



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Verifica di Ottemperanza

(art. 185, comma 5 del DLgs n. 163 del 12/04/06 ex art. 20, comma 5 del DLgs
20/8/2002 n. 190)

Proposta di Parere di Conformità (1^a fase)

Progetto Definitivo

**“Ammodernamento SS 275 di Santa Maria di Leuca:
Tratta Maglie - Santa Maria di Leuca”**

(Proponente: ANAS S.p.A. - Compartimento per la Viabilità della Puglia)

1. Premessa Amministrativa

In data 21/10/2003 l'Assemblea Plenaria della Commissione Speciale VIA ha espresso Parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni sul Progetto preliminare “Ammodernamento S.S. 275 di Santa Maria di Leuca Tratta Maglie – Santa Maria di Leuca”.

In data 14/3/2006 la Divisione X della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota prot. n. DSA-2006-0007745 acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-432 del 15/3/2006, ha anticipato al Presidente della stessa CSVIA la documentazione del Progetto definitivo “, segnalando che la Divisione III della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con nota prot. DSA-VIA-00.2005.0000449 del 21/12/2005, aveva riscontrato la mancanza di alcuni elaborati.

In data 10/4/2006 la Divisione III della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota n. DSA-2006-0010466 acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-

0000548 del 10/4/2006, ha trasmesso al Presidente della stessa CSVIA gli elaborati mancanti, ai fini dell'avvio delle attività di cui all'art. 20 del DLgs 190/02 e s.m.i.

La documentazione è stata inviata alla CSVIA per espletare l'attività prevista dall'art. 20, comma 4 e 5, del DLgs n. 190/02 e s.m.i. ai fini della verifica di ottemperanza del Progetto alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale precedentemente emesso sul progetto preliminare, e per effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti alle prescrizioni di cui al Decreto di compatibilità ambientale.

In data 13/4/2006, con nota prot. n. CSVIA-2006-0000572, il Presidente della CSVIA nel comunicare che era pervenuta la documentazione relativa al Progetto definitivo "Ammodernamento SS 275 di Santa Maria di Leuca, Tratta Maglie – Santa Maria di Leuca", ne assegnava l'istruttoria tecnica al Gruppo Istruttore della Sezione 1^a, composto da:

- Prof. geol. Giuseppe Mandaglio (referente),
- Dott. arch. Franco Luccichenti,
- Prof. ing. Rodolfo Napoli,

che a suo tempo si era occupato dell'istruttoria del progetto preliminare, invitandolo a procedere qualora non vi fossero ostative per carenza di documentazione.

Con la stessa nota, il Presidente ha designato, ai sensi dell'art. 7, comma 1 del DPCM 20/9/2005, il Gruppo Verificatore dell'attuazione dell'intervento in oggetto, per quanto attiene alla procedura di cui all'art. 20 commi 6 e 6 bis del DLgs 190/02 e s.m.i., così composto:

- Dott. ing. Pietro Berna (referente),
- Dott. ing. Claudio Lamberti,
- Dott. arch. Eduardo Bruno.

In data 27/4/2006, con nota Prot. n. CSVIA-2006-0000629, il Presidente della CSVIA, in seguito alla valutazione effettuata dal Gruppo Istruttore, ha comunicato all'ANAS spa la necessità di integrare il Progetto definitivo con gli elaborati mancanti. Tali elaborati, con la sola eccezione del "T00 CT 00 IMP CS 00 Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto", sono stati trasmessi in allegato alla nota Prot. n. CDG-0053175-P del 31/5/2006, assunta al Prot. CSVIA-2006-000768 dell'1/6/2006.

In data 1/6/2006, con nota Prot. CSVIA-2006-000785, il Presidente della CSVIA assegnava formalmente ed avviava, dalla stessa data, la procedura di verifica dell'ottemperanza, non essendo emerse ulteriori carenze ostative.

In data 13/6/2006, nel corso della presentazione del Progetto al Comitato di coordinamento della CSVIA, il Presidente avanzava il dubbio che il progetto dello svincolo da cui ha inizio la SS Maglie-Otranto, attualmente all'esame della Commissione Ordinaria VIA, ed il progetto dello stesso svincolo previsto sulla Maglie-Santa Maria di Leuca all'esame della Commissione Speciale VIA, potessero presentare differenze di tracciato tali da renderli reciprocamente incompatibili per cui disponeva l'esame immediato delle relative planimetrie progettuali. Tale esame confermava l'incompatibilità ed incongruenza dei due tracciati per cui si stabiliva di chiedere chiarimenti al Proponente e ciò avveniva con nota prot. CSVIA-2006-0000861 del 15/6/2006.

In attesa dei chiarimenti richiesti, l'attività istruttoria è stata sospesa.

In data 28/07/2006 il Proponente, con nota pervenuta alla CSVIA il 2/08/2006 (prot. CSVIA-2006-0001092) ha fornito gli elementi necessari per la prosecuzione dell'iter istruttorio, per cui la procedura veniva ripresa.

Ulteriori chiarimenti sono stati inoltrati dal Proponente in data 7/9/2006 ed acquisiti al dalla CSVIA con prot. CSVIA-2006-0001158 nella stessa data. In tale nota il Proponente conferma che “ *l’assetto definitivo dello svincolo di Maglie che interconnette la SS 16 tronco Maglie-Lecce, la SS 16 tronco Maglie-Otranto e la SS 275 Maglie-S.M. Leuca con il centro abitato di Maglie, è rappresentato dalla soluzione stradale indicata nel progetto definitivo ANAS relativo all’ammodernamento del collegamento Maglie-S.M. di Leuca, che riguarda la S.S. n. 16 (dal Km 981 al Km 985) e la S.S. n. 275 (dal Km 0 al Km 37)*”.

2. Richiami Sintetici sull’opera

Il Progetto “Ammodernamento SS 275 di Santa Maria di Leuca: Tratta Maglie–Santa Maria di Leuca” si estende nell’ambito amministrativo della Provincia di Lecce nella Regione Puglia e, attraversando longitudinalmente il “Sud-Salento”, interessa, nel tratto Maglie–Santa Maria di Leuca, 15 comuni: Maglie, Muro Leccese, Scorrano, Melpignano, Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano, Montesano Salentino, Andrano, Tricase, Alessano, Tiggiano, Gagliano del Capo e Castrignano del Capo.

Il Progetto, in sintesi, prevede l’adeguamento della sede stradale alla sezione B (prevista dal Decreto 5/11/2001) attuando in tal modo il prolungamento degli interventi già realizzati per la SS 16 e completando l’itinerario Lecce-Maglie-S.Maria di Leuca.

Progetto Preliminare.

I dati peculiari della strada, indicati nel progetto preliminare, sono:

- lunghezza itinerario: km. 39+736 (lo sviluppo della SS 275 va dal km 0+00 di Progetto, corrispondente all’attuale km 981+700 della SS 16, al km 39+736);
- viadotti: n. 1 (viadotto “San Dana”) di 450 m, con scavalco della ferrovia e della strada comunale omonima;
- trincee: totale complessivo 7.960 m (in particolare la trincea principale interessa il tratto Tricase Sud – Lucugnano per 2.800 m);
- rilevati: l’opera si sviluppa prevalentemente in rilevato con varie altezze (i rilevati principali sono lunghi 21.860 m, mentre i restanti, che presentano scostamenti insignificanti tra piattaforma e piano di campagna, sono lunghi 9.916 m);
- sovrappassi: n. 13 in asse strada e n. 2 fuori asse;
- sottopassi carrabili: n. 20 in asse strada, n. 2 fuori asse e n. 2 (a suo tempo indicati come in corso di esecuzione);
- sottoattraversamenti (tombini): n. 39 singoli o accoppiati;
- svincoli: n. 19 (di cui n. 7 sulla tangenziale di Maglie) e n. 1 (a suo tempo indicato come in corso di costruzione);
- strade di servizio: nella relazione sono descritti n. 10 tratti di strade complanari di servizio, disposte su entrambi i lati, per uno sviluppo totale di 59.476 m.

Nel Progetto preliminare era previsto che i lavori sarebbero durati 4 anni.

L’opera era stata suddivisa nei seguenti tronchi:

- Tronco 1: concernente la messa a norma alla sezione B (strade extraurbane principali, 2 + 2 corsie di marcia, come da DM 5/11/2001) della Tangenziale Est di Maglie dal km 0+00 di Progetto al km 6+922;
- Tronco 2: concernente l’allargamento alla sezione B del tratto Scorrano-Montesano dal km 6+922 al km 18+658;
- Tronco 3: concernente la realizzazione di una nuova sede da Montesano a Santa Maria di Leuca dal km 18+658 al km 39+736.

In ciascun tronco erano state previste le seguenti aree di cantiere:

- Tronco 1: n. 3 cantieri principali e n. 4 aree di stoccaggio;
- Tronco 2: n. 2 aree di lavorazione specifiche, e n. 2 aree di stoccaggio;
- Tronco 3: n. 2 cantieri principali, n. 5 aree di lavorazione speciali e n. 5 aree di stoccaggio.

La localizzazione precisa ed i relativi dettagli tecnici, erano stati forniti solo per uno dei cantieri principali, mentre per la viabilità di servizio erano stati indicati solo criteri di scelta, prevedendo l'uso della viabilità ordinaria per il traffico dei mezzi d'opera.

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

Per le cave e le discariche era stato fornito solo l'elenco.

3. Sintesi della verifica delle modifiche progettuali introdotte nel Progetto definitivo rispetto al Progetto preliminare e conseguenti ricadute ambientali

In base a quanto dichiarato del Proponente nella relazione redatta ai sensi dell'art. 4, comma 1, del DLgs n. 190 del 20.08.2002 e s.m.i., e dall'esame degli specifici elaborati plano-altimetrici, è stato eseguito il raffronto tra Progetto preliminare approvato dal CIPE e Progetto definitivo, pervenendo alle seguenti considerazioni.

Nel Progetto definitivo è stata mantenuta la posizione della sede principale, salvo lievissimi scostamenti atti a ridurre i costi di esproprio, mentre gli svincoli e le complanari sono stati variati per ottimizzare il progetto o per adeguarlo alle prescrizioni del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Nel suo complesso il tracciato del progetto definitivo corrisponde a quello del preliminare ed ha una lunghezza di circa 40 km.

Pertanto le principali modifiche introdotte nel Progetto definitivo rispetto al preliminare, sono state dettate, oltre che dall'ottemperanza alle prescrizioni del CIPE, dal maggior approfondimento delle informazioni tecniche acquisite e dal maggior livello di dettaglio degli elaborati di Progetto. In sintesi le modifiche riguardano:

- la riduzione del numero degli svincoli e l'adeguamento conseguente;
- la modifica altimetrica del tracciato (con riduzione dei materiali per rilevati);
- l'inserimento di una galleria artificiale Tricase-Lucignano (dalla prog. km 25 + 722,09 alla prog. km 25 + 792,09);
- lo stralcio della strada che collegava la rotatoria finale con la strada litoranea;
- l'elaborazione più dettagliata del Progetto di cantierizzazione;
- l'applicazione delle norme sismiche (OPCM 20 marzo 2003);
- la variazione del tracciato della complanare posta tra il km 20+700,60 ed il km 23+220,67 (sez. n. 461 - sez. n. 478);
- le modifiche tipologiche delle opere d'arte.

Riduzione svincoli

La riduzione degli svincoli da n. 20 a n. 16 (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 1 nella parte I - 1.1) è stata effettuata:

- sulla tangenziale di Maglie, con la riduzione da n. 7 a n. 4, accorpando in un primo tratto gli svincoli relativi alla zona industriale di Maglie e Maglie-Cursi, ed in un

secondo tratto quelli relativi alla Maglie-Otranto, Maglie-Santa Cesarea Terme e Maglie-Muro, tramite complanari protette solo da guard-rail, che svolgono anche la funzione di corsie di accelerazione e decelerazione per ciascuna uscita od entrata, mentre lo scambio con le corsie di marcia avviene in un solo punto per l'ingresso ed uno per l'uscita;

- accorpando i due svincoli Botrugno e San Cassiano, con un'unica corsia di decelerazione ed una di accelerazione.

Pertanto il Proponente ha ridotto il numero degli svincoli in termini numerici senza eliminare le opere ed il loro ingombro sul terreno, ma con vantaggio per la sicurezza.

La modifica non ha comportato un maggior impatto ambientale rispetto al Progetto preliminare.

Modifica altimetrica e conseguente riduzione dei rilevati e degli scavi

L'opera, si sviluppa prevalentemente in rilevato. I rilevati principali hanno una lunghezza totale di 21.860 m, mentre i restanti, che presentano scostamenti insignificanti tra piattaforma e piano di campagna, si sviluppano per 9.916 m.

L'andamento altimetrico è stato modificato, ottimizzando il Progetto e riducendo in tal modo il fabbisogno di materiale per i rilevati dai 3.979.820 m³, previsti nel Progetto preliminare, a 1.100.000 m³ (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 2 nella parte I -1.1).

Inoltre, nel tronco n. 3 (Tratto in trincea Tricase-Sud-Lucugnano) è stato modificato il profilo longitudinale per un totale di 1.489,27 m, diminuendo la profondità della trincea prevista ad Ovest di Tricase in corrispondenza dell'abitato di Lucugnano, riducendo così i volumi di scavo, come si può rilevare dal confronto tra il Progetto preliminare dalla progr. km 24+100,00 alla km 26+900,00 (2.800,00 m) e nel Progetto definitivo dalla progr. km 24+775,84 alla km 25+187,63 (411,79 m), dalla progr. km 25+356,61 alla km 26+159,09 (802,48 m) e dalla progr. km 26+215,09 alla km 26+490,09 (275 m).

Tali operazioni progettuali non hanno comportato aumento dell'impatto ambientale.

Galleria artificiale

Nel tronco n. 3 (Tratto in trincea Tricase-Sud - Lucugnano, dal km 24+100 al km 26+900), oltre ad essere stata effettuata la modifica del profilo longitudinale, è stata inserita una galleria artificiale allo scopo di limitare l'interruzione della continuità del paesaggio nella zona ad Ovest di Tricase (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 2 nella parte I -1.1) e, in particolare, per ricucire la cesura fra Tricase e la frazione di Lucugnano

La nuova livelletta sovrappassa la Ferrovia Sud-Est alla progr. ZG km 33+780 (mentre nel Progetto preliminare la sottopassava) e sottopassa la strada Comunale Miggiano-Tricase alla prog. km 24+984,87. La trincea ha quindi una lunghezza di 750,28 m (mentre nel Progetto preliminare era di 2.700,00 m). La galleria artificiale è inserita fra la prog. km 25+722,90 e la prog. km 25+792,09.

Tutto ciò ha comportato un minore impatto ambientale ed un migliore inserimento paesaggistico.

Stralcio strada di collegamento alla litoranea

È stata stralciata la strada che, partendo dalla rotatoria finale verso S.Maria di Leuca, avrebbe dovuto spingersi fino alla strada litoranea ex SS 173, con ciò ottemperando alla prescrizione di carattere tecnico n. 3 nella parte I -1.1.

Cantierizzazione

Il sistema dei cantieri principali, delle aree di stoccaggio e delle aree per lavorazioni speciali, delineato in maniera molto sintetica nel Progetto preliminare, è stato dettagliato nel Progetto definitivo (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 4 nella parte I -1.1)

Il Progetto definitivo mantiene la suddivisione in 3 tronchi o stralci, con piccole modifiche nella loro estensione, con le seguenti caratteristiche:

- Tronco 1: messa a norma alla sezione B (Strade extraurbane principali, 2+2 corsie di marcia, come da DM 5/11/2001) della Tangenziale Est di Maglie dal km 0+00 di Progetto al km 9+409,48 (attualmente km 5+723,48 della SS 275).
La modifica non comporta particolari problematiche ambientali.
- Tronco 2: allargamento alla sezione B del tratto Scorrano-Montesano dal km 9+409,48 al km 18+658 (attualmente km 14+971 della SS 275).
la modifica non comporta particolari problematiche ambientali;
- Tronco 3: realizza la nuova sede da Montesano a Santa Maria di Leuca dal km 18+658 al km 39+736, senza alcuna modifica rispetto al Progetto preliminare.

Sono presenti nel Progetto definitivo n. 3 aree di cantiere:

- la prima (di circa 40.000 m²), ubicata in prossimità dell'attuale svincolo per Scorrano, si trova nell'area del futuro svincolo di Progetto, direttamente collegato all'attuale SS 275, e ricade in un'area già di proprietà dell'ANAS; la sua ubicazione risulta traslata rispetto a quella indicata nel Progetto preliminare ma non si riscontrano particolari problematiche ambientali;
- la seconda (di circa 50.000 m²), ubicata in corrispondenza del cavalcavia "Masseria le Cozze", si trova in posizione centrale rispetto al Tronco 2 e lontana da centri abitati.; si tratta di un'area di cantiere a 2 rampe la cui ubicazione, del tutto nuova rispetto alle aree di cantiere indicate nel Progetto preliminare, ha richiesto una previsione di esproprio;
- la terza (di circa 40.000 m²) è ubicata tra la SP 210 e la costruenda SS 275 e si trova in un posizione lontana dai centri abitati; la relativa ubicazione è del tutto nuova rispetto alle aree di cantiere indicate nel Progetto preliminare.

Per ciascuno dei siti di cantiere il Proponente afferma che saranno adottati i normali accorgimenti per attenuare l'impatto acustico e l'emissione di polveri, sottolineando che non vi sono particolari problemi in quanto le aree sono tutte lontane dai centri abitati e quella del primo cantiere è prossima solo a poche case sparse.

Il Proponente indica, anche se in maniera sommaria, le misure di mitigazione da adottare e le modalità di ripristino delle aree al termine dei lavori.

Nel Progetto definitivo è stabilita la viabilità di cantiere e, in relazione agli effetti prodotti sulla rete stradale esistente dalla movimentazione dei mezzi durante la fase di cantiere, il Proponente dichiara che il traffico indotto inciderà solo marginalmente poiché :

- nel Tratto 1 saranno realizzate in prima istanza le strade complanari, che fungeranno da viabilità di servizio ed accesso alla prima area di cantiere, pertanto vi saranno modesti effetti sulla SS 275;

- anche la seconda e la terza area di cantiere, relative ai Tratti 2 e 3, utilizzeranno come piste di cantiere le strade complanari, incidendo poco sulla viabilità locale costituita: dalla strada comunale “Masseria le Cozze “ e dalla SP 210.

Per quanto riguarda il bilancio delle terre, il Progetto definitivo, come già indicato al punto precedente, prevede una riduzione della quantità di materiali necessari per i rilevati con minori impatti ambientali rispetto a quanto valutato nel Progetto preliminare.

Il Proponente nella Relazione indica solo sommariamente il numero, la localizzazione e le caratteristiche delle cave di prestito e delle discariche necessarie, riportando anche nella planimetria di dettaglio solo due siti di cava/discarica non meglio identificati.

Applicazione delle norme sismiche (Ordinanza P.C.M. 20 marzo 2003)

Il Proponente dichiara di avere applicato le Nuove Norme Sismiche per la progettazione strutturale delle opere d’arte (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 5 nella parte I -1.1).

Variazione del tracciato della complanare posta tra il km 20+700,60 ed il km 23+220,67 (sez. 461-sez.478)

Nel Progetto definitivo è stato variato il tracciato della complanare, che nel preliminare passava a ridosso dell’area pSIC “Bosco Macchia di Ponente” - IT9150010, scegliendo un percorso adiacente alla SS 275 (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 6 nella parte I -1.1). Tutto ciò ha comportato una riduzione dell’impatto ambientale.

Modifiche tipologiche delle Opere d’arte.

Le modifiche tipologiche adottate per le opere d’arte (in ottemperanza alla prescrizione di carattere tecnico n. 8 nella parte I -1.1) non comportano variazioni sostanziali fra il Progetto preliminare e quello definitivo.

4. Interferenze tra il progetto definitivo e il collegamento Maglie-Otranto

Come citato nella Premessa Amministrativa, in data 13/6/2006, è emerso che il progetto dello svincolo da cui ha inizio la SS Maglie-Otranto, attualmente all’esame della Commissione Ordinaria VIA, ed il progetto dello stesso svincolo sulla Maglie-Santa Maria di Leuca presentano notevoli differenze di tracciato. Di tale incongruenza è stata data comunicazione al Proponente con nota prot. CSVIA-2006-0000861 del 15/6/2006.

Con nota pervenuta alla CSVIA il 2/08/2006 il Proponente ha comunicato che i due progetti inerenti lo svincolo di Maglie prevedono lo stesso schema, del tipo a doppia rotatoria, con l’asse Maglie-S. Maria di Leuca a livello sfalsato rispetto all’asse Maglie-Otranto. La posizione delle due rotatorie lato Maglie e lato Otranto non coincide nei due progetti. Inoltre, nel progetto Maglie-Leuca sono posizionate ad una maggiore distanza dall’asse principale.

Il proponente informa altresì che la sistemazione finale dell’area di svincolo sarà quella prevista con il progetto Maglie-S. Maria di Leuca con, in aggiunta, l’innesto del tratto a doppia carreggiata della Maglie Otranto in corrispondenza della rotatoria lato Otranto.

Alla luce di quanto comunicato dal proponente quindi si ritiene che lo svincolo presente nel progetto definitivo Maglie-S. Maria di Leuca sia conforme al progetto preliminare e, di conseguenza, l’omologo svincolo inserito nel progetto della Maglie Otranto, attualmente

in esame presso la commissione VIA Ordinaria, nel tratto compreso tra le due rotatorie lato Maglie e lato Otranto, non debba essere realizzato.

CONCLUSIONI

Il Progetto definitivo assume in larga massima i contenuti del Progetto Preliminare, salvo apportare le migliorie e le ottimizzazioni derivanti dall'ottemperanza alle Prescrizioni della CSVIA e del CIPE, e dal maggior livello di dettaglio degli elaborati di Progetto.

Le modifiche sono ricomprese tutte all'interno del corridoio analizzato dallo Studio d'impatto ambientale.

Tutto ciò premesso, tenuto conto che:

- le variazioni agli svincoli sono conseguenti a prescrizioni del CIPE e a ottimizzazioni progettuali;
- le variazioni altimetriche del tracciato sono conseguenti a prescrizioni del CIPE; e che la modifica più rilevante dal km 24+100 al km 26+900 (Tronco 3, tratto in trincea Tricase-Sud - Lucugnano e galleria artificiale) ha apportato una riduzione dell'impatto ambientale;
- gli aggiornamenti della cantierizzazione derivano da prescrizioni del CIPE e dal livello di maggior dettaglio progettuale, mentre l'ubicazione delle aree di cantiere e la tipologia della viabilità relativa non comportano particolari ricadute di tipo ambientale;
- le modifiche afferenti alle esigenze di cave e discariche, sebbene carenti di informazioni di dettaglio, sono conseguenti ad ottimizzazioni progettuali e a prescrizioni del CIPE;
- la variazione al tracciato della complanare, tra il km 20+700,60 ed il km 23+220,67 (sez. 461 - sez. 478), è conseguente ad una prescrizione del CIPE ed apporta un miglioramento ambientale;
- lo svincolo presente nel progetto definitivo Maglie-S. Maria di Leuca sia conforme al progetto preliminare e, di conseguenza, l'omologo svincolo inserito nel progetto della Maglie Otranto, attualmente in esame presso la commissione VIA Ordinaria, nel tratto compreso tra le due rotatorie lato Maglie e lato Otranto, non debba essere realizzato,

si conclude che il Progetto definitivo non è sensibilmente diverso da quello preliminare e le varianti apportate non prevedono incrementi di impatto tali da renderne la realizzazione incompatibile con le valenze ambientali del territorio attraversato.

Roma, 19 settembre 2006

Dott. ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

.....

Prof. ing. Alberto FANTINI

.....

Dott. ing. Claudio LAMBERTI

.....

Prof. dott. Vittorio AMADIO

.....

Dott. ing. Pietro BERNA

.....

Dott. arch. Eduardo BRUNO

.....

Prof. avv. Massimo BUONERBA

.....

Dott. Avv. Flavio FASANO

.....

Dott. arch. Franco LUCCICHENTI

.....

Prof. geol. Dott. Giuseppe MANDAGLIO

.....

Prof. dott. Antonio MANTOVANI

.....

Dott. avv. Stefano MARGIOTTA

.....

Prof. ing. Rodolfo M. A. NAPOLI

.....

Prof. ing. Maurizio ONOFRIO

.....

Dott. ing. Alberto PACIFICO

.....

Prof. ing. Monica PASCA

.....

Dott. ing. Giovanni PIZZO

.....

Dott. ing. Pier Lodovico RUPI

.....

Dott. arch. Giovanni TERZI

.....