



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/ASA/2004/0625

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo ai lavori di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica nel tratto Maglie - Otranto tra il Km. 985+000 ed il Km. 999+100 con adeguamento alla sez. III C.N.R., da realizzarsi nei Comuni di Maglie, Muro Leccese, Palmariggi, Giurdignano e Otranto (LE), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari, in data 20 luglio 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Puglia in data 16 gennaio 2002, 30 gennaio 2002 e 7 marzo 2003;

VISTA la nota n. 2949 della Regione Puglia del 18 marzo 2004, pervenuta il 19 marzo 2004 e la successiva nota n. 5086 del 19 maggio 2004 di trasmissione del parere favorevole, espresso dal Comitato Regionale di VIA;

VISTA la nota n. ST/407/33277/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 9 ottobre 2003, pervenuta in data 9 ottobre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 541 positivo con prescrizioni formulato in data 24 luglio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla stessa ANAS Compartimento Puglia;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il progetto in valutazione risulta coerente con i seguenti strumenti di programmazione: Piano Generale dei Trasporti; Piano Regionale dei Trasporti; Piano Urbanistico Territoriale Tematico;
- altresì, non contrasta con gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati ricadendo l'intero tracciato di progetto in zona agricola con fascia di rispetto di 30,00 m all'interno della quale è ubicato l'intervento;
- l'opera risulta inserita nel programma triennale dell'ANAS 1999-2001 e rientra tra quelle finanziate nel Programma Quadro Comunitario di Sostegno 2001-2006;
- trova concreta motivazione nell'esigenza della sicurezza dell'esercizio della strada anche in previsione delle previsioni di sviluppo del flusso di traffico;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- l'intervento consiste in un ampliamento in sede, in asse al tracciato esistente, di un tratto della Strada Statale 16;
- il tracciato della S.S. 16 inizia a Padova e percorre tutta la costa Adriatica fino ad Otranto. Il tratto in oggetto inizia con lo svincolo di Maglie (Le) al Km 985+000 della S.S. 16 e finisce al Km 999+100 in prossimità di Otranto (Le), per uno sviluppo complessivo di 14,1 Km;
- inoltre è prevista la realizzazione di numero 5 svincoli intermedi a livelli sfalsati, i collegamenti di testata iniziale e finale e nuova viabilità di servizio per uno sviluppo complessivo di 8,5 Km;
- la S.S. 16 e' già una strada del III° tipo, così come definita dalle norme del CNR, fino allo svincolo di Maglie;
- lo svincolo è l'unica intersezione a livelli sfalsati esistente nel tratto in oggetto;
- si prevede la realizzazione di due strade che fiancheggeranno il corpo centrale, che avranno doppio senso di marcia e serviranno localmente il territorio; ad ogni svincolo sarà possibile l'immissione dalla strada di servizio alla strada principale e viceversa. Sarà altresì possibile l'inversione di marcia;
- durante la fase istruttoria è stato soppresso lo svincolo di Palmariggi Centro e significativamente modificato l'intero svincolo di Otranto;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- l'assetto geomorfologico e litologico delle aree interessate dal tracciato è tale da non innescare fenomeni di instabilità nella realizzazione del corpo stradale;
- la falda si attesta a quote tali da non interferire con il piano di posa delle fondazioni; tuttavia vengono rilevati potenziali condizioni di saturazione nei terreni calcarenitici, seppure a carattere temporaneo, localizzato e di entità trascurabile;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'entità dei flussi di traffico, le condizioni territoriali ed i risultati della campagna di misure effettuata per la caratterizzazione speditiva dello stato ante operam non rilevano condizioni di criticità relative alla qualità dell'aria;
- per il rumore, sono stati eseguiti i rilievi di traffico ed effettuata una campagna di misure per la caratterizzazione speditiva dello stato ante operam e non si rilevano situazioni critiche in relazione alla distanza e alla tipologia dei ricettori rispetto alla strada e ai flussi di traffico presenti e previsti, fatti salvi i due ricettori espressamente ed opportunamente mitigati;
- nell'area di progetto le componenti vegetazione, flora e fauna presentano, in relazione all'intensa attività agricola, limitate caratteristiche di naturalità e non sono segnalate aree di valenza ambientale;

valutato altresì che:

- lo studio di impatto ambientale ha affrontato, seppure in maniera semplificata e speditiva, tutte le problematiche significative e, anche in relazione alle integrazioni presentate, sono stati trattati tutti gli impatti potenziali ad eccezione della componente vibrazioni ma che il tracciato di progetto non sembra interessare ricettori sensibili a distanze tali da rendere significativi gli effetti connessi a questo tipo di fenomeno;
- dall'analisi del Piano Straordinario, approvato dalla Regione Puglia ai sensi del D.L. 180/98, non risultano individuate aree a rischio idrogeologico molto elevato nel territorio interessato dalle opere di progetto;
- inoltre risultano definiti, seppure in maniera generica, gli aspetti relativi alle sistemazioni finali (regimazione delle acque, sistemazione delle scarpate ed i ripristini a verde);
- il raddoppio della S.S. 16 nel tratto Maglie Otranto comporterà certamente, in particolare nei mesi estivi una riduzione del carico inquinante;
- con il progetto si andrà a ridurre sensibilmente l'incidentalità attualmente presente;
- sono stati adottati tutti i sistemi necessari per la protezione dell'ambiente circostante il tracciato stradale, ivi compreso uno studio di allontanamento delle acque meteoriche con relativa vasca di accumulo del sottopasso della città di Otranto;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/33277/2003 del 9 ottobre 2003, pervenuto in data 9 ottobre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, integralmente riportato di seguito:

"Con apposita istanza del 17/07/2001 prot. n. 22379, acquisita agli atti il 29/08/2001 prot. n. ST/407/12339, la Società ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per la Puglia, richiedeva la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di "S.S. 16 Adriatica - Tronco: Maglie - Otranto. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie - Otranto tra il km 985 + 000 ed il km 999 + 100 con adeguamento alla sez. III C.N.R."

A seguito della nota n. ST/407/14706 del 21/09/2001 inviata da questa Direzione Generale alle Soprintendenze competenti per territorio, nella quale si chiedeva il parere di competenza, la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia**, con nota n. 22556 del 16/10/2001 comunicava: "(...) la zona risulta già sottoposta al vincolo paesaggistico nel tratto di Palmariggi - Otranto (...) ai sensi della Legge n. 1497/39 ora T.U. D. L.vo 490/99 si fa presente altresì, che questo Ufficio ha espresso un parere favorevole ai lavori di ammodernamento del tronco stradale Maglie - Otranto della S.S. 16 'Adriatica' a condizione che vengano piantumate arborature tipiche della zona per attenuare l'impatto ambientale".

Nel corso del sopralluogo effettuato dalla commissione VIA in data 07/12/2001, sono stati richiesti degli approfondimenti allo studio di impatto ambientale inviati dalla società ANAS S.p.A. con nota n. 1124 del 16/01/2002, acquisita agli atti il 18/02/2002 con prot. n. ST/407/6451, e con nota n. 2365 del 30/01/2002, registrata agli atti con prot. n. ST/407/6337 del 18/02/2002.

A seguito della riunione tecnica, svoltasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio il 20/02/2002, sono stati trasmessi dalla Società ANAS S.p.A., in data 09/10/2002 con nota n. 21790, (acquisita agli atti il 14/11/2002 con prot. n. ST/407/2002), degli elaborati grafici relativi a modifiche progettuali del tratto in prossimità di Otranto.

Durante l'istruttoria e a seguito del sopralluogo, la commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota n. 13491/VIA/A.O.13.G del 06/12/2002, ha chiesto alla società proponente ulteriori chiarimenti su alcuni punti dello Studio di Impatto Ambientale. Pertanto la Società ANAS S.p.A., con nota n. 28114 del 07/03/2003 (acquisita agli atti il 27/03/2003 con prot. n. ST/407/11623), ha inviato gli approfondimenti richiesti ed ha provveduto alla pubblicazione sui quotidiani della variante del progetto in prossimità di Otranto.

Con nota del 28/05/2003 prot. n. 8088, la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia** ha ribadito il proprio parere favorevole al progetto.

Successivamente, con nota n. 17654 del 29/08/2003, la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia** ha riferito: "I grafici e la nuova soluzione progettuale inoltrati in data 7/3/2003, progetto n. 2814 anche all'Ufficio scrivente, valutati nell'incidenza sul territorio non risultano ricadere su aree archeologiche note. Sono note sul territorio, invece, presenze paleontologiche sparse e diffuse da tutelare ai fini del D. Lgs. n. 490 del 29/10/1999, art. 1, comma 2, pertanto eventuali rinvenimenti fortuiti dovranno essere prelevati con spese a carico della stessa ANAS S.p.A.

La valutazione favorevole alla VIA comporta, quindi, per l'ufficio scrivente interesse al recupero di reperti che la trasformazione del territorio facesse emergere. Si invita la direzione dei lavori a comunicare in tempo utile l'inizio del cantiere per consentire sopralluoghi in corso d'opera da parte dei nostri tecnici".



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, esprime **parere favorevole** alla predetta richiesta della Società ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per la Puglia, di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con la scrupolosa osservanza delle prescrizioni sopra specificate poste dalle Soprintendenze competenti e delle **ulteriori seguenti condizioni:**

- Nelle aree di particolare criticità, tutelate con vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 139 del D. Lgs. 490/99 e caratterizzate da un paesaggio continuo di ulivi e muri a secco, dovrà essere posta particolare attenzione alla progettazione delle opere di mitigazione in relazione agli svincoli, ai rilevati e ai muri di contenimento da realizzare.

In particolare:

- le opere d'arte dei cavalcavia dovranno essere oggetto di un'accurata progettazione architettonica da sottoporre alla valutazione della competente Soprintendenza;
- compatibilmente con le condizioni di visibilità e sicurezza, sia nelle aree intercluse dagli svincoli che sui rilevati, dovranno essere piantati arbusti e alberelli a basso fusto di essenze locali;
- i muri di contenimento di scarpate, ai margini del tracciato viario, dovranno essere realizzati con materiale calcareo opportunamente assemblato, da risultare simile alle opere murarie tradizionali;
- le piante ad alto fusto, rimosse per l'esecuzione dei lavori, dovranno essere rimesse a dimora ad una distanza adeguata dalla sede stradale";

CONSIDERATA la nota n.2949 della Regione Puglia del 18 marzo 2004, pervenuta il 19 marzo 2004, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"Per la presenza di un polo attrattore per l'offerta turistica connotato da forte richiamo come Otranto, la nuova strada a doppia carreggiata separata consentirà una notevole riduzione del tasso di incidenti sulla direttrice e della relativa mortalità ed una riduzione dei tempi di percorrenza.

Pur tuttavia, si deve sottolineare che il progetto dovrà essere nelle fasi successive integrato di alcuni elementi, ed approfondimenti volti all'attenuazione dell'impatto sul territorio, anche in conformità alle normative vigenti, quali:

- risulta sovrastimata la previsione dello Svincolo di Palmariggi Ovest, di Palmariggi Centro, di Palmariggi Est;
- non viene affatto valutato l'impatto visivo che la presenza di 8 cavalcavia previsti nell'alternativa 1 potrà provocare sul territorio sottoposto a vincolo paesaggistico;

- *tra il tracciato, gli svincoli e le complanari la superficie interessata dall'intervento è di 169.870 m² per i quali non è stata prevista alcuna mitigazione. La sottrazione di superficie agricola è pari a m² 521250 per le quali non è stata prevista alcuna compensazione;*
- *non sono stati definiti i materiali per le barriere antirumore previste per lo svincolo di Palmariggi;*
- *è necessario acquisire le autorizzazioni paesaggistiche per le opere che ricadono in regime di tutela di cui al titolo II della L. 490/99;*
- *è necessario sentire il parere delle Soprintendenze competenti per quanto riguarda i territori che ricadono in ambito "B" del PUTT/P;*
- *lungo tutto il tracciato dovranno essere realizzate opportune opere di mitigazione ai rilevati, delle opere d'arte, del viadotto e delle trincee con utilizzo di 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;*
- *dovrà essere previsto in sede di redazione di progetto definitivo appositi elaborati riportanti il reimpianto di tutti gli ulivi con fusto di diametro superiore a 30 cm in aree private, qualora gli stessi proprietari lo consentano, ovvero in aree residuali (relitti d'esproprio), il progetto dovrà prevedere in generale il divieto del taglio di tutti gli alberi per cui sia possibili il reimpianto;*
- *per la realizzazione di aree a verde integrate con le specificità dei luoghi (aree residuali, raccordi con filari esistenti trasversali all'opera, vegetazione ripariale, ecc) devono essere previste essenze autoctone, in quanto più adatte alla situazione climatico – ambientale, oltre che più accette alla fauna locale, anziché quelle standard previste dal SIA;*
- *la schermatura acustica, già prevista, dovrà essere realizzata in coerenza con le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi, mediante l'utilizzo di pietra informe locale e materiali naturali";*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito sinteticamente si evidenziano:

- il Comune di Otranto ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera a condizione che:
 - a) fosse modificato lo svincolo di Giurdignano al fine di sgravare l'abitato di Otranto dai flussi veicolari;
 - b) fosse sostituito il tracciato delle complanari indicate in progetto con i n. 2 e 4 e del raccordo con il centro abitato;
 - c) fosse modificato l'innesto dell'opera in progetto con la Provinciale Otranto - Martano;
- le osservazioni del Comune di Otranto sono risultate superate in seguito alla modifica progettuale depositata dal Proponente con nota del 7 marzo 2003;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lavori di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica nel tratto Maglie - Otranto tra il Km. 985+000 ed il Km. 999+100 con adeguamento alla sez. III C.N.R. da realizzarsi nei Comuni di Maglie, Muro Leccese, Palmariggi, Giurdignano e Otranto (LE), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovranno essere eseguiti, per i tratti in trincea e le pareti delle rampe su rilevato degli svincoli, adeguati interventi di regimazione idraulica. La sistemazione delle scarpate dovrà essere eseguita, ove possibile, con il materiale di risulta delle demolizioni previste dei muri a secco e utilizzando tecniche realizzative che privilegiano l'uso di materiali naturali così come indicato nelle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" - Ministero dell'Ambiente - Settembre 1997. Per le eventuali opere di contenimento e stabilizzazione dovrà prevedersi, ove possibile, un raccordo con i terreni circostanti che favorisca il recupero della vegetazione, sia per impianto diretto che per colonizzazione spontanea;
- b) dovrà essere realizzato un sistema idraulico "chiuso" per la raccolta, l'allontanamento e l'adeguato trattamento delle acque di piattaforma e per la gestione di sversamenti accidentali, al fine di garantire la salvaguardia, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, delle acque superficiali e sotterranee dall'inquinamento. Nello specifico:
 - nella fase di cantiere, le acque dovranno essere depurate prima del recapito esterno;
 - per l'intero tracciato, dovrà essere approfondito il dimensionamento degli interventi di presidio idraulico differenziando, se del caso, i fenomeni di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia da quelli per gli eventi accidentali;
 - in corrispondenza dello svincolo di Otranto, dovrà essere realizzato il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma di tipo "chiuso" indicato nelle integrazioni allo studio di impatto ambientale;
- c) dovrà essere redatto un apposito progetto di inserimento ambientale dell'opera con particolare attenzione alle problematiche di inquinamento atmosferico. Nel progetto dovranno essere inseriti, in prossimità delle aree residenziali ed a seguito di verifiche con modelli di simulazione, tratti di fasce filtro da realizzare con posa in opera di essenze adeguate al ruolo che si assegna (essenze sempreverdi, particolarmente resistenti agli agenti inquinanti, ecc) secondo un sesto di impianto idoneo. Tali fasce inoltre non dovranno avere forme geometriche (es. parallele alla strada) ma dovranno raccordarsi ai principali segni presenti sul territorio, siano essi di valenza naturale (filari, ecc) o antropica (strade, canali, ecc);

il progetto di inserimento ambientale dovrà, inoltre, ottimizzare:

- i segni territoriali esistenti e creati dalle opere in progetto, al fine di ridurre l'artificialità dell'intervento stesso per integrarlo con il territorio attraversato;
 - l'utilizzo, per tutti gli interventi di piantumazione e di rinverdimento, di specie vegetali tipiche ed autoctone, individuate anche sulla base della maggiore adattabilità delle stesse con l'infrastruttura viaria e con il traffico veicolare e caratterizzate da limitate necessità di manutenzione;
 - la sistemazione delle aree impegnate in via provvisoria per le attività di cantiere, privilegiando la restituzione agli usi originari ovvero integrandole all'interno delle aree di sistemazione ambientale;
 - ove possibile, dovranno essere spostate le piante in zolla;
- d) per quanto riguarda la componente rumore, dovrà essere redatto un progetto acustico che preveda una campagna di caratterizzazione da effettuarsi sulle base delle indicazioni normative (D.M. 16/3/98) e una simulazione del rumore connesso alla nuova configurazione della strada per una fascia di 500 metri e per ogni ricettore presente nella fascia di almeno 150 m dal ciglio. La progettazione delle barriere dovrà essere definita al fine di rispettare i limiti di cui alla tabella D del D.P.C.M. 14/11/97 e dovrà essere data la massima importanza al loro inserimento ambientale, considerando anche quanto indicato dal D.M. 29/11/2002;
- e) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere svolto uno studio riferito alla componente vibrazioni comprendente una campagna di misura sui ricettori più prossimi alla infrastruttura e la verifica del rispetto dei limiti previsti dalla normativa UNI 9613 nello stato di progetto;
- f) il progetto esecutivo dovrà essere corredato da appositi capitoli che esplicitino le opportune azioni di contenimento delle interferenze ambientali durante le fasi di lavoro (riduzione della polverosità, protezioni acustiche temporanee, ecc) nonché le modalità di impianto e gestione degli interventi a verde. Il progetto dovrà inoltre comprendere uno specifico programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, quest'ultimo comprendente le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli interventi, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per un periodo di almeno cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori;
- g) dovrà essere redatto uno specifico progetto di monitoraggio, per tutte le componenti ambientali, anche in riferimento alle attività di cantiere, da concordare con l'ARPA locale;
- h) qualora si intendesse mantenere l'immissione della strada comunale dei Papi sulla S.S. 16, l'innesto dovrà essere rispondente alle normative vigenti;
- i) la verifica di ottemperanza, della prescrizione di cui alla lettera c) dovrà essere eseguita dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e dal Ministero per i beni e le attività culturali; tutte le restanti prescrizioni dovranno essere verificate a cura della Regione Puglia;
- l) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Puglia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 21 LUG. 2004

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

BE
60