



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: **[ID: 10383] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Lavori di realizzazione delle rampe di collegamento tra l'Autostrada "Adriatica" A-14 "Bologna-Taranto" al km 741+332 e la S.S. 7 "Appia" al km 628+700.**
Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. CDC.ST BA.722900 del 18/09/2023, acquisita al prot. MASE-150675 del 22/09/2023, la Società ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Puglia ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo "Lavori di realizzazione delle rampe di collegamento tra l'Autostrada "Adriatica" A-14 "Bologna-Taranto" al km 741+332 e la S.S. 7 "Appia" al km 628+700, nel Comune di Palagiano, in Provincia di Taranto, Puglia.

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", corredata degli Allegati grafici indicati nella Lista di Controllo".

L'intervento, che si configura come una estensione di un opera già esistente, riguarda l'interconnessione tra la A14 e la SS. 7, mediante la realizzazione del completamento delle rampe di collegamento tra l'Autostrada "Adriatica" A-14 "Bologna-Taranto" al km 741+332 e la S.S. 7 "Appia" al km 628+700.

Analisi della proposta progettuale

Il progetto in esame prevede la realizzazione delle opere necessarie alla esecuzione delle due rampe di collegamento della SS 7 al raccordo autostradale della A14 con lo scopo di:

- determinare il completamento dell'intero progetto già realizzato;
- migliorare le condizioni di sicurezza;

- ridurre i tempi di percorrenza per l'immissione/uscita per l'autostrada A14 per il traffico veicolare dell'area Jonica occidentale.

Il proponente rappresenta che le opere in oggetto erano già ricomprese nel progetto esecutivo relativo ai “Lavori di ammodernamento del collegamento della SS106 dir.e del Casello Autostradale di Taranto con la SS 106 Jonica (2° Lotto) – Ammodernamento SS106 dir.e tratto SS7”, che rientra tra gli interventi individuati dalla Legge Obiettivo ed approvati con Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001, ed approvato nel 2009 dalla Direzione Generale ANAS.

Il progetto, identificato con codice [ID 1293], è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, conclusasi con l'emanazione del decreto interministeriale, tra n. DEC/VIA/8039 del 4/12/2002, di esito positivo con prescrizioni.

Il proponente, nella Lista di controllo, ricorda il percorso progettuale, procedurale ed autorizzativo che ha portato alla mancata realizzazione delle rampe di collegamento, ed oggi, alla progettazione degli interventi di completamento dei tratti stradali di raccordo.

L'intervento è finalizzato ad intensificare i collegamenti tra la l'Autostrada “Adriatica” A-14 “Bologna-Taranto” e la S.S. 7 “Appia”, semplificando, l'accesso alla SS 106 dir., con importanti vantaggi in termini di sicurezza e riduzione dei tempi di percorrenza,

Nelle immagini aeree seguenti si rappresenta lo stato attuale dei luoghi, Fig. 1, e lo stato di progetto, Fig. 2.



Fig. 1 – Inquadramento dell'area di intervento. Ante operam (Fonte: Lista di Controllo)



Fig. 2 – Inquadramento dell'area di intervento. In tratto di colore bianco le opere in progetto (Fonte: Lista di Controllo)

Si tratta di un semi svincolo che consente il transito limitato alle sole direzioni da e verso nord, in uscita dalla A14 (rampa 1) e in uscita dalla SS7 (rampa 2) al fine di evitare l'attuale percorso necessario, che presenta uno sviluppo di oltre 5 km, Fig. 3.



Fig. 3 – Percorsi attuali da e per A14 a SS7, evidenziati in tratto di colore rosso (Fonte: Lista di Controllo)

Il progetto prevede altresì il raccordo con la viabilità locale di accesso a fabbricati e poderi agricoli, e la realizzazione di tombini scatoari idraulici e di un tombino scatoare su via Contrada S. Marco dei Lupini, per mantenere il sottopassaggio della A14 in direzione nord-sud, Fig. 2.

L'attuale progetto è stato sviluppato secondo i dettami del DM 19.04.2006, comportando un importante adeguamento sia dal punto di vista geometrico che funzionale, rispetto a quanto approvato con il progetto del 2002 e in parte realizzato.

La rampa 1 è una rampa di tipo "diretta": parte dalla corsia di uscita sulla A14, in direzione Taranto, e si sviluppa per circa 335 m mediante una curva destrorsa di raggio 125 m, per poi innestarsi parallelamente alla SS7, dove prosegue come corsia di entrata.

La rampa 2, di tipo “indiretta”, parte dalla corsia di uscita collocata sulla SS7, in direzione nord, e si sviluppa per circa 550 m mediante una curva destrorsa di raggio 111 m, per poi innestarsi parallelamente all’A14, dove prosegue come corsia di entrata per circa 415 m.

Entrambe le rampe verranno realizzate in rilevato per raccordare la A14, che si trova a quote più elevate, con la S.S. 7 “Appia”, che nell’area di progetto si sviluppa a piano campagna, a circa 50 m slm.

L’area tecnica e di cantiere verrà organizzata all’interno dell’area tra la rampa 2 e l’Autostrada A14, in corrispondenza della vecchia rampa già in parte realizzata, Fig. 4.



Fig. 4 – Localizzazione area tecnica e di cantiere (Fonte: Lista di Controllo)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” il Proponente indica che per la realizzazione delle opere in progetto si dovrà acquisire:

- la Verifica di compatibilità con il PAI da parte dell’ Autorità di Bacino dell’Appennino Meridionale
- la VPIA rilasciata dalla Soprintendenza ai Beni Archeologici della Puglia

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riferisce che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi” il proponente rileva che le aree oggetto di intervento non interferiscono con tali zone in quanto la rampa 2 dista circa 600 m dal limite esterno della Lama d’Uva, Gravina di Capo Gavita e di Corneto e circa 300 m in linea d’aria dal Reticolo Idrografico di connessione della Rete Ecologica regionale (R.E.R.) denominato Gravina Petruscio;
- al punto 4 “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, l’area di progetto è esterna a siti protetti;

L'intervento dista oltre 1 km in linea d'aria dal SIC-ZPS IT9130007 e dal Parco Regionale delle Gravine, Fig. 5;

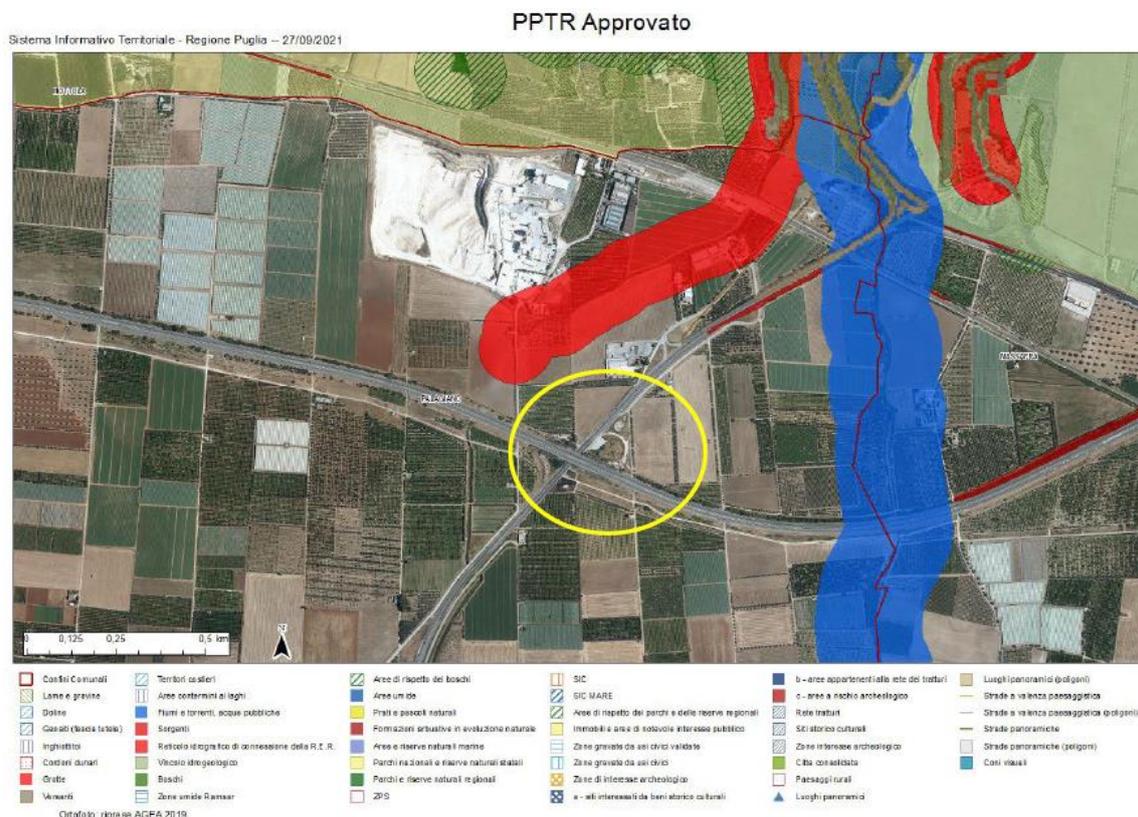


Fig. 5 – Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (Fonte: Lista di Controllo)

- al punto 6 “Zone a forte densità demografica”, l’intervento in progetto si localizza in area prevalentemente agricole;
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, il Proponente rappresenta che le aree oggetto di intervento e quelle del paraggio non presentano una valenza paesaggistica ed archeologica evidenziata all’interno del PPTR o da altra Cartografia di settore;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il Proponente rappresenta che l’area oggetto di intervento ricade in parte in una zona classificata dal PAI ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica; gli interventi proposti sono pertanto soggetti alle prescrizioni e alle indicazioni del Titolo II Assetto Idraulico, artt. 4,6,7,8,9 e 10 delle NTA del PAI. L’area presenta inoltre rischio idraulico da Assente a R4, Figg. 6 e 7.



Figg. 6 e 7 Carta Pericolosità Idraulica e Carta rischio Idraulico del Piano di assetto Idrogeologico (Fonte Lista di Controllo)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 3;
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”, il Proponente evidenzia che Tutta l’area è nella fascia di rispetto stradale.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il proponente rappresenta che pur se le opere in progetto, comporteranno una modifica dello stato dei luoghi, trattandosi di un intervento di completamento della intersezione stradale, in un ambito già compromesso dalla infrastruttura esistente, il progetto non modificherà l’attuale assetto del territorio. L’intervento comporterà esproprio di aree attualmente ad uso agricolo con conseguente cambio di destinazione d’uso per una superficie totale di circa 12.000 mq.

Nel corso delle attività per la realizzazione dell’opera vi sarà emissione di inquinanti in atmosfera, riconducibili unicamente alle attività di movimentazione delle macchine e mezzi di cantiere, ed emissioni di polveri legate alla produzione di materiali provenienti dagli scavi ed alla movimentazione di inerti per la realizzazione dei rilevati stradali. In ogni caso nel corso della realizzazione delle opere verranno messe in atto buone pratiche per contenere e limitare la aerodispersione delle polveri, mediante bagnatura delle superfici e copertura con teloni dei mezzi di trasporto.

In fase di costruzione si prevede la produzione di materiali rivenienti da scavi, parziali demolizioni, rimozione di terreno vegetale. La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni avverrà secondo le vigenti normative in materia. Le terre e rocce da scavo qualora non riutilizzabili in cantiere, saranno avviati presso appositi centri di smaltimento appositamente individuati. Nella documentazione tecnica fornita, il proponente ha individuato sia i siti di approvvigionamento dei materiali inerti, sia gli impianti di conferimento dei materiali prodotti, localizzati entro 30 km dall’area di progetto.

In fase di esercizio, non essendoci variazioni di flussi di traffico, non si prevedono emissioni aggiuntive; al contrario, le rampe di collegamento accorceranno di oltre 5 km il tragitto di immissione tra le due arterie stradali, riducendo le emissioni di gas provenienti dai motori.

Considerazioni e conclusioni

La Società ANAS S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto di realizzazione delle 2 rampe di collegamento tra l'Autostrada "Adriatica" A-14 "Bologna-Taranto" al km 741+332 e la S.S. 7 "Appia" al km 628+700.

Scopo degli interventi è la realizzazione delle due rampe di collegamento della SS 7 al raccordo autostradale della A14, finalizzato ad intensificare i collegamenti tra i due assi stradali, e semplificando l'accesso alla SS 106 dir.

Le opere in progetto, benché interesseranno terreni occupati attualmente da coltivazioni agricole, non modificheranno l'assetto generale del territorio, in quanto l'area è già attraversata da importanti arterie viarie.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione allegata, considerata la finalità degli interventi proposti, e le caratteristiche, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione dei materiali prodotti nel corso delle demolizioni, questi dovranno essere gestite secondo la normativa di settore.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

