

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
AMMODERNAMENTO S.S. 275 (TRATTA MAGLIE-SANTA MARIA DI LEUCA)

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1, tra i "Sistemi stradali e autostradali" del "Corridoio Plurimodale Adriatico", con la dizione "Maglie-Santa Maria di Leuca", il progetto in esame con un costo complessivo dell'opera di 113,621 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto 8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota n. 485 del 2 agosto 2004 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento "Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca)", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali;

VISTA la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Puglia, sottoscritta il 10 ottobre 2003;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di

procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che all'opera è stato attribuito il CUP F32C04000070002;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la SS 275 Maglie-Santa Maria di Leuca rappresenta un collegamento con il Sud-Salento inadeguato in relazione all'insufficiente larghezza (attualmente variabile intorno a 8 m), ma soprattutto in considerazione dei numerosi attraversamenti di centri abitati che producono notevoli rallentamenti all'utenza e disturbo alle aree urbane interessate;
- che l'intervento proposto consiste nell'ampliamento della sede stradale e nell'adeguamento alla sezione B (strade extraurbane principali), di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 5 novembre 2001, tra il Km 0+00 e il Km 39+736 e presuppone anche modifiche alla geometria del tracciato, nuovi svincoli di raccordo con la viabilità locale (in totale 19) e strade di servizio (in totale Km. 59,48);
- che, più specificatamente, i lavori previsti e diversamente articolati per i tre tronchi in cui è suddivisibile l'arteria comportano una sezione a quattro corsie di m 3,75 ciascuna, con spartitraffico centrale di m 2,50 e banchine laterali di m 1,75;
- che il progetto preliminare, corredato dallo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso, in data 7 maggio 2003, dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle altre Amministrazioni ed enti competenti, nonché agli enti gestori delle interferenze;
- che, nella stessa data, è stata data notizia dell'avvio del procedimento mediante avviso pubblicato su due quotidiani;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, con nota del 18 novembre 2003;
- che parere favorevole, con prescrizioni, ha formulato anche il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 18 novembre 2003, sulla scorta delle considerazioni svolte dalle competenti Soprintendenze;

- che la Regione Puglia si è pronunciata positivamente, con prescrizioni, sotto il profilo della compatibilità ambientale e che la medesima, sentiti i Comuni interessati, con nota del 20 aprile 2004 ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 3, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, ai fini della localizzazione dell'opera;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è individuato in A.N.A.S. S.p.A;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'intervento ammonta a 165,527 Meuro, di cui 113,548 per lavori a base d'appalto e 51,979 per somme a disposizione, tra cui 6,1, in particolare, per "interferenze";
 - che è stata sottoscritta, in data 21 novembre 2003, una convenzione tra la Regione Puglia e l'ANAS S.p.A, in cui si precisa che l'opera in questione sarà realizzata interamente con il contributo finanziario della Regione, senza risorse pubbliche statali aggiuntive;

DELIBERA

1 *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi del disposto dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare di "ammodernamento della S.S. 275 (tratta Maglie-Santa Maria di Leuca)".
- E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera stessa.
- 1.2 Ai sensi del citato articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 165,527 Meuro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, e sono suddivise tra prescrizioni da attuare in sede di progettazione definitiva, prescrizioni da attuare nella fase di cantiere e "altre prescrizioni".

Le raccomandazioni sono riportate nella 2^ parte del suddetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito ad alcune di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. *Clausole finali*

- 2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento "ammodernamento della S.S. 275 (tratta Maglie-Santa Maria di Leuca)", approvato con la presente delibera.
- 2.2 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto definitivo recepisca le prescrizioni che, secondo quanto indicato nell'allegato, debbono essere recepite in tale fase progettuale. Il soggetto aggiudicatore verificherà che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dandone assicurazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 2.3 Il citato Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 2.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.
- 2.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 20 dicembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Domenico SINISCALCO

ALLEGATO

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE
DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE I - PRESCRIZIONI

1.1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva

- Prescrizioni di ordine tecnico
- Prescrizioni di carattere ambientale
- Prescrizioni di carattere archeologico

1.2 Prescrizioni da ottemperare nella fase di cantiere

1.3 Altre prescrizioni

PARTE II - RACCOMANDAZIONI

8

PARTE I – PRESCRIZIONI

1.1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva

Prescrizioni di carattere tecnico

1. Si dovrà ridurre il numero degli svincoli, risultato troppo alto (20) in relazione alla lunghezza totale dell'opera (meno di 40 km); in particolare, si dovrà intervenire nella riduzione dei 7 svincoli nel tronco tra Maglie e Scorrano, così come in quelli previsti nel territorio compreso tra Montesano, Andranno e Tricase;
2. Si dovrà 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 metri cubi), che appare eccessiva se la si confronta con la situazione morfologica dei luoghi; si dovrà altresì ridurre 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. Si dovrà stralciare la strada di servizio che collega la rotatoria di Castrignano del Capo alla SS173 lungo la costa, per le rilevanti interferenze ambientali in coerenza con i vincoli vigenti nell'area;
4. Si dovrà 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. Si dovranno applicare, per quanto riguarda la progettazione strutturale delle opere, le nuove norme sismiche (Ord. P.C.M. 20 Marzo 2003 n. 3274);

6. Si dovrà elaborare una variazione del tracciato della complanare posta tra il Km 20+700,60 e il Km 23+220,67 che passa a ridosso dell'area pSIC, scegliendo un percorso preferibilmente adiacente alla SS 275;
7. Si dovrà sopprimere la complanare nel tratto finale del tracciato, che ricade in agro di Gagliano del Capo costituente la bretella di collegamento tra la vecchia SS275 e la litoranea S.P. 173, ricadente parzialmente nell'area individuata come area naturale protetta regionale Litoranea Otranto – Santa Maria di Leuca, per la quale tuttavia non è stata ancora definita con esattezza la perimetrazione;
8. La progettazione delle opere d'arte, quali sovrappassi e sottopassi, al fine di attenuare l'impatto visivo dei manufatti, dovrà ricorrere all'uso di carter laterali per gli impalcati, ad a tipologie di spalle meno impattanti rispetto alle tipologie allegate al progetto preliminare;

Prescrizioni di carattere Ambientale

Compensazione e mitigazione

1. Per quanto riguarda i rumori, si dovranno integrare le indagini già effettuate con la redazione di mappe isofoniche della rumorosità rilevando l'esatta individuazione dei ricettori sensibili, sia per quanto riguarda la fase di costruzione che di esercizio; si dovranno inoltre completare le indagini per un periodo più esteso di rilevazione al fine di verificare meglio le misure di contenimento degli impatti già previste;
2. Si dovrà 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; è necessario inoltre riferirsi, ai fini della progettazione definitiva, al “ *Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica*” della Regione Lazio o ad altri manuali qualificati;
3. Si dovranno adottare adeguate misure di tutela le forme carsiche (Doline o Gravine , etc.), rilevate sulle planimetrie di progetto, soprattutto se ben conservate;

4. Si dovranno realizzare sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona; pertanto si dovrà privilegiare l'impianto di specie che garantisca la diversità biologica; si dovrà garantire altresì, per le aree sistemate, comprese quelle intercluse dagli svincoli, la manutenzione per almeno 5 anni dell'impianto;
5. Si dovranno prevedere rivestimenti delle 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;
6. Si dovranno 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;
7. Si dovrà predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;
8. Si dovrà anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
9. Si dovrà 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);
10. Si dovranno redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
11. Lungo tutto il tracciato dovranno essere realizzate opportune opere di mitigazione dei rilevati, delle opere d'arte, del viadotto e delle trincee con utilizzo della vegetazione compatibile con l'habitat attraversato e, in particolare, con la vegetazione potenziale del luogo, nonché adeguati sottopassi di attraversamento faunistico per non interrompere eventuali corridoi ecologici e, in generale, la connettività ecologica del territorio;

12. Si dovranno acquisire le autorizzazioni paesaggistiche per le opere che ricadono in regime di tutela di cui al titolo II della Legge 490/99;
13. Per quanto attiene alle barriere antirumore, qualora fossero necessarie, dovrà essere studiata una soluzione alternativa che adoperi barriere del tipo vegetale che non contrastino con l'ambiente paesistico del basso Salento;
14. Per quanto attiene agli svincoli e ai raccordi con particolare riferimento all'opera n.33 tipo L e ai margini del tracciato viario di progetto si dovranno piantumare alberature ed arbusti tipici del salento al fine di integrare meglio l'opera stradale nel contesto ambientale;
15. Nelle aree di particolare criticità ,tutelate con vincolo paesaggistico, dovrà essere posta particolare attenzione alla progettazione delle opere di mitigazione in relazione agli svincoli, ai rilevati e ai muri di contenimento da realizzare con materiale calcareo locale opportunamente assemblato ed in particolare, le opere d'arte dei cavalcavia dovranno essere oggetto di accurata progettazione architettonica da sottoporre alla valutazione della competente Soprintendenza;
16. Si dovranno effettuare 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;

Geologia, idrogeologia ed acque superficiali

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

2. Si dovranno realizzare in tutti i tratti in cui la strada passa in trincea, adeguati canali di guardia da ubicare in corrispondenza della linea sommatiale dello scavo in modo da impedire il ruscellamento; si dovrà prevedere sulle stesse scarpate adeguate opere di sistemazione idrogeologica, facendo ricorso a interventi di ingegneria naturalistica;

Prescrizioni di carattere archeologico

1. Qualora durante i lavori di serramento, spianatura e scavo, dovessero essere rinvenuti elementi o strutture di interesse storico – artistico o archeologico, la D.L. dovrà comunicare tempestivamente alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia e a quella Archeologica, tali ritrovamenti sospendendo cautelativamente i lavori;
2. Prima della stesura del progetto definitivo, dovranno essere presi opportuni contatti con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, al fine di verificare le eventuali interferenze del tracciato e dei cantieri con i monumenti indicati nel parere della stessa Soprintendenza.

1.2 Prescrizioni da ottemperare nella fase di cantiere

1. Si dovrà mantenere l'emissione delle polveri entro i limiti di legge, adottando tutti i provvedimenti utili a riguardo, anche al fine di evitare processi di regressione della capacità fotosintetica della vegetazione; si dovranno altresì adottare tutte le misure necessarie per ridurre le vibrazioni e i rumori, particolarmente in prossimità di centri abitati e di ogni tipo di abitazione;
2. Si dovranno 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;
3. si dovrà garantire quanto più possibile l'efficienza della viabilità locale, sin dalla fase di cantiere, tenendo conto della diffusa antropizzazione dell'area e delle attività agricole presenti;

1.3

Altre prescrizioni

1. Si dovrà sentire il parere delle Soprintendenze competenti per quanto riguarda i territori che ricadono in ambito " B " del PUTT;

PARTE II - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

1. 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;
2. 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; si raccomanda di avviare, inoltre, le sostanze che periodicamente saranno prelevate dalle vasche di decantazione ad apposite discariche e/o depuratori, specificandone ubicazione e tipologia;
3. 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 piani SIC e ZPS;
4. Di progettare l'adeguata sistemazione ed il recupero paesaggistico delle aree residuali di precedenti interventi, delle aree interessate da manufatti da dimettere, 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;
5. 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);



6. Per quanto attiene ai tratti stradali sopraelevati, al fine di un miglior inserimento dell'intervento con l'ambito rurale in cui insiste l'opera d'arte, che siano realizzati su piloni circolari o arcate in pietra;

4