



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

**"Ammodernamento S.S. 275 di Santa Maria di Leuca
Tratta Maglie Santa Maria di Leuca"**

(Proponente: ANAS s.p.a. Compartimento per la Viabilità della Puglia)

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443, che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 che contempla, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, l'Ammodernamento S.S. 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione speciale VIA;

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 che regola le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visti in particolare l'art. 18 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto, che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale, nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

AE
Py
A
M

I
Per
JK
A
M

A
P
R
L
M
L
A
E
M
CP

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2002 costitutivo della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "Ammodernamento S.S. 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca" che risulta presentata dall'ANAS s.p.a. Compartimento per la Viabilità della Puglia con nota del 5/5/2003, secondo gli adempimenti di legge, come comunicato con lettera del Servizio VIA pervenuta l'1/7/2003 (Prot. N° CSVIA/300) attestante la completezza della documentazione presentata;

vista la comunicazione di apertura del procedimento, effettuata con nota dell'11/7/2003 (Prot. N° CSVIA/2003/363) dal Presidente della Commissione al Proponente, ai sensi dell'art. 2 del DPCM 14 novembre 2002;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale V.I.A., ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota del 7/8/2003 (Prot. N° CS/VIA/2003/521);

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con la nota del 22/9/2003 ricevuta il 23/9/2003 (Prot. N° CS/VIA/676);

visto e considerato che non è pervenuta alcuna osservazione espressa da enti pubblici e privati;

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne i rifiuti liquidi e solidi e le emissioni inquinanti nell'atmosfera, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, e 20, comma 1, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione istruttoria" e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerato che la corrispondenza al vero delle allegazioni relative al SIA è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

preso atto delle caratteristiche generali dell'opera, dichiarate dal proponente, relative all'Ammodernamento della S.S. 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie Santa Maria di

Reg
se
D
M
I
pe
ju
P
AM

[Handwritten signatures]

UP

Leuca riguardano l'adeguamento alla normativa e l'ampliamento della sede stradale alla sezione B (DM 05/11/2001) tra il km. 0+00 al km 39+736;

**ESPRIME LE SEGUENTI
VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA**

1. Aspetti programmatici

1.1. Coerenza tra i piani ed i programmi (vedi Capitolo 1.2 della Relazione istruttoria)

L'esame del PUTT-Puglia (Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio ed i Beni Ambientali della Regione Puglia) ha evidenziato che la quasi totalità dell'intervento ricade in ambito di valore "(C) distinguibile", con alcune interferenze in ambiti di valore "(B) rilevante" nella parte iniziale e in quella finale dell'intervento. Sono inoltre interessati ambiti di valore "(E) normale" all'altezza di Alessano e di Castrignano del Capo.

Il Proponente precisa che il Progetto, adeguato alle modifiche richieste dai singoli Comuni, è stato approvato e, dove si prevedevano variazioni di tracciato, è stato recepito come Variante agli strumenti urbanistici dai rispettivi Consigli Comunali.

L'analisi degli strumenti urbanistici non riporta la presenza di incompatibilità. Tuttavia, nelle tavole allegato allo Studio, è possibile verificare alcune interferenze con zone urbane o produttive ed aree di rispetto cimiteriale.

Dall'esame di vincoli e segnalazioni di tipo architettonico-archeologico non risultano interferenze dirette e particolari. Tuttavia non è possibile escludere criticità, derivanti dalla vicinanza dell'intervento ad alcuni elementi di pregio. A tale proposito, la Soprintendenza Archeologica della Puglia ha chiesto la tutela di eventuali reperti ed ha espresso l'esigenza di sopralluoghi congiunti e di un approfondimento progettuale.

Per quanto riguarda gli altri vincoli risultano interferenze parziali e puntuali con:

- Vincolo L. 431/85 (boschi) recepito nel D.Lgs 490/99;
- Vincolo L. 431/85 (300 m. dalla costa) recepito nel D.Lgs 890/99;
- Vincolo paesaggistico L. 1497/39;
- Vincolo idrogeologico.

Pertanto, nelle fasi successive della progettazione, andranno pertanto verificati nei particolari gli indirizzi di tutela di tutte le aree interferite.

1.2. Motivazioni dell'opera (vedi Capitolo 1.3 della Relazione istruttoria)

Il Proponente afferma che la S.S. 275 Maglie - S. Maria di Leuca da oltre trenta anni rappresenta un collegamento con il Sud-Salento anacronistico, non solo per la sua larghezza insufficiente (variabile intorno a 8 m.) ma soprattutto per i numerosi attraversamenti di centri abitati (Montesano, Lucugnano, Alessano, Montesardo, Castrignano), che ovviamente producono notevoli rallentamenti all'utenza e disturbo alle aree urbane interessate. Inoltre, su alcuni tratti, a margine della strada, sono sorte numerose attività commerciali e produttive con accesso diretto, generando una situazione

di notevole pericolo. Tali condizioni penalizzano la potenziale crescita socio-economica dell'area del Sud-Salento per cui l'allargamento, l'ammodernamento ed il nuovo tracciato di questa strada rappresentano un'emergenza primaria nel sistema viario Salentino.

2. Aspetti progettuali

2.1. Sintetica definizione dell'opera (vedi Capitolo 2.1 della Relazione istruttoria)

L'Ammodernamento della S.S. 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca completa quanto già realizzato per la S.S. 16. I lavori sono di competenza dell'ANAS SpA, Compartimento della Viabilità per la Puglia e riguardano l'adeguamento e l'ampliamento della sede stradale alla sezione B (DM 05/11/2001), tra il km. 0+00 al km 39+736, con un'occupazione totale di suolo pari a ha 253,44. L'intervento prevede modifiche alla geometria del tracciato, adeguamento alla normativa, nuovi svincoli (in totale 19 + 1 già in costruzione) di raccordo con la viabilità locale e strade di servizio (in totale km 59,48). La sezione è prevista a 4 corsie di m. 3,75 ciascuna, spartitraffico centrale di m. 2,50 e banchine laterali di m. 1,75. L'opera si svolge prevalentemente in rilevato alto (54%), con tratti a raso o rilevato basso (25%), trincea (20%) e viadotto (1%).

I volumi di scavo ammontano a 887.312 m³ (di cui 709.849,60 m³ in roccia ed i restanti in materiali di varia natura). I volumi di riporto corrispondono a 3.979.820 m³, divisi in materiali provenienti solo da cave (1.590.620 m³) e in materiali provenienti sia da scavi che da cave (2.389.200 m³). Non è indicata la percentuale dei materiali di scavo riutilizzabili.

L'importo previsto dei lavori è di € 113.620.618.

2.2. Alternative progettuali (vedi Capitolo 2.3 - 2.4 della Relazione istruttoria)

Nello studio del traffico sono stati considerati due scenari: scenario "0" riferito allo stato attuale e scenario "1" al 2020.

La verifica del livello di servizio nello scenario "0" ha portato il Proponente a concludere che la sezione stradale attuale non è quella più idonea ad assorbire i flussi attuali né, a maggior ragione, i flussi previsti per il 2020.

La verifica dei livelli di servizio nelle due ipotesi di progetto ha dato i seguenti risultati:

- Soluzione A, carreggiata unica con una corsia per senso di marcia (con livello di servizio al 2020 compreso tra "D" e "F" quindi tra "instabile" e "ipercritico").
- Soluzione B, carreggiate separate (con livello di servizio prevalente di tipo "A" quindi a "circolazione libera").

Pertanto la sola soluzione percorribile è risultata la B.

Inoltre sono state esaminate due varianti ognuna delle quali presenta due tracciati alternativi in corrispondenza di centri abitati:

Nociglia-Montesano;
Tricase.

Ambedue le varianti considerano un primo tracciato prossimo ai centri abitati che, in gran parte o totalmente, segue il tracciato esistente della SS 275, ed un secondo tracciato lontano che attraversa il territorio agricolo.

Per quanto riguarda l'analisi delle soluzioni alternative, è stato fatto un confronto qualitativo tra svantaggi e vantaggi dei tracciati considerati. Per la variante Tricase le motivazioni sono risultate subito convincenti (non interferenza con l'abitato esistente, servizio a un territorio più vasto). Meno convincenti erano apparse, in primo esame, le motivazioni della soluzione prescelta per la variante Nociglia-Montesano. Tuttavia le giustificazioni fornite dal Proponente, a specifiche domande del Gruppo istruttore, e l'osservazione diretta dei luoghi hanno portato a confermare la validità della scelta progettuale.

2.3. Fasi di realizzazione dell'opera (vedi Capitolo 2.7 della Relazione istruttoria)

Dall'analisi costi-benefici si ricava che i lavori dureranno 4 anni. L'opera è suddivisa in 3 tronchi o stralci: il primo stralcio è diviso in 3 fasi, il secondo in 2 ed il terzo in un'unica fase. Non sono stati forniti dal Proponente dati più dettagliati sulla durata delle singole fasi.

2.4. Mitigazioni e compensazioni (vedi Capitolo 2.8 della Relazione istruttoria)

Il Proponente ha individuato e descritto analiticamente gli interventi di mitigazione. Sostanzialmente tali interventi consistono nella interposizione di filtri e barriere, sia artificiali che naturali, per l'abbattimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nella raccolta e canalizzazione delle acque meteoriche, nel controllo e depurazione delle acque di piattaforma e dei liquidi inquinanti, nel controllo degli inquinamenti prodotti in fase di cantiere, nell'inserimento paesaggistico delle opere con rimodellamenti morfologici ed impiego di vegetazione, nella riduzione degli ingombri ed in varie forme di ripristino della continuità territoriale sia per le attività agricole che per gli spostamenti della fauna.

Non sono state previste specifiche misure di monitoraggio.

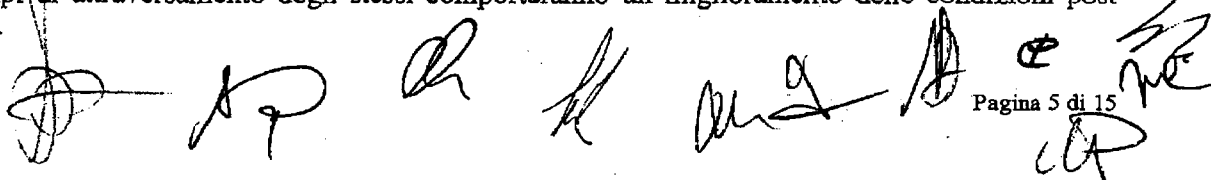
3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1. Componente atmosfera e clima (vedi Capitolo 3.1 della Relazione istruttoria)

Vengono rilevati dal Proponente valori di inquinanti abbastanza sotto i limiti previsti dalla normativa ad eccezione del benzene per il quale nei paesi di Lucignano, Alessano, Montesardo e Gagliano del Capo sono stati rilevati valori doppi rispetto ai limiti consentiti. L'indagine è stata effettuata lungo la viabilità esistente mentre non sono stati individuate e studiate altre sorgenti inquinanti presenti nell'area.

In riferimento alla fase di cantiere, il Proponente riconosce che le diverse operazioni comporteranno inevitabilmente situazioni di inquinamento atmosferico dovute ai gas di scarico prodotti dalle macchine ed al rilascio di sostanze aerodisperse.

Il Proponente comunque afferma che l'allontanamento del traffico dai centri urbani e la riduzione dei tempi di attraversamento degli stessi comporteranno un miglioramento delle condizioni post operam.



3.2. Componente ambiente idrico (vedi Capitolo 3.2 della Relazione istruttoria)

Il Proponente ritiene che l'impatto del progetto sia da considerarsi poco significativo in merito ad attraversamento di corsi d'acqua poiché manca una rete idrografica. Quindi è praticamente nullo il rischio di intorbidamento ed inquinamento delle acque superficiali. Mentre il rischio d'impatto è valutato di entità medio-alta, laddove il tracciato attraversa terreni con valori di permeabilità più alti o i rari "corsi d'acqua" comunque esistenti.

La condizione di maggiore criticità è rappresentata dallo smaltimento delle acque meteoriche, particolarmente nei passaggi in trincea. Il punto di massimo scavo del tratto in trincea è localizzato in prossimità dell'abitato di Lucugnano.

Per quanto concerne la localizzazione degli eventi incidentali e la loro probabilità, il rischio reale di impatto è ugualmente valutato di entità medio-alta, lungo tutto il tracciato di progetto.

3.3. Componente ambientale suolo e sottosuolo (vedi Capitolo 3.3 della Relazione istruttoria)

Dall'analisi della documentazione relativa al PUTT e al PRA della Regione Puglia, si nota che il territorio di interesse ricade in aree appartenenti a fasce di vulnerabilità degli acquiferi medio - alte. Inoltre, come già ricordato in precedenza, il Proponente afferma che ci sono possibili rischi di inquinamento delle acque sotterranee, derivanti dalla circolazione di veicoli e da incidenti stradali eventualmente coinvolgenti mezzi adibiti al trasporto di sostanze contaminanti. Tale vulnerabilità probabilmente deriva dall'accentuata permeabilità dei terreni e delle rocce.

Non sono comunque previste variazioni significative del regime delle acque profonde.

La componente ambientale suolo e sottosuolo viene ad essere interessata dal progetto soprattutto per quanto riguarda l'assetto morfologico ed il rischio di inquinamento dei terreni e delle acque.

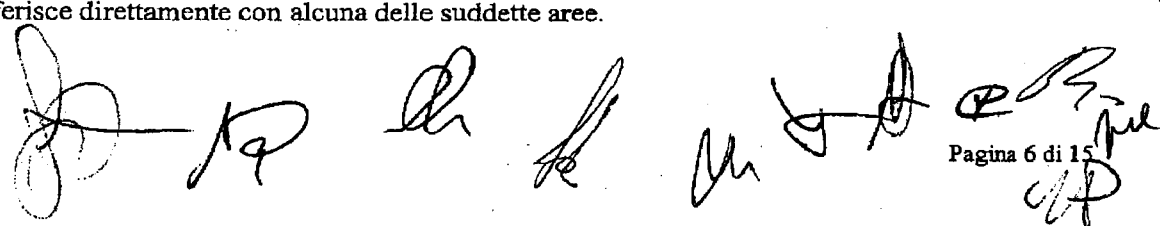
Gli impatti più significativi sull'uso del suolo derivano soprattutto dal suo maggiore consumo nei tratti in allargamento della strada e nei tratti in variante.

3.4. Componente vegetazione, flora e fauna (vedi Capitolo 3.4 della Relazione istruttoria)

Le interferenze sono dovute all'attraversamento delle aree ed alle trasformazioni che si produrranno per effetto dei lavori di adeguamento del tracciato attuale o della realizzazione delle varianti. L'area, allo stato attuale, presenta un forte degrado sotto il profilo vegetazionale ed è estremamente impoverita sotto quello floristico. La vegetazione è costituita prevalentemente da seminativi non irrigui (grano ed orzo), uliveti e tratti di vegetazione spontanea

Le stesse considerazioni valgono per la presenza di specie faunistiche significative.

Sono indicate 22 aree protette che, a diverso titolo e con diversi livelli di tutela (compresi gli ambiti appartenenti alla rete europea di aree protette "Natura 2000": pSIC, ZPS), sono collocate nell'ambito territoriale studiato. Il Proponente precisa comunque che il tratto di strada in progetto non interferisce direttamente con alcuna delle suddette aree.



3.5. Componente ecosistemi (vedi Capitolo 3.5 della Relazione istruttoria)

L'ambiente interessato dall'opera è prevalentemente costituito da un "ecosistema artificiale" a forte componente antropica, al quale è attribuibile un valore naturalistico medio-basso, rappresentato da seminativi e/o pascoli, e prevalentemente da monocoltura arborea (olivo).

Componenti ambientali di tipo naturale o meglio semi-naturale, sono limitate nell'estensione e ridotte come importanza rispetto al resto del territorio.

Le principali interazioni tra opera-componente riguardano l'interruzione della continuità dell'unità ecosistemistica e la riduzione della diversità biologica.

3.6. Componente "uomo" e salute pubblica (vedi Capitolo 3.6 della Relazione istruttoria)

Il Proponente afferma che le maggiori criticità riguardano:

- funzionalità della strada;
- livelli di sicurezza delle infrastrutture ed incidentalità;
- impatto acustico ed atmosferico.

Quindi per l'analisi post-operam e, in particolare, per le condizioni di esposizione della popolazione rimanda alle Componenti Atmosfera, Rumore, Vibrazioni del Quadro di Riferimento Ambientale e per le mitigazioni al Quadro di Riferimento Progettuale.

I miglioramenti introdotti per la sicurezza e la funzionalità della strada portano il Proponente a ritenere che l'intervento avrà solo effetti migliorativi.

3.7. Rumore e vibrazioni (vedi Capitolo 3.7 della Relazione istruttoria)

Non è presente nello studio la zonazione acustica dei Comuni attraversati dall'opera. Le condizioni ante operam sono comunque riconosciute "gravi" in un territorio fortemente antropizzato ed in presenza di insediamenti urbani, produttivi e agricoli. L'indagine acustica è stata effettuata solo lungo la strada esistente e manca una stima degli impatti che si verranno a determinare durante la fase di cantiere. Nella progettazione è stata considerata la presenza di ricettori sensibili, per la definizione degli interventi di mitigazione, ma senza specificarli e caratterizzarli.

Il Proponente considera che anche post operam permarrà una situazione acustica grave.

3.8. Radiazioni (vedi Capitolo 3.8 della Relazione istruttoria)

La componente non è stata trattata perché non riferibile al tipo di opkra in esame.

3.9. Componente paesaggio (vedi Capitolo 3.9 della Relazione istruttoria)

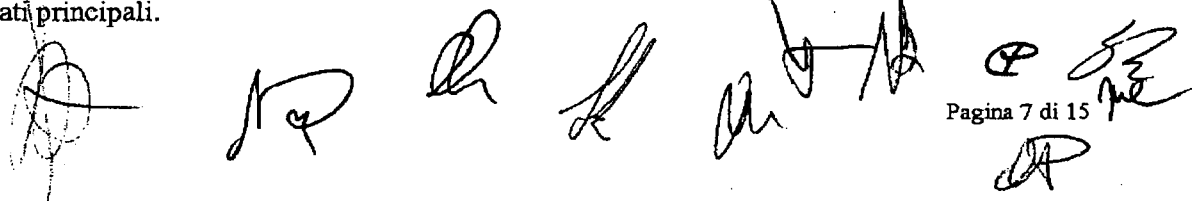
Il paesaggio del territorio, interessato dal tracciato, è uniforme, occupato dalle attività agricole e dalla presenza di insediamenti concentrati e collegati tra con una rete di percorsi che raggiungono i centri abitati principali.

BE
MPT
D
M
Z

k

pen

M
A



Il Proponente conclude che l'impatto sugli aspetti paesaggistico-percettivi può essere definito basso ed in gran parte mitigabile mediante adeguati interventi d'inserimento come il rimodellamento morfologico e gli impianti a verde.

3.10. Sintesi delle integrazioni (Vedi contenuti del **Capitolo 4** della relazione istruttoria)

Sono state richieste due integrazioni.

1) Tenuto conto che il tracciato alternativo al progetto, denominato "Soluzione A" (Tav. P009 01 PLA ST 03.1 1) che passa ad Ovest dei Comuni di Botrugno e Nociglia, appare meritevole di approfondimento dal punto di vista funzionale ed urbanistico. In particolare, tenuto conto che, per i due Comuni citati, il tracciato alternativo non verrebbe a trovarsi a diretto contatto delle abitazioni, evitando così le incidenze negative sulla popolazione insediata e sull'assetto urbanistico. Inoltre, tenuto conto che, nel Comune di Nociglia, il tracciato alternativo, separando nettamente il traffico di lunga percorrenza da quello di interesse locale, potrebbe evitare dei flussi di traffico anomali anche nella considerazione che il mantenimento ed il potenziamento delle funzioni di asse commerciale per la SS 275 non parrebbero compatibili con il suo ruolo. Alla luce di tali considerazioni e di quelle espresse nel Quadro di Riferimento Progettuale (Rel. P009 01 P SIA ST 001, pag. 15), dove si manifestava l'estrema pericolosità del tratto a Sud dell'abitato di Nociglia, si invita a:

- riconsiderare il tracciato alternativo (denominato "Soluzione A") documentando in maniera quantitativa e non solo qualitativa le motivazioni che hanno portato ad escludere la soluzione più occidentale e tenendo comunque presente che le condizioni di vita e di lavoro delle popolazioni e la salvaguardia della vita umana devono occupare un posto più elevato rispetto alla conservazione di essenze vegetali chiaramente introdotte dall'uomo.

Nella risposta il Proponente conferma che è da preferire la "Soluzione B", ritenendo che i vantaggi della "Soluzione A" siano inferiori agli svantaggi. In particolare la "Soluzione A":

- attraversa una zona che non ha avuto recenti trasformazioni, dove sono presenti un boschetto ed un uliveto;
- richiede maggiori espropri (da m² 280.000 a m² 680.000) con interruzione di colture agricole;
- comporta maggiori costi di costruzione;
- comporta la necessità di ammodernare comunque il preesistente tracciato della SS 275, nel tratto dove si affacciano le attività artigianali e commerciali, e di "riammagiarlo" con opportuni svincoli al nuovo.

2) Nella parte finale dell'opera in esame, dalla rotatoria di Castrignano del Capo si origina una "strada di servizio" le cui caratteristiche sono sensibilmente diverse da quelle che contraddistinguono la Strada Statale 275 e le relative "complanari". Va considerato inoltre che detta strada andrebbe ad incidere su aree in cui, al vincolo paesaggistico, si sovrappongono il vincolo idrogeologico ed il vincolo di tutela dei beni culturali ed ambientali (D.L. n. 29 ottobre 1999 n. 490). Pertanto si richiedono:

- un'analisi del traffico che giustifichi questa parte dell'opera;
- l'indicazione delle eventuali misure da adottare per mitigare e/o compensare l'impatto sull'ambiente che appare sin d'ora rilevante.

Il Proponente presenta un nuovo tracciato per la strada con piccole modifiche che consentono l'utilizzazione all'80% di strade interpoderali preesistenti ed una sezione di tipo F2 "strade di

collegamento extraurbano" con carreggiata di m. 8,50. La necessità di una strada di collegamento tra lo svincolo della nuova SS 275 e la SS 173 è giustificato attraverso l'allegato "monitoraggio del traffico" effettuato dall'ANAS nel periodo fine luglio inizio agosto 2003. Lo studio indica (tab. 3 e tab. 3A), per l'ultimo tratto considerato (a Sud di Alessano), degli spostamenti giornalieri pari a 8.155 veicoli (di cui 7.748 leggeri e 407 pesanti, corrispondenti al 5%) essenzialmente di tipo turistico.

3.11. Interazione fra fattori di cui ai precedenti paragrafi (vedi Capitolo 5 della Relazione istruttoria)

Le principali criticità, individuate dal Proponente nello SIA, descritte nei precedenti paragrafi ed in maniera più approfondita nella Relazione istruttoria, riguardano:

Quadro di Riferimento Progettuale

- contributo all'inquinamento atmosferico da parte di mezzi d'opera;
- produzione significativa di polveri per il movimento terre;
- trasporto di sostanze attraverso il vento, la pioggia o per convezione;
- ricadute secche al suolo per gravità;
- alterazione dell'assetto idrico e rischio di inquinamento delle falde durante le fasi di cantiere.

BE
Mig
S

Quadro di Riferimento Ambientale

- trasporto di sostanze in forma libera o legata al particolato;
- sversamenti accidentali;
- inquinamento sistematico ad opera dei residui di carburante e di usura pneumatici;
- percolazione di sostanze inquinanti nel sottosuolo;
- modifica dell'assetto morfologico dei terreni;
- sottrazione di suolo fertile;
- frammentazione dell'ambiente con potenziale pregiudizio degli assetti ecosistemici, idrogeologici e territoriali;
- occupazione temporanea suolo per opere di adeguamento e/o realizzazione;
- alterazione di composizione e struttura delle fitocenosi;
- sottrazione di vegetazione;
- sottrazione e/o alterazione di habitat faunistici;
- interferenze con gli spostamenti della fauna;
- alterazione della struttura di unità ecosistemiche;
- situazione acustica ante operam "grave" e che resterà tale post operam;
- alterazione del valore paesaggistico di elementi insediativi;
- alterazione della percezione del paesaggio;
- danneggiamento del valore paesaggistico di elementi naturalistici.

M
F

h

Jan

pel

S

Oltre agli impatti dichiarati dal Proponente, per i quali ha indicato le relative misure di mitigazione, sono emerse, nel corso dell'istruttoria, le seguenti criticità:

⊕ JP Q H An

A S
⊕ S
CP Jue

Quadro di Riferimento Programmatico

- a. L'esame del PUTT-Puglia ha evidenziato che il tracciato stradale mostra alcune interferenze con ambiti di valore "(B) rilevante" nella parte iniziale e in quella finale dell'intervento. Sono inoltre interessati ambiti di valore "(E) normale", nella parte finale all'altezza di Alessano e di Castrignano del Capo, e la rotatoria finale interessa parzialmente gli ambiti "(C) distinguibile" e "(D) relativo", mentre il previsto collegamento da quest'ultimo svincolo alla costa è quasi interamente in ambito "(D) relativo".
- b. In particolare, il collegamento dalla rotatoria finale alla SS 173 sulla costa, ricade quasi interamente in ambito "(D) relativo" sempre del PUTT. A questo vincolo paesistico si sovrappongono il vincolo idrogeologico e, in parte, il vincolo del D.Lgs. 490/99 per la fascia costiera. Inoltre nelle vicinanze vi è la località Maturano, dove è stata individuata una zona archeologica di notevole importanza, che fa presupporre l'esigenza di particolari cautele. Sull'opportunità di realizzare una strada di collegamento in questo tratto è stata chiesta un'integrazione. L'ulteriore documentazione trasmessa non portato motivazioni sufficienti a giustificare l'opportunità di realizzare quest'ultima opera a fronte dei suoi impatti.
- c. Dall'esame di vincoli e segnalazioni architettonico-archeologici non è possibile escludere criticità, derivanti dalla vicinanza dell'intervento ad alcuni elementi di pregio. A tale proposito, la Soprintendenza Archeologica della Puglia, pur dando parere favorevole al Progetto, ha chiesto la tutela di eventuali reperti e con l'esigenza di sopralluoghi congiunti e di un approfondimento progettuale.

Quadro di Riferimento Progettuale

- d. Lungo il tracciato di un'opera lunga 39,736 km, è previsto un rilevante numero di svincoli: n. 19 + 1 in corso di costruzione. Di questi ben n. 7 si sono distribuiti nel tratto corrispondente alla Tangenziale di Maglie. Anche se in buona parte tali svincoli sono già esistenti, quelli intorno a Maglie sino a Scorrano e quelli ubicati nel territorio compreso tra Montesano, Andrano e Tricase non sembrano indispensabili alla funzionalità dell'opera. In sintesi verrebbe realizzato in media uno svincolo ogni 2 km. L'analisi svolta ha fatto ritenere che, in seguito alla realizzazione di tutti gli svincoli, potrebbero divenire fattori di criticità: l'elevato consumo di suolo richiesto da ciascun svincolo e la creazione di aree intercluse; la minor funzionalità della strada extraurbana a rapido scorrimento; la sottoutilizzazione delle complanari.
- e. Per quanto riguarda l'inserimento dell'opera nel paesaggio, è emerso che il viadotto S. Dana, previsto in parte a cassone monocellulare di m. 2,60 di altezza con lamiera in acciaio di colore bronzo-scuro, contrasta fortemente con le caratteristiche dell'ambiente e con le tradizioni locali nell'uso dei materiali costruttivi.
- f. Negli elaborati di progetto e nel Quadro di riferimento Progettuale risulta poco approfondita l'articolazione delle attività di costruzione, per la quale non sono definiti le fasi ed i tempi di ogni singola tratta nonché la localizzazione, il dimensionamento e le caratteristiche di tutte le aree di cantiere.
- g. Tenendo conto dell'elevata antropizzazione dell'area e della presenza di attività agricole, è stato osservato nel corso dell'istruttoria che permane il rischio di interruzione della continuità del territorio e delle infrastrutture durante la fase di costruzione.

- h. I dati di Progetto hanno evidenziato come sia previsto l'impiego di una consistente quantità di materiali per i rilevati pari a quasi 4 milioni di m³, che mal si concilia con l'andamento altimetrico del tracciato dal momento che lo stesso non mostra variazioni significative nella morfologia del suolo.
- i. L'attività istruttoria ha evidenziato che tra le misure collegate all'attuazione dell'opera non sono state previste dal Proponente specifiche misure di monitoraggio.

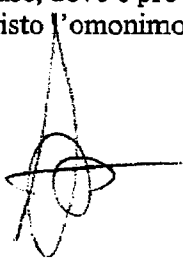
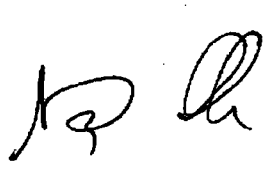

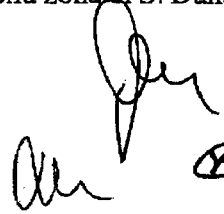
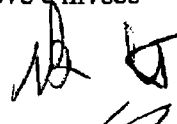
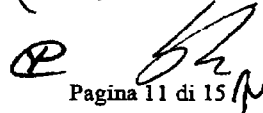

Quadro di Riferimento Ambientale

- j. Non è stata effettuata la previsione degli effetti di trasporto delle emissioni, in fase di cantiere e di esercizio, mediante l'impiego di modelli di diffusione in atmosfera. Inoltre, a fronte delle indicazioni presentate nello studio, non si possono trascurare gli effetti temporanei sull'atmosfera, dovuti all'attività dei cantieri sulle popolazioni e sull'attività agricola, con particolare riferimento alla presenza, al momento non definita, di ricettori sensibili.
- k. Il Proponente ha dichiarato che l'intervento ricade in aree dove la vulnerabilità delle acque sotterranee è medio-alta. Pertanto, oltre agli impatti già evidenziati nello Studio, particolarmente per i tratti in trincea permane una criticità legata all'eventuale ristagno in superficie ed alle modalità di dispersione delle acque nel sottosuolo in presenza di litotipi permeabili.
- l. E' evidente nelle planimetrie di progetto, esaminate durante l'istruttoria, la presenza sul territorio di fenomeni tipici del carsismo quali ad esempio le doline o gravine. Si ritiene che tali elementi, se ben conservati e di dimensioni rilevanti, abbiano una notevole importanza nella caratterizzazione del paesaggio.
- m. Anche se non sono presenti interferenze dirette con pSIC e ZPS, si potrebbero verificare fenomeni di "perturbazione" soprattutto in relazione alla eventuale presenza di "corridoi ecologici" ugualmente previsti e tutelati dalla normativa delle rete "Natura 2000".
- n. L'istruttoria ha evidenziato, nell'analisi della Vegetazione, l'importanza del territorio intorno a Tricase, particolarmente per quanto riguarda la presenza di unità forestali.
- o. E' stata altresì evidenziata la necessità di integrare le indagini già effettuate con la redazione di mappe della rumorosità; nelle quali venga riportata l'ubicazione e la specificazione dei ricettori sensibili, sia per quanto riguarda la fase di costruzione che di esercizio, al fine di verificare, localizzare e dimensionare meglio le misure di contenimento degli impatti.
- p. In particolare, dal momento che l'impatto da rumore è stato definito dal proponente come "grave" anche post operam, si ritiene che le misure di mitigazione, previste per il rumore e le vibrazioni, debbano essere verificate ed integrate.
- q. Anche se il Proponente ritiene che l'impatto sui caratteri paesaggistici e percettivi sia nel complesso basso, sono emerse almeno due aree di particolare criticità nella zona ad Ovest di Tricase, dove è prevista la realizzazione di una trincea, e nella zona di S. Dana dove è invece previsto l'omonimo viadotto.







**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA
COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMessa,**

PARERE POSITIVO

sul progetto "Ammodernamento S.S. 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca", fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni.

Il Progetto definitivo deve:

1. ridurre il numero degli svincoli, risultato troppo alto (20) in relazione alla lunghezza totale dell'opera (meno di 40 km.); in particolare, non sembra indispensabile, anzi appare in contrasto con la funzionalità dell'opera, la presenza di 7 svincoli nel tronco tra Maglie e Scorrano, così come eccessivi appaiono quelli previsti nel territorio compreso tra Montesano, Andrano e Tricase;
2. svolgere un più approfondito studio dell'andamento altimetrico del tracciato in modo da ridurre il fabbisogno della consistente quantità di materiali, prevista per i rilevati (pari a quasi 4 milioni di m³), che appare eccessiva se la si confronta con la situazione morfologica dei luoghi; diminuire la profondità della trincea per limitare l'interruzione della continuità del paesaggio, nella zona ad Ovest di Tricase, dove è necessario un diverso modellamento delle livellette stradali con un miglior adeguamento all'assetto morfologico dei luoghi;
3. stralciare la strada di servizio, che collega la rotatoria di Castrignano del Capo alla SS 173 lungo la costa, per le rilevanti interferenze ambientali in coerenza con i vincoli vigenti nell'area;
4. definire un dettagliato progetto di cantierizzazione, indicando per ciascuna tratta fasi e tempi di esecuzione, localizzazione, dimensione e caratteristiche di ciascun cantiere, area di deposito o luogo di lavorazioni speciali con le relative misure di mitigazione degli impatti;
5. effettuare le indagini integrative, a quelle già svolte, e sviluppare i modelli di simulazione necessari a definire le aree di ricaduta dell'inquinamento atmosferico, sia in fase di cantiere che di esercizio, in modo da individuare e caratterizzare i ricettori sensibili e nel contempo definire e localizzare le misure di attenuazione necessarie;
6. per quanto riguarda i rumori, integrare le indagini già effettuate con la redazione di mappe isofoniche della rumorosità e l'esatta individuazione dei ricettori sensibili, sia per quanto riguarda la fase di costruzione che di esercizio; completare inoltre le indagini per un periodo più esteso di rilevazione al fine di verificare meglio le misure di contenimento degli impatti già previste;
7. determinare la natura e la permeabilità dei litotipi nonché la struttura dell'acquifero ricevente nei luoghi di smaltimento delle acque reflue, facendo ricorso ad adeguati studi idrogeologici ed indagini geognostiche; gli studi dovranno fornire i parametri fondamentali per il dimensionamento delle trincee e di ogni altro apparato di dispersione delle acque nel sottosuolo, onde evitare qualsiasi forma di ristagno in superficie e di inquinamento sotterraneo, e parimenti accertare l'interferenza con eventuali falde secondarie e con la falda

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten initials]

profonda, della quale dovrà essere definito l'andamento spaziale anche mediante il tracciamento delle isopieze;

8. realizzare, in tutti i tratti in cui la strada passa in trincea, adeguati canali di guardia da ubicare in corrispondenza delle linea sommitale dello scavo in modo da impedire il ruscellamento; prevedere sulle stesse scarpate adeguate opere di sistemazione idrogeologica, facendo ricorso a interventi di ingegneria naturalistica;
9. fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, per le opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione previste, adottando le *"Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde"* del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; fare inoltre riferimento, ai fini della progettazione definitiva, al *"Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica"* della Regione Lombardia ed al *"manuale di ingegneria naturalistica"* della Regione Lazio o ad altri manuali qualificati;
10. applicare, per quanto riguarda la progettazione strutturale delle opere, le nuove norme sismiche (Ord. P.C.M. 20 marzo 2003 n. 3274);
11. sottoporre ad adeguate misure di tutela le forme carsiche (doline o gravine, etc.), rilevate sulle planimetrie di progetto, soprattutto se ben conservate;
12. realizzare sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona; pertanto privilegiare l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica; garantire altresì per le aree sistemate, comprese quelle intercluse dagli svincoli, la manutenzione per almeno 5 anni dall'impianto;
13. rivestire le pile del viadotto, almeno alla base, con paramenti costituiti da frammenti di pietra locale, per favorire l'inserimento dell'opera e la mitigazione dell'impatto, considerando che il paesaggio risulta ampiamente caratterizzato da diffusi affioramenti di rocce carbonatiche;
14. recepire e sviluppare le misure di mitigazione e compensazione, puntuali e di carattere generale, previste nello SIA e successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;

Nella fase di cantiere si deve:

15. mantenere l'emissione delle polveri entro i limiti di legge, adottando tutti i provvedimenti utili al riguardo, anche al fine di evitare processi di regressione della capacità fotosintetica della vegetazione; adottare tutte le misure necessarie per ridurre le vibrazioni e i rumori, particolarmente in prossimità di centri abitati e di ogni tipo di abitazione;
16. utilizzare mezzi d'opera omologati secondo le normative più recenti per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico, ed adottare idonee misure di stabilizzazione delle piste di cantiere;
17. garantire il più possibile l'efficienza della viabilità locale, sin dalla fase di cantiere, tenendo conto della diffusa antropizzazione dell'area e delle attività agricole presenti;

Il Proponente deve inoltre:

18. predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;
19. anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
20. predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
21. redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

Si raccomanda inoltre :

- a. di svolgere le necessarie verifiche per garantire che la progettazione definitiva si attenga alle norme, avendo riscontrato alcune difformità di interpretazione sui valori attribuiti agli ambiti classificati dal PUTT-Puglia ed attraversati dal tracciato;
- b. di garantire la corretta gestione dell'intervento attraverso una costante ed attenta manutenzione delle opere esistenti, in modo da garantire i livelli di efficienza previsti nella progettazione; avviare, inoltre, le sostanze che periodicamente saranno prelevate dalle vasche di decantazione ad apposite discariche e/o depuratori, specificandone ubicazione e tipologia;
- c. di prevedere idonee misure per ridurre le "perturbazioni" e per garantire la presenza di "corridoi ecologici" nelle aree dove il percorso stradale si avvicina a pSIC e ZPS;
- d. di progettare l'adeguata sistemazione ed il recupero paesaggistico delle aree residuali di precedenti interventi, delle aree interessate da manufatti da dismettere, delle aree interessate dal sedime dell'attuale tracciato, delle aree intercluse e dei cantieri, con l'obiettivo di dare continuità e profondità alle formazioni vegetali, collegandole in rete ecologica ed utilizzando le specie appartenenti alle serie autoctone;
- e. che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).

Roma, 21 ottobre 2003

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)
Ing. Francesco LA CAMERA
Ing. Claudio LAMBERTI
Dott. Vittorio AMADIO
Ing. Pietro BERNA

[Handwritten signatures and names over dotted lines]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Arch. Eduardo BRUNO
Dott. Massimo BUONERBA
Ing. Giuseppe CARLINO
Prof. Ing. Alberto FANTINI
Avv. Flavio FASANO
Arch. Franco LUCCICHENTI
Dott. Giuseppe MANDAGLIO
Prof. Antonio MANTOVANI
Avv. Stefano MARGIOTTA
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO
Ing. Alberto PACIFICO
Prof. Ing. Monica PASCA
Ing. Giovanni PIZZO
Ing. Pier Lodovico RUPI
Prof. Ing. Nunzio SCIBILIA

Eduardo Bruno
Massimo Buonerba
Giuseppe Carlino
Alberto Fantini
Flavio Fasano
Franco Luccichenti
Giuseppe Mandaglio
Antonio Mantovani
Stefano Margiotta
Rodolfo M.A. Napoli
Maurizio Onofrio
Alberto Pacifico
Monica Pasca
Giovanni Pizzo
Pier Lodovico Rupi
Nunzio Scibilia