



42
[Handwritten signature]

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 2399 del 19.1.2019

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Progetto	<p style="text-align: center;">Verifica di assoggettabilità a VIA</p> <p style="text-align: center;">Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000</p> <p style="text-align: center;">IDVIP:4282</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">ANAS S.p.A.</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Large handwritten signature and notes at the bottom of the page]

B

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale — VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007 n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 26/09/2018 con nota prot. n. CDG-0504523;

PRESO ATTO che la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dalla Società ANAS S.p.A. è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot n. 21622/DVA in data 27/09/2018;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dai seguenti elaborati:

- Elaborati verifica di assoggettabilità a V.I.A.
 - Studio Preliminare Ambientale;
 - VINCA;
- Elaborati Progetto Definitivo
 - Relazione generale
 - Piano di utilizzo dei materiali provenienti dagli scavi
 - Corografia generale
 - Planimetria su ortofoto
 - Documentazione fotografica dello stato di fatto
 - Relazione di fattibilità ambientale
 - Relazione paesaggistica
 - Planimetria inserimento urbanistico
 - Analisi dei vincoli
 - Relazione archeologica
 - Relazione tecnica stradale comprensiva della relazione ex art.4 DM 22/04/2004
 - Corpo stradale - Planimetria di insieme
 - Corpo stradale - Planimetrie di progetto (Tav.1/2)

ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

- Corpo stradale - Planimetrie di progetto (Tav. 2/2)
- Corpo stradale - Planimetrie delle demolizioni
- Corpo stradale - Sezioni tipo - Asse Principale e Rotatorie
- Corpo stradale - Sezioni tipo - Viabilità Interferenti
- Corpo stradale - Particolari costruttivi - Margine esterno, elementi marginali in viadotto e piazzola di sosta
- Rotatoria n. 1 - Planimetrie di progetto
- Rotatoria n. 2 - Planimetrie di progetto
- Rotatoria n. 3 - Planimetrie di progetto
- Relazione calcoli idraulici
- Planimetria smaltimento acque meteoriche - Asse principale (Tav.1/2)
- Planimetria smaltimento acque meteoriche - Asse principale (Tav.2/2)
- Planimetria smaltimento acque meteoriche -Rotatoria 1 Via Rocco Ferri
- Rotatoria 2 Via Graviscella - Planimetria
- Rotatoria 3 Via Selva - Planimetria
- Particolari costruttivi
- Impianto di trattamento e sistema di smaltimento acque meteoriche
- Relazione alberature interferenti
- Sistemazione a verde rotatorie
- Sistemazione a verde rilevati
- Opere di mitigazione acustica - Sezioni e particolari costruttivi
- Relazione cantierizzazione
- Planimetria con ubicazione dei siti di cava e di deposito
- Planimetria fasi esecutive - Rotatoria 1 Via Rocco Ferri
- Planimetria fasi esecutive - Rotatoria 2 Via Graviscella
- Planimetria fasi esecutive - Rotatoria 3 Via Selva
- Layout cantiere base;

PRESO ATTO che:

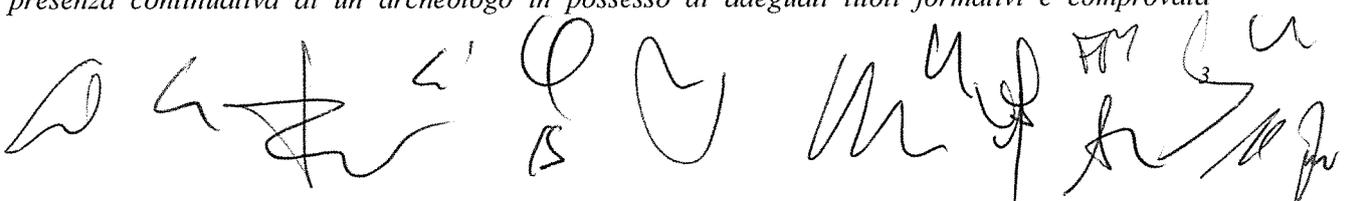
- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n. DVA.RU.U.1071 del 17/01/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che con la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità la Società ANAS S.p.A. richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che non risultano pervenute osservazioni di cui all'art. 19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

VISTO la nota prot.n. 6633-P del 06/03/2019, acquisita con prot.n.CTVA/850 del 06/03/2019, con la quale il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, chiede che siano accolte e proposte alla Società ANAS S.p.A: le seguenti condizioni ambientali:

- *“le essenze arboree da piantare all'interno delle rotatorie siano esclusivamente scelte fra quelle censite all'interno della SIC/ZPS Murgia Alta, al fine di garantire la biodiversità e il paesaggio locale secondo i principi del PPTR;*
- *l'impianto di illuminazione oltre a garantire i livelli di sicurezza necessari alla circolazione stradale sia realizzato nel rispetto delle norme vigenti in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso, nel rispetto delle istanze di tutela del sito di rilevanza naturalistica;*
- *sia prevista in fase esecutiva durante tutte le operazioni di scavo relative alle opere da realizzare la presenza continuativa di un archeologo in possesso di adeguati titoli formativi e comprovata*



ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

esperienza professionale, il cui curriculum dovrà preventivamente essere sottoposto alle valutazioni di questa Amministrazione;

- *qualora si verificasse il ritrovamento di resti archeologici si renderà indispensabile procedere a scavi in estensione da affidare a impresa iscritta alla categoria 0S25;*
- *l'onere finanziario per la sorveglianza archeologica e per eventuali scavi dovrà essere a carico dell'Ente Proponente";*

VISTO il D.M. n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

PRESO ATTO che lo scopo primario dell'intervento è quello del miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000;

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che dal punto di vista **urbanistico**, le opere di progetto ricadono in parte su sedime stradale esistente e in parte su aree individuate nel P.R.G. del Comune di Altamura come zone: D1- zona P.I.P., D1- zona industriale artigianale e F3- parco urbano (cfr. all. T.2.1.1 - Planimetria inserimento urbanistico);

Per quanto riguarda la localizzazione degli interventi rispetto ai piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale (cfr. Allegato T.2.1.2 Analisi dei vincoli) si osserva che gli stessi, con riferimento a:

- **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR):** ricadono negli ulteriori contesti paesaggistici di cui all'art. 38 comma 3 lett. n) siti di rilevanza naturalistica, precisamente nel sito SIC/ZPS IT9120007 "Murgia Alta", e intersecano l'ulteriore contesto paesaggistico di cui all'art. 38 comma 3 lett. v) strade panoramiche, la strada statale S.S. n. 99, come perimetrati nella cartografia di Piano;
- **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI):** non ricadono in aree perimetrare dal PAI. Per quanto riguarda eventuali intersezioni con il reticolo idrografico riportato nella Carta idrogeomorfologica dell'AdB/Puglia, la strada statale oggetto degli interventi in progetto rientra in minima parte nelle fasce di pertinenza fluviale di n. 3 compluvi, come definite all'art. 10 delle NTA del PAI. A tal proposito si specifica che le opere in progetto non coinvolgono in alcun modo le opere idrauliche esistenti se non per interventi di manutenzione ordinaria;
- **Aree protette e Rete Natura 2000:** ricadono in zone individuate come "Siti di Importanza Comunitaria", ovvero nel sito SIC/ZPS IT9120007 "Murgia Alta";
CONSIDERATO che è stato redatto uno Studio di Incidenza Ambientale;
- **Piano di Tutela delle Acque:** non interessano alcuna delle zone di Protezione Speciale Idrogeologica, come individuato nella cartografia allegata al Piano di Tutela TAV.A, né ricadono all'interno delle Aree di tutela quali-quantitativa (TAV.B);
- **Legge Regionale del 4 giugno 2007, n. 14:** la realizzazione degli interventi in oggetto, in particolare della rotonda 3, comporta l'espianto n. 2 piante di ulivo non monumentale, così come meglio riportato nell'elaborato R.7.2 Relazione alberature interferenti.
Successivamente alle operazioni di espianto, queste saranno reimpiantate nell'ambito della sistemazione a verde delle aree residuali;
l'intervento inoltre non ricade in:
 - zone umide, zone riparie, foci dei fiumi;
 - zone costiere e ambiente marino;
 - zone montuose e forestali;
 - zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria;
 - zone a forte densità demografica;
 - zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;

ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

- territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001);
- siti contaminati;
- aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni;
- aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù;

Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

CONSIDERATO che l'intervento si colloca in area periurbana, a ridosso dell'abitato di Altamura, nel quadrante Sud dello stesso. Il tratto di S.S. 96 che dall'innesto con la SS.99 prosegue verso Gravina di Puglia e compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000, oggetto d'intervento, a seguito dell'espansione dell'abitato del Comune di Altamura a sud rispetto alla Statale, risulta ad oggi parzialmente inglobato nel tessuto urbano altamurano, ed è interessato anche dalla presenza di una ampia zona artigianale/industriale in direzione Gravina.

Procedendo da Gravina in direzione Altamura, le tre intersezioni a raso, interessate dall'intervento e che costituiscono dei reali punti di conflitto tra il flusso di traffico che percorre la viabilità statale e quello che radialmente entra ed esce dal centro abitato di Altamura, sono le seguenti:

- Km 78+300: Intersezione tra la SS. 96 e la S.C. "Via Ferri Rocco",
- Km 78+840: Intersezione tra la SS. 96 e la S.C. "Via Graviscella",
- Km 79+750: Intersezione tra la SS. 96 e la S.P. 11 c.d. "Via Selva".

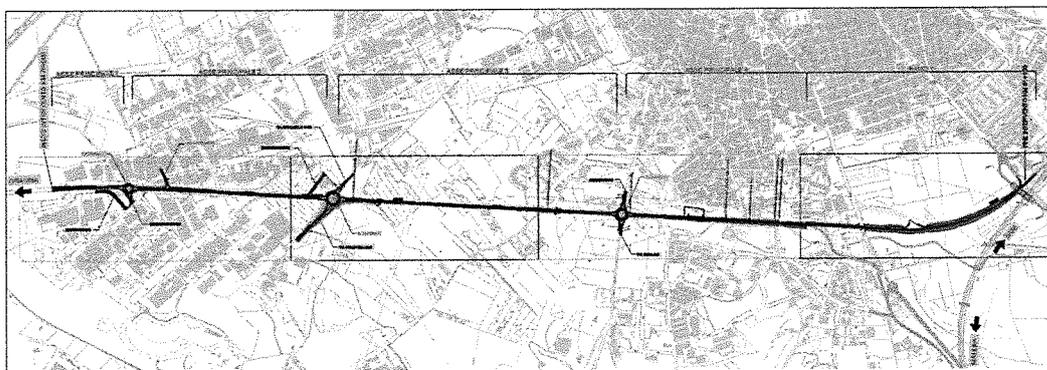
Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che lo scopo di tutto l'intervento è quello del miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e l'innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000, da raggiungersi attraverso:

- eliminazione dei punti critici presenti sulla tratta ed intrinseci alle caratteristiche plano altimetriche del tracciato;
- installazione di dispositivi atti a ridurre la gravità delle conseguenze di alcune tipologie di incidenti.

Nella prima tipologia di interventi è prevista l'esecuzione di tre rotatorie che consentono di chiudere dei pericolosi accessi a raso, con la posa in opera del tappeto fonoassorbente antiskid su tutta la tratta e con l'omogeneizzazione della sezione stradale. Mediante la realizzazione delle tre rotatorie ad una distanza di circa 750/1.000 metri l'una dall'altra, eliminando dei pericolosi punti di conflitto;

La seconda tipologia si ottiene con la realizzazione di nuovi arginelli che consentono la corretta installazione di dispositivi di ritenuta (barriere di sicurezza) idonei alla tipologia di traffico, alla velocità di progetto e alle caratteristiche del tracciato.



CONSIDERATO che il progetto prevede i seguenti principali interventi:

- realizzazione di una rotatoria (Rotatoria 1) con diametro 40 m in corrispondenza dell'intersezione tra la SS. 96 e la S.C. "Via Ferri Rocco" (progressiva Km 78+300) con annessa pista ciclopedonale per il transito in sicurezza dei pedoni, eliminando in questo modo l'impianto semaforico ed incrementando gli standards di sicurezza per l'utenza stradale;
- realizzazione di una rotatoria (Rotatoria 2) con diametro 55 m in corrispondenza dell'intersezione tra la SS. 96 e la S.C. "Via Graviscella (progressiva Km 78+840) con annessa pista ciclopedonale per

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

- gli attraversamenti pedonali e marciapiedi in continuità a quelli esistenti per il transito in sicurezza dei pedoni, eliminando in questo modo l'impianto semaforico ed incrementando gli standards di sicurezza per l'utenza stradale;
- realizzazione di una rotatoria (Rotatoria 3) con diametro 45 m in corrispondenza dell'intersezione tra la SS. 96 e la S.P. 11 c.d. "Via Selva" (progressiva Km 79+750) con annessi marciapiedi per il transito in sicurezza dei pedoni, eliminando in questo modo l'impianto semaforico ed incrementando gli standards di sicurezza per l'utenza stradale;
 - riconfigurazione degli arginelli per consentire il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza metalliche e riprofilatura delle scarpate;
 - installazione di nuove barriere di sicurezza stradali;
 - adeguamento dei cordoli delle opere di attraversamento idraulico;
 - rifacimento del pacchetto di sovrastruttura stradale lungo l'intero tratto;
 - realizzazione di impianti di illuminazione in corrispondenza delle tre rotatorie e sostituzione di alcuni pali di illuminazione esistenti;
 - realizzazione di sistemi di regimentazione idraulica della piattaforma stradale e sistemi di raccolta, trattamento e smaltimento negli strati superficiali del sottosuolo in corrispondenza delle rotatorie;
 - esecuzione di nuova segnaletica verticale ed orizzontale.
 - il rivestimento superficiale previsto per la sovrastruttura stradale è il seguente:
 - o strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso sp = 6 cm;
 - o tappeto di usura fonoassorbente antiskid con impiego di argilla espansa sp = 5 cm.
 - le rotatorie sono costituite da una carreggiata a senso unico formata da una corona giratoria della larghezza di 7,00 m con banchine della larghezza di 0,50 sul lato sinistro ed 1,00 m sul lato destro.
 - la pendenza trasversale è del 2,00% verso il lato esterno della carreggiata.
 - il pacchetto stradale presenterà le stesse caratteristiche di quello previsto sull'asse principale;
 - è prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale a doppio senso di marcia di larghezza pari a 2,50 m in corrispondenza delle rotatorie 1 e 2 necessarie per l'attraversamento in sicurezza dei pedoni e dei mezzi ciclabili;

CONSIDERATO e VALUTATO che la realizzazione delle rotatorie risultano necessarie:

- per risolvere i conflitti nell'intersezione a quattro braccia;
- per ridurre l'inquinamento di origine veicolare attraverso la fluidificazione del traffico e la riduzione delle manovre di "stop and go";
- per ridurre l'impatto acustico attraverso la riduzione delle velocità veicolare e l'impostazione di un modello di guida meno aggressivo;
- per la sistemazione di incroci dove gli incidenti si verificano ripetutamente, a causa dell'elevata velocità;
- come terminale di transizione e connessione, tra la viabilità extraurbana ordinaria e quella urbana, inducendo alla moderazione graduale della velocità ed alla assunzione progressiva di idonee regole di guida.

CONSIDERATO e VALUTATO che il tracciato dell'asse principale in progetto conserverà l'andamento planimetrico esistente e il profilo longitudinale rimarrà sostanzialmente invariato rispetto a quello esistente;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'utilizzazione di risorse naturali, le risorse potenzialmente coinvolte si identificano sostanzialmente con le seguenti:

- suolo: il consumo di suolo è direttamente collegato all'ingombro in pianta del solido stradale, alla movimentazione di materiale collegata alla realizzazione delle opere con specifico riferimento alle attività di scavo e alla quota parte di materiale inerte che sarà necessario prelevare da cave di prestito in fase di realizzazione dell'opera;
- acqua: la risorsa va considerata sia come elemento di disturbo alla sicurezza della circolazione stradale, che come elemento da utilizzare nelle lavorazioni e pertanto da recuperare;
- aria: vanno considerate le emissioni di polveri e le emissioni inquinanti che si avranno in fase di cantiere, sia la riduzione delle seconde in fase di esercizio, a seguito dell'eliminazione delle intersezioni semaforiche;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la cantierizzazione:

- si prevede un tempo di esecuzione dell'opera di 600 giorni;
- è stata individuata un'unica area di cantiere.

Gestione dei materiali di scavo

CONSIDERATO che con la documentazione di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., il Proponente ha fornito il *Piano Preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina sui rifiuti*, ai sensi dell'art. 24 del d.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017;

CONSIDERATO che gli scavi verranno eseguiti per successivi fronti di avanzamento poggianti su rampe accessorie. Il materiale verrà caricato su autocarro con cassone ribaltabile e veicolato, attraverso la viabilità interna, all'area di stoccaggio temporaneo. Tale area sarà individuata all'interno dell'area del cantiere base.

Lo scavo avverrà sostanzialmente per fronti di profondità non superiori a 1,5 m. Le terre e rocce da scavo verranno movimentate all'interno del sito di scavo.

Gli scavi verranno eseguiti a mezzo di escavatori muniti di benna da roccia e da escavatori muniti di martello demolitore.

Durante l'esecuzione degli scavi non verranno utilizzate sostanze pericolose per l'ambiente o per le persone;

CONSIDERATO che le terre e rocce prodotte dalle operazioni di scavo sono state quantificate in **17.808,76 mc**, di cui circa 2.287,89 mc sono destinate ad essere riutilizzate, mentre il rimanente materiale verrà conferito a discarica o a siti di recupero;

CONSIDERATO che gli studi e le indagini svolte hanno permesso di ricostruire l'assetto geologico, morfologico e idrogeomorfologico locale e, quindi, le caratteristiche dei termini litologici affioranti o sub-affioranti nell'area di interesse;

CONSIDERATO e VALUTATO che il "*Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti*" prevede in via estimativa:

- n.7 punti di indagine, mediante scavi esplorativi;
- n.14 campionamenti: corrispondenti a n. 2 campioni per punto di indagine, vista la profondità media di 1m; I parametri che saranno esaminati sono i seguenti: Arsenico, Cadmio, Cobalto, Nichel, Piombo, Rame, Zinco, Mercurio, Idrocarburi C >12, Cromo totale, Cromo VI, Amianto, BTEX IPA;

CONSIDERATO e VALUTATO che le analisi chimico-fisiche effettuate su ogni campione, in relazione alla tipologia di materiali da utilizzare, faranno riferimento al set minimo individuato dal D.P.R. 120/2017, descritto nel seguente elenco.

I risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle Colonne A e Tabella 1 Allegato 5 del titolo V della parte IV del decreto legislativo 152/06;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le volumetrie si prevede lo scavo dei seguenti quantitativi di materiale:

Opera da realizzare	Volume scavo [mc]
Corpo stradale, svincoli e viabilità locale (Cat 1)	14.487,71
Muro di sostegno OS 01 (Cat 7)	231,93
Regimentazione idraulica (Cat 10)	2.169,12
Illuminazione rotatoria 1 (Cat 11)	360,00
Illuminazione rotatoria 2 (Cat 12)	360,00
Illuminazione rotatoria 3 (Cat 13)	200,00
Illuminazione raccordo Bari-Matera (Cat 14)	720,00
TOTALE	17.808,76

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

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di progettazione definitiva verrà riutilizzato il materiale proveniente dagli scavi esclusivamente per il rinterro delle condotte di fognatura pluviale; verranno riutilizzati complessivamente **2.287,89 mc**, mentre i restanti **16.240,87 mc** verranno conferiti in discarica o a siti di recupero;

CONSIDERATO e VALUTATO che è stata individuata l'area da adibire a deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo. In particolare saranno stoccate temporaneamente all'interno della particella 48 del foglio 155 del Comune di Altamura; in accordo all'art.5 del DPR 120, il sito di deposito temporaneo rientra nella medesima classe di destinazione d'uso urbanistica del sito di produzione (in quanto attigui) e sarà attrezzato in modo che:

- vengano definite n.2 aree di deposito entro le quali saranno stoccati rispettivamente le terre vegetali ed il calcare di Altamura;
- il deposito venga identificato in modo univoco mediante il posizionamento, in maniera visibile, di apposita segnaletica riportante le seguenti informazioni:
 - sito di produzione
 - quantità del materiale depositato
 - dati amministrativi del piano di utilizzo;

Il deposito intermedio accoglierà esclusivamente il quantitativo di materiale che verrà riutilizzato per il cantiere in quanto il materiale ritenuto non idoneo al recupero verrà avviato a discarica autorizzata ed il materiale di buone qualità, ma in esubero rispetto alle necessita di riutilizzo in cantiere, verrà avviato presso siti autorizzati per le attività di ripristino ambientale (attività R10, di cui all'allegato C alla Parte IV del D. Lgs. 152/06) o presso discariche autorizzate per inerti.

Alla luce di quanto appena esposto e considerando che l'avanzamento dei lavori avverrà per fasi successive, verranno stoccati al massimo 2.000 mc, distinti in 800 mc di terreno vegetale e/o terre rosse e 1.200 mc di calcare di Altamura;

CONSIDERATO e VALUTATO che saranno prodotti principalmente i seguenti rifiuti:

- 17 05 04 terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03;
- 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01;
- 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03;

e che a tal fine sono state individuate le seguenti discariche per lo smaltimento del suddetto materiale:

Nome	Indirizzo	Distanza dal sito di produzione
MAGESTE SRL	Cnt Graviscella C.S. 70022 Altamura BA	5,00 km
Calcestruzzi Dileo Di Dileo Gioacchino & C. (s.n.c.)	Strada Statale 96 Circonvallazione, KM. 86.970	10,00|km

CONSIDERATO e VALUTATO che, concordemente all'allegato 3 del DPR 120/2017, le terre provenienti dalle attività di scavo subiranno soltanto la riduzione volumetrica mediante macinazione e la selezione granulometrica mediante vaglio, operazioni che rientrano nella "normale pratica industriale";

CONSIDERATO e VALUTATO che

- il trasporto delle terre e rocce da scavo sarà effettuato con autocarri;
- il materiale scavato percorrerà l'attuale SS96, sino a Via Graviscella, dove sarà installato il cantiere temporaneo ed il sito di stoccaggio temporaneo;
- da qui il materiale, che verrà riutilizzato in loco, sarà trasportato previa emissione dei Documenti di trasporto, di cui all'allegato 6 del DPR 120/2017;
- il trasporto delle terre e rocce da scavo che verranno conferite in discarica autorizzata avverrà con autocarri
- previa emissione dei "formulari di identificazione del rifiuto" F.I.R.;
- tutti gli autocarri adibiti al trasporto delle terre e rocce da scavo saranno dotati di telone per limitare la diffusione delle polveri;

CONSIDERATO e VALUTATO che il piano di utilizzo avrà durata pari al tempo necessario per l'esecuzione dei lavori;

CONSIDERATO e VALUTATO che nella fase di progettazione esecutiva e, comunque prima dell'inizio dei lavori, verrà predisposto il piano di caratterizzazione delle terre, che verrà sottoposto a Verifica di Ottemperanza al MATTM;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del presente Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti:

- dovrà essere effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione, al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;
- dovrà essere redatto, una volta accertata l'idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, un apposito progetto in cui verranno definite:
 - 1) le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
 - 2) la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
 - 3) la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
 - 4) la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

Gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 dovranno essere trasmessi al MATTM per la Verifica di Ottemperanza, prima dell'avvio dei lavori;

CONSIDERATO e VALUTATO che, qualora in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, non venga accertata l'idoneità del materiale scavato all'utilizzo ai sensi dell'art. 185, comma 1, lettera c), le terre e rocce dovranno essere gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

CONSIDERATO che in fase di progettazione esecutiva, sulla base di un maggiore dettaglio progettuale, sarà aggiornato il bilancio materie valutando prioritariamente il possibile reimpiego dei materiali di scavo nell'ambito dello stesso progetto in funzione delle caratteristiche geologico/tecniche delle terre e rocce da scavo e della compatibilità con i fabbisogni previsti; in particolare sarà valutata nel dettaglio l'idoneità dei siti di cava in funzione delle caratteristiche geotecniche dei materiali e dell'effettivo stato di attività dei siti medesimi;

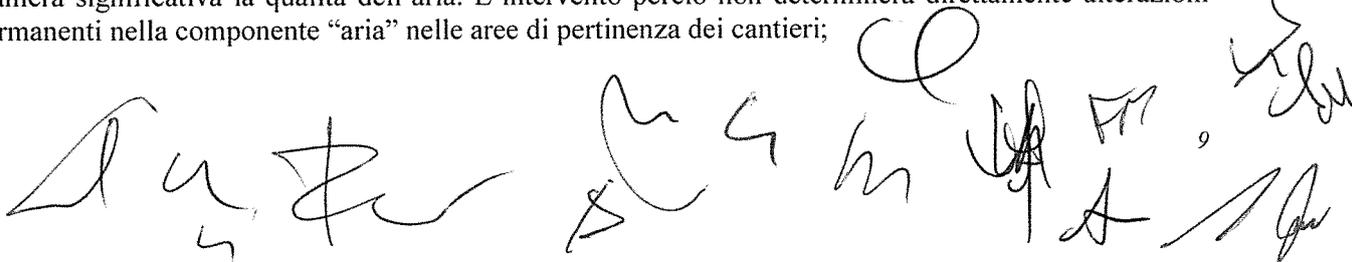
VALUTATO che in fase di progettazione esecutiva il proponente dovrà presentare ai fini dell'approvazione il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;

Quadro di riferimento ambientale **componente ambientale atmosfera**

CONSIDERATO che la componente ambientale atmosfera (aria) è stata valutata con uno studio che ha identificato le prevedibili emissioni imputabili al traffico veicolare; analizzato le caratteristiche meteorologiche della zona interessata dal tracciato e simulato le ricadute al suolo degli inquinanti;

CONSIDERATO che gli impatti attesi durante la **fase di cantiere**

- consistono essenzialmente da inquinanti dovute a traffico veicolare, gas di scarico dei motori dei mezzi d'opera e dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali e nel sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti terra e dalle attività di demolizione;
- gli impatti dovuti al traffico veicolare riguardano le seguenti emissioni: NOX, PM, COVNM, CO, SO2; tali sostanze, se pur nocive, non saranno emesse in quantità e per un tempo tale da compromettere in maniera significativa la qualità dell'aria. L'intervento perciò non determinerà direttamente alterazioni permanenti nella componente "aria" nelle aree di pertinenza dei cantieri;



CONSIDERATO e VALUTATO che l'incremento del traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere, non può considerarsi comunque significativo per gli effetti ambientali indotti in quanto oggettivamente non di notevole entità come numero di veicoli/ora;

Per quanto attiene alla dimensione temporale, detto impatto si realizzerà solo durante la fase di cantiere (impatto reversibile), mentre riguardo la sua entità e complessità, tale impatto può reputarsi di bassa entità, attese le caratteristiche geomorfologiche e ubicazionali (ottima accessibilità) dell'area di intervento;

CONSIDERATO e VALUTATO che le emissioni di polveri in atmosfera sono dovute essenzialmente alla fase di scavo e alle attività di movimentazione e trasporto effettuate dalle macchine di cantiere; si stima che l'incidenza di tale fattore ambientale sulla componente aria sia basso, in quanto le polveri emesse, che costituiscono un danno temporaneo, e quindi reversibile, derivanti esclusivamente dalla movimentazione di materiali, non saranno tali da modificare la qualità dell'aria;

CONSIDERATO e VALUTATO che le opere in progetto non prevedono l'utilizzo di impianti di combustione e/o riscaldamento né attività comportanti variazioni termiche, immissioni di vapore acqueo, ed altri rilasci che possano modificare in tutto o in parte il microclima locale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per mitigare il seppur ridotto impatto, saranno adottate tutte le corrette procedure di gestione ambientale del cantiere, quali la bagnatura delle piste di cantiere, l'installazione di un impianto di lavaggio delle ruote degli autotreni in uscita dai cantieri, la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio**

- a seguito della realizzazione delle opere, si prevede una sostanziale invarianza dei potenziali impatti significativi negativi rispetto alla situazione ante operam, in quanto l'intervento non genererà apprezzabili incrementi di traffico sulla infrastruttura in oggetto;
- al contrario, all'intervento sono associati impatti positivi in quanto si riduce l'inquinamento di origine veicolare attraverso la fluidificazione del traffico e la riduzione delle manovre di "stop and go";

VALUTATO che i lavori di messa in sicurezza in esame non produce impatti significativi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per quanto riguarda la componente atmosfera;

componente ambiente idrico

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo gli elementi da prendere in considerazione per la caratterizzazione della componente, in relazione alla tipologia di opera in esame, sono:

- utilizzo di acqua nelle fasi lavorative nella fase di cantiere;
- gestione della risorsa idrica in rapporto alla funzione dell'opera nella fase di esercizio;
- possibili fonti di inquinamento;
- influenza dell'opera sull'idrografia ed idrogeologia del territorio.

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di cantiere** l'opera prevede la realizzazione di strutture in cemento armato, tra le quali i muri di contenimento, e di conseguenza l'utilizzo di specifiche quantità di acqua per la formazione dei conglomerati, inoltre, è previsto l'utilizzo di acqua per il lavaggio dei mezzi, per la bagnatura dei piazzali e delle terre oggetto di movimentazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che tali quantitativi non sono tali da determinare impatti negativi significativi sulla componente in esame;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio** i possibili impatti sull'ambiente idrico, in fase di esercizio sono riconducibili a captazione, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma e a possibili interferenze dell'opera con l'idrografia e/o l'idrogeologia del territorio;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- in merito alle acque meteoriche di piattaforma, queste saranno allontanate dalla superficie stradale, in modo da prevenire il fenomeno dell'aquaplaning, conferendo alla piattaforma stradale una pendenza trasversale del 2,5% minimo in rettilineo;
- il progetto ha previsto la realizzazione di un sistema di fognatura pluviale così composto da:
 - 3 sistemi di fognatura pluviale indipendenti, ciascuno a servizio del bacino della rotonda;
 - un sistema di captazione costituito da caditoie prefabbricate per uso stradale con griglia autobloccante piana e da griglie piane poste direttamente sui pozzetti di ispezione;
 - un sistema di trattamento costituiti da grigliatura e impianti di dissabbiatura e disoleatura;
- come recapito finale: ogni sistema di trattamento delle acque meteoriche termina in 2 pozzi disperdenti di profondità 150 m e alloggiati in altrettanti pozzetti di ispezione, il cui fondo è posto a circa 1,50 m al di sotto dello scorrimento della condotta in uscita dall'impianto di trattamento. In questo modo, durante il funzionamento sarà scongiurato il rischio di rigurgito a monte delle acque trattate;
- le acque trattate dall'impianto di depurazione saranno conformi a quanto prescritto dalle vigenti normative antinquinamento, con particolare riferimento ai limiti di cui al D.Lgs. 152 del 03/04/2006;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda possibili interferenze con l'idrografia superficiale, l'analisi dell'orografia dell'area mostra che il reticolo idrografico superficiale parte a valle della SS 96 e che, in corrispondenza dell'inizio di ciascun compluvio sono posizionati n. 5 manufatti di attraversamento esistenti;

per quanto concerne la continuità idraulica in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati tra la S.S. n. 96 e la S.S. n. 99, a margine del sottopasso stradale vi è un canale a sezione trapezoidale che consente la continuità idraulica tra monte e valle del corso d'acqua;

CONSIDERATO e VALUTATO che le opere di progetto

- garantiscono la continuità idraulica tra monte e valle;
- prevedono la manutenzione degli attraversamenti idraulici esistenti senza che questa possa in alcun modo pregiudicarne la sezione libera;
- le opere non interferiscono con aree vincolate dal Piano di Assetto Idrogeologico dell'AdB;

VALUTATO che la realizzazione dell'intervento non comporta impatti significativi sull'ambiente idrico e che in particolare le opere in progetto non peggiorano le condizioni di funzionalità idraulica del reticolo idrografico e non costituiscono un fattore di aumento della pericolosità idraulica localmente, né nei territori a valle o a monte, poiché esse non producono significativi ostacoli al normale e libero deflusso delle acque né causano una riduzione della capacità di invaso delle aree;

componente ambientale suolo e sottosuolo

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il suolo e sottosuolo la dimensione dell'infrastruttura consente di ritenere non significativo il contributo dato dalla fase di esercizio in termini di impatti che comportino ricadute al suolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che in **fase di cantiere** gli effetti potenziali sono connessi essenzialmente alle attività maggiormente significative, ovvero quelle legate alla cantierizzazione dell'area, alle opere di scavo e alla movimentazione e stoccaggio delle materie prime e dei materiali di risulta.

Si tratta di un'occupazione temporanea di suolo la cui effettiva durata è legata all'andamento cronologico dei lavori;

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di minimizzare tali impatti, saranno adottate opportune misure volte alla razionalizzazione ed al contenimento della superficie dei cantieri, con particolare attenzione alla viabilità di servizio ed alle aree da adibire allo stoccaggio dei materiali;

CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente ai potenziali disturbi provocati dalla realizzazione delle opere di scavo, si sottolinea l'impossibilità, date le caratteristiche morfologiche del territorio in oggetto, di ingenerare fenomeni di instabilità;



CONSIDERATO e VALUTATO che in **fase di esercizio** data la tipologia di opera in questione, le azioni più significative riguardano l'uso della risorsa suolo.

Si specifica che il consumo di suolo è limitato ad una porzione delle nuove rotatorie e ai bracci di collegamento che è necessario realizzare in corrispondenza delle rotatorie di Via Gravisella e Via Rocco Ferri, i cui rilevati assumeranno altezza massima di 1.5 metri circa rispetto al piano campagna;

CONSIDERATO che dal punto di vista della morfologia, sono previste lievi modifiche topografiche connesse alla realizzazione delle rotatorie in oggetto conseguenti alla costruzione dei settori di rotatoria che giacciono al di fuori dell'esistente asse viario;

CONSIDERATO che in merito all'impermeabilizzazione dei suoli

- le opere determinano un aumento delle superfici impermeabilizzate solo relativamente alle porzioni delle nuove rotatorie e ai bracci di collegamento esterne all'attuale sedime stradale;
- pur costituendo il rilevato stradale, già allo stato attuale, un ostacolo per il naturale deflusso delle acque, non si ritiene che l'ulteriore impermeabilizzazione possa determinare potenziali impatti negativi significativi, sia perché le nuove superfici impermeabilizzate sono estremamente limitate, sia perché il progetto comprende la realizzazione di uno specifico sistema di captazione, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma;

VALUTATO che l'impatto sul suolo e sottosuolo è non significativo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

componente ambientale rumore

CONSIDERATO e VALUTATO che in **fase di cantiere** le attività che costituiscono possibili fonti di inquinamento acustico possono essere individuate come di seguito:

- realizzazione delle opere di scavo;
- flusso di mezzi adibiti al trasporto dei materiali;
- attività legate al confezionamento delle materie prime;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- la produzione di rumore e vibrazioni in questa fase risulterà piuttosto modesta, non essendo prevista la realizzazione di opere civili di particolare impegno, quali palificazioni, infissione di palancole, attraversamenti con l'utilizzo di macchine spingitubo;
- si tratta di impatti reversibili, in quanto legati alla durata dei lavori, puntuali, e come tale il loro contributo risulta distribuito durante l'arco della giornata lavorativa;
- in conformità a quanto previsto dal D.P.C.M. del 14.11.1997, i valori limite di emissione del rumore delle sorgenti sonore mobili di cui all'art. 2, comma 1, lettera d, della Legge n. 447 del 26.10.1995, dei singoli macchinari costituenti le sorgenti sonore fisse, sono regolamentati dalle norme di omologazione e certificazione delle stesse, pertanto, l'utilizzo di macchinari ed attrezzature omologate e a norma dal punto di vista delle emissioni sonore nonché sottoposte alle verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, garantisce il rispetto della normativa in materia di emissioni acustiche in cantiere;
- l'impatto acustico del cantiere sarà ridotto tramite apposite misure di mitigazione, come l'utilizzo di barriere provvisorie antirumore;

CONSIDERATO e VALUTATO che in **fase di esercizio**

- le opere in progetto non possiedono caratteristiche tali da poter produrre emissioni acustiche che possano determinare il superamento dei limiti normativi o che, comunque, possano provocare disagi ai residenti o alla fauna;
- rispetto alla situazione ante operam, l'intervento non genererà apprezzabili incrementi di traffico sulla infrastruttura in oggetto ma al contrario a esso sono associati impatti positivi in quanto si riduce l'impatto acustico attraverso la riduzione delle velocità veicolare;

ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

- il progetto, in conformità con il Piano Nazionale di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR) prevede:
 - la posa di tappeto di usura fonoassorbente;
 - l'installazione di barriere fonoassorbenti, tra le sezz. 80 - 85 dell'Asse Principale 3 lato destro, costituite da barriere in acciaio corten spess. 10/10 e montante HEA160 in acciaio corten;

VALUTATO che l'impatto sulla componente rumore si ritiene quanto meno invariato in fase di esercizio e di modesta entità e del tutto reversibili in fase di cantiere;

componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

CONSIDERATO che

- gli interventi in oggetto ricadono in zone individuate come "Siti di Importanza Comunitaria", ovvero nel sito SIC/ZPS IT9120007 "Murgia Alta", in quanto localizzati lungo l'esistente strada statale S.S. n. 96; la superficie del pSIC/ZPS interessata (direttamente o indirettamente) dall'intervento è pari a circa 30.000 mq;
- l'intervento non è direttamente connesso alla conservazione/gestione del Sito;
- si prevede una ridotta sottrazione diretta di mosaico di habitat 62A0 e 6220 di interesse comunitario;

CONSIDERATO che è stato redatto lo studio di valutazione di incidenza ambientale (VINCA) da cui è emerso che:

- si può escludere il verificarsi di effetti significativamente negativi sul sito della rete Natura 2000 denominato SIC/ZPS IT9120007 "Murgia Alta";
- l'intervento non avrà incidenza significativa su specie ed habitat di interesse comunitario;
- dati gli esiti negativi della fase di *screening* si è reputato non necessario procedere alla valutazione appropriata;

CONSIDERATO che tale area ha un'estensione tale da non determinare impatti significativi in termini di sottrazione di habitat del SIC/ZPS, considerato che le opere sono localizzate in prossimità della strada esistente, nonché della periferia dell'abitato di Altamura;

CONSIDERATO che la locale sottrazione di porzioni di habitat non incide sulla conservazione delle tipologie di habitat a scala di paesaggio locale, dove risultano ampiamente diffuse ed in buono stato di conservazione;

CONSIDERATO che gli interventi non hanno entità tale da determinare impatti significativi sulle specie floristiche e faunistiche protette, che risultano ampiamente distribuite nelle porzioni di habitat adiacenti, tanto meno sulle unità ecosistemiche e sulla qualità di queste ultime;

CONSIDERATO e VALUTATO che non si ritiene che gli interventi in progetto possano compromettere la gestione e la conservazione del sito di rilevanza naturalistica entro il quale ricadono e che siano, quindi, coerenti con i vincoli determinati dalla presenza del sito stesso;

Gli interventi non determinano la perturbazione di specie fondamentali, né la frammentazione di habitat o di specie, né la riduzione nella densità della specie, né alcuna variazione negli indicatori chiave del valore di conservazione;

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000;

componente ambientale paesaggio

CONSIDERATO che il progetto prevede sostanzialmente la trasformazione di tre intersezioni a raso in altrettante intersezioni a rotatoria. Trattasi, quindi, di un intervento che prevede una limitata occupazione di nuove aree senza modifica dell'assetto altimetrico;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with the number 13.]

CONSIDERATO che al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico delle opere, il progetto ha previsto una specifica sistemazione a verde delle scarpate e delle rotatorie;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la sistemazione a verde, si prevede in primo luogo il rinverdimento delle scarpate mediante idrosemina con miscuglio di semi da prato idonei e copertura del medesimo con torba ed idrocollante. Sono stati introdotti nuclei arbustivi costituiti da una composizione di specie arbustive sclerofile termofile della macchia mediterranea appartenenti al contesto floristico del SIC "Murgia Alta" in cui ricade l'intervento. La funzione principale della fascia che alternerà i nuclei di vegetazione alle aree inerbite lungo le scarpate sarà quella di garantire l'inserimento paesaggistico della infrastruttura con salvaguardia della panoramicità del paesaggio;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le rotatorie e le aree residuali, è stata prevista una specifica sistemazione a verde che prevede la piantumazione di specie autoctone, in accordo con la dimensione delle rotatorie e con la finalità di assicurare la visibilità globale nella percorrenza stradale;

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sul paesaggio;

CONSIDERATE le caratteristiche e la localizzazione del progetto, nonché le caratteristiche degli impatti potenziali;

RITENUTO che l'esecuzione degli interventi previsti dovrà avvenire nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello Studio Preliminare;

RIBADITO che in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento "Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000" presentato dalla Società ANAS S.p.A., a condizione che vengano ottemperate le seguenti condizioni ambientali:

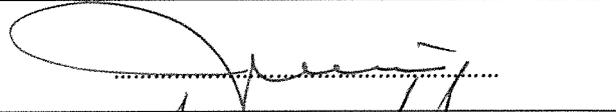
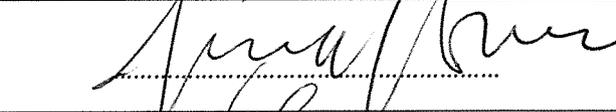
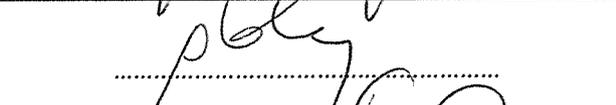
Prescrizione n.1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti – Gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Per quanto riguarda la gestione delle terre e delle rocce da scavo, dovrà in fase di progettazione esecutiva il Proponente presentare, ai fini dell'approvazione, il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. La gestione delle terre e rocce da scavo, secondo l'apposito progetto, dovrà essere autorizzata dal MATTM prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	-

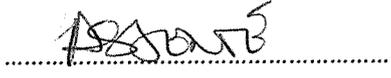
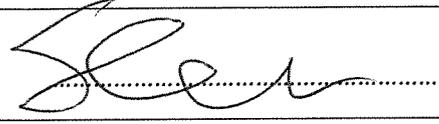
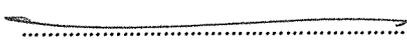
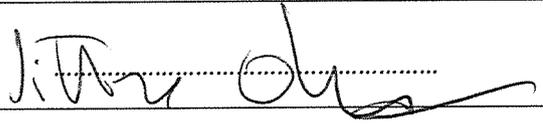
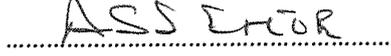
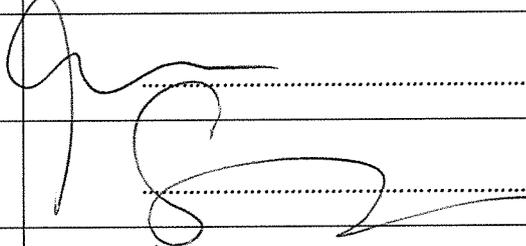
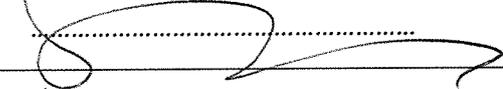
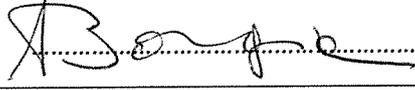
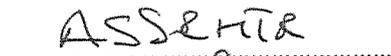
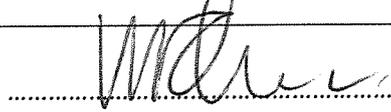
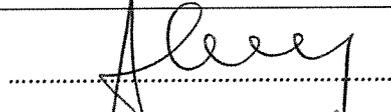
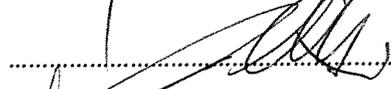
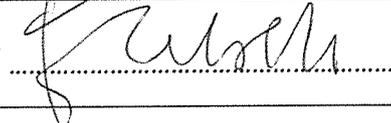
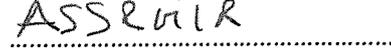
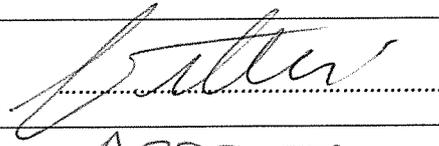
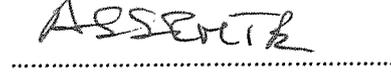
ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

Prescrizione n.2	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Paesaggio, Flora, fauna, vegetazione, ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Le essenze arboree da utilizzare all'interno delle rotatorie e sulle scarpate dovranno esclusivamente essere scelte fra quelle censite all'interno degli abachi delle piante del SIC/ZPS Murgia Alta, al fine di garantire la biodiversità ed il paesaggio locale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	-

Prescrizione n.3	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Flora, fauna, vegetazione, ecosistemi
Oggetto della prescrizione	L'impianto di illuminazione delle tre rotatorie, oltre a garantire i livelli di sicurezza necessari alla circolazione stradale dovrà essere realizzato nel rispetto delle norme vigenti in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso, nel rispetto delle istanze di tutela del sito di rilevanza naturalistica;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Prescrizione n.4	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Beni culturali
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere prevista, durante tutte le operazioni di scavo, la presenza continuativa di un archeologo, in possesso di adeguati titoli formativi e di comprovata esperienza professionale, da concordare con la Soprintendenza archeologica locale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MIBAC
Enti coinvolti	--

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

ID VIP 4282 Lavori di M.S. di razionalizzazione e miglioramento degli standards di sicurezza delle intersezioni a raso e innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi di ritenuta stradale nel tratto della SS. 96 compreso tra il km 81+300 ed il km 78+000

Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	Milla
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	Luca Di Raimondo
Ing. Graziano Falappa	_____
Arch. Antonio Gatto	A. Gatto
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	Filippo Gargallo
Prof. Antonio Grimaldi	_____
Ing. Despoina Karniadaki	_____
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	Sergio Lembo
Arch. Salvatore Lo Nardo	Lo Nardo
Arch. Bortolo Mainardi	_____
Avv. Michele Mauceri	Michele Mauceri
Ing. Arturo Luca Montanelli	Arturo Luca Montanelli
Ing. Francesco Montemagno	F. Montemagno
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE

u

Arch. Eleni Papaleludi Melis	<i>Eleni Papaleludi</i>
Ing. Mauro Patti	..... ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	..... ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	..... ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	..... ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	..... ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	..... <i>PS</i>
Dott. Franco Secchieri	..... ASSENTE
Arch. Francesca Soro	..... <i>Francesca Soro</i>
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	...............
Ing. Roberto Viviani	..... <i>R. Viviani (ASTENUTO)</i>