIONE AMBIENTI

BORDO

- *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).*
- *Attenzione alla permeabilità della strada, in relazione anche all'eventuale contesto urbanizzato, per la fauna con l'utilizzo di sottopassi e varchi dedicati o sfruttando al meglio le caratteristiche dei corridoi ecologici dei corsi d'acqua.*
- *Delocalizzazione degli ulivi secolari in aree limitrofe appartenenti allo stesso contesto paesaggistico.*
- *Attenzione alla permeabilità della strada per la fauna con l'utilizzo di sottopassi dedicati o sfruttando al meglio le caratteristiche dei corridoi ecologici dei corsi d'acqua. In particolare dovranno essere assicurati passaggi per le specie faunistiche con cadenza non superiore ad un Km in corrispondenza dell'attraversamento delle reti ecologiche individuate nella tavola della Rete Ecologica Regionale del PPTR.*
- *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.*
- *Individuare periodicamente, anche in concomitanza agli attraversamenti naturalistici, passaggi per mezzi agricoli e percorsi di collegamento tra le realtà territoriali attraversate dall'infrastruttura.*
- *Inserire nelle aree di rispetto delle principali intersezioni vasche di accumulo dell'acqua col nel di mantenere la fascia visiva libera.*
- *Agire sulle proprietà dei bordi stradali per assicurare la reale mitigazione della strada, anche tramite meccanismi di perequazione attraverso la pianificazione provinciale e comunale.*
- *Prevedere eventualmente, in maniera coeva alla fascia di rispetto, aree di terreno laterali tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio.*

INTORNO

- *La strada deve tendere ad armonizzare l'immagine del sistema insediativo con il resto della strada. In occasione dell'attraversamento di contesti prevalentemente insediativi la strada dovrà assumere una valenza di spazio pubblico e dovrà costituire il legante di tutte le funzioni e spazi presenti lungo l'asta.*
- *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.*
- *Regolare e valutare la costruzione di nuove stazioni di servizio al fine di limitare impatti paesaggistici.*
- *Le aree di sosta e di servizio dovranno essere separate dalla piattaforma tramite la costruzione di dune o colline in terra e dovranno essere anche evidenziate con elementi vegetazionali ed alberature con il fine di schermare l'area rispetto al paesaggio ed allo stesso tempo renderla maggiormente identificabile nel territorio. Talora valutare la possibilità di utilizzare l'area di servizio come un punto privilegiato per la fruizione paesaggistica e predisporre un sistema di cartellonistica e del materiale informativo per indicare la presenza di un ambito territoriale di pregio.*

GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO

La realizzazione della nuova opera implica di fatto la produzione di significative attività di movimento terra. Non sono evidentemente 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

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 del casello autostradale A14 (parte iniziale), della ferrovia Adriatica e della SS 16 (parte finale). All'interno dell'area di intervento sono presenti altre infrastrutture lineari come le strade comunali,

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 non interessa aree sottoposte alle norme di salvaguardia del PAI.

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 D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.)", tutte le acque provenienti dal dilavamento delle superfici stradali oggetto di questo intervento sono state allontanate, canalizzate e convogliate al recapito finale, previo trattamento ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s. m. e i.. In linea generale, la captazione delle acque meteoriche di piattaforma, del tratto stradale in progetto, è ottenuta 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 di 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

Per 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 con 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 dal cantiere;
- 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 di San Severo e per conoscenza all'ARPA Puglia – DAP Foggia e alla Provincia di Foggia, congiuntamente alle eventuali opere di bonifica che il gestore intenderà adottare in caso di superamento dei limiti.

Fermo restando che il progetto dovrà essere in ogni caso approvato con Provvedimento del Consiglio Comunale di San Severo, necessitando la formazione di una specifica variante urbanistica, in virtù di tutto quanto sopra espresso e riportato, ed analizzato il progetto nel suo complesso, ivi comprese le pressioni ecologiche, ambientali e paesaggistiche alle quali è sottoposto il territorio interessato, la valutazione tecnica non delinea profili di criticità, il Comitato ritiene di NON ASSOGGETTARE A VIA il progetto proposto."

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 Valutazione Ambientale di che

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, anche tenuto conto del parere formulato dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, innanzi riportato;

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 21/06/2022 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 ai sensi dell'art. 19, comma 7 del DLgs n. 152/06, per le motivazioni riportate nella narrativa che precede, il progetto denominato "*Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 - Asse tematico A. Interventi stradali – Progetto di realizzazione della Tangenziale est di San Severo, lotto 2 "Tratto di collegamento tra il casello autostradale e il km 650+500 della S.S. 16 Adriatica"*", proposto dal Settore Viabilità della Provincia di Foggia Dirigente Arch. Angelo Iannotta;
- **Di vincolare** il soggetto proponente al rispetto di tutte le prescrizioni e raccomandazioni impartite dagli Enti terzi interessati al procedimento, riportate nella narrativa che precede, nonché di quelle dettate dal Comitato VIA;
- **di notificare** il presente provvedimento al proponente Settore Viabilità della Provincia di Foggia, Dirigente Arch. Angelo Iannotta, al Comune di San Severo e tutti gli Enti coinvolti nel procedimento;
- **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.

I L D I R I G E N T E**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.