



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

* * *

Parere n. 225 del 6 aprile 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Corridoio plurimodale adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca S.S. 275 “di Santa Maria di Leuca” Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 “Adriatica” dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 “di Santa Maria di Leuca” dal km 0+000 al km 37+000 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300</i></p> <p><i>Progetto Definitivo</i></p> <p>IDVIP 5009</p>
------------------	---

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Proponente:	<i>ANAS S.p.A.</i>
--------------------	---------------------------

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall'art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*";
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*" e, in particolare, l'art. 216 "*Disposizioni transitorie e di coordinamento*", comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*";

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*";

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell'art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove

disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

PREMESSO che:

- La Società ANAS S.p.A. (di seguito Proponente) con nota prot. 0673749 del 27/11/2019, successivamente perfezionata con nota prot. 070625 del 15/02/2020, ha presentato istanza per l'aggiornamento della procedura di Verifica di Ottemperanza sul progetto definitivo "*Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300*", ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216, del D.Lgs. 50/2016;
- Il Proponente con successiva nota prot. 070625 del 15/02/2020 ha perfezionato l'istanza di cui alla richiamata nota del 27/11/2019, trasmettendo la quietanza di pagamento del contributo previsto dal Decreto Interministeriale n.1 del 04/01/2018;
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. DVA/31065 in data 28/11/2019 e la successiva nota di perfezionamento con prot. MATTM/11636 in data 19/02/2020;
- La Divisione con nota prot. MATTM/35096 in data 14/05/2020, ha trasmesso per l'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216, del D.Lgs. 50/2016, relativa al progetto definitivo "*Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300*", la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata;
- la suddetta nota è stata acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/1530 in data 19/05/2020, poco prima della modifica dello scioglimento della medesima e della nomina della attuale Commissione;
- con nota CTVA/2145 del 9/07/2020, acquisita in data 15/07/2020, il Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca ha ricevuto, tra le altre, la assegnazione dell'istruttoria in oggetto;
- Il Proponente con nota prot. n. 252397 del 21/05/2020, acquisita per conoscenza al prot. MATTM/38341 del 26/05/2020 e al prot. CTVA/1594 del 21/05/2020 ha trasmesso al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) – DGABAP la Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del DPCM 12/12/2005;
- La Divisione con nota prot. MATTM/52892 del 8/07/2020, acquisita al prot. CTVA/2145 del 9/07/2020, ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;
- Il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) – DGABAP Servizio V con nota prot. 17953 del 15/06/2020, acquisito per conoscenza al prot. CTVA/1897 del 16/06/2020, ha chiesto alla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto e ai Servizi II e III della DG ABAP rispettivamente il parere e contributo istruttorio di competenza;
- Il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) – DGABAP Servizio V con nota prot. 26181 del 8/09/2020, acquisito al prot. MATTM/6989 del 9/09/2020 e al prot. CTVA/2744 del 8/09/2020 ha trasmesso le proprie considerazioni istruttorie in merito all'aggiornamento della verifica di ottemperanza sul Progetto Definitivo in argomento precisando che "*[...] potrà trasmettere il proprio parere di competenza solo a seguito delle determinazioni del Ministero dell'ambiente (autorità competente nella VIA) riguardo alla necessità o meno di sottoporre a VIA le varianti introdotte con presente progetto definitivo [...] e ritiene che [...] i*

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

pareri dovuti da questo Ministero [...] potranno essere espressi solo a seguito di specifica istanza da parte della Società ANAS S.p.A.;"

PRESO ATTO che relativamente al progetto *"Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca"*:

- l'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi stradali ed autostradali» del "Corridoio Plurimodale Adriatico", con la dizione "Maglie-Santa Maria di Leuca", il progetto in esame;
- l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Puglia, sottoscritta il 10 ottobre 2003;
- in data 21/10/2003 la Commissione ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare *"Ammodernamento S.S.275 di S. Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca"*;
- con Delibera n. 92 del 20/12/2004, il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto Preliminare *"Ammodernamento S.S.275 di S. Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca"*;
- in data 14/11/2006 la Commissione ha espresso parere di parziale ottemperanza – con condizioni - sul Progetto Definitivo *"Ammodernamento S.S.275 di S. Maria di Leuca: Tratta Maglie-Santa Maria di Leuca"* rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPE 92/2004;
- in data 24/11/2006 la Divisione ha notificato al Proponente il suddetto parere della Commissione;
- con la Determina DSA-2008-0013028 del 15/05/2008, acquisito il parere della Commissione n. 13 del 17/03/2008, la Divisione ha comunicato il giudizio di ottemperanza sul Progetto di Monitoraggio Ambientale del Progetto Definitivo *"Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Progetto dei lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale al tipo B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000"*;
- con Delibera n. 76 del 31/07/2009, il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto Definitivo *"Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca, SS 275 di Santa Maria di Leuca"*;

CONTENUTI TECNICI E VALUTATIVI

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa all'aggiornamento della Verifica di Ottemperanza sul progetto definitivo *"Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300"*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MATTM/35096 in data 14/05/2020:
 - ✓ Elaborati del Progetto Definitivo
 - ✓ Relazione Tecnico Descrittiva contenente capitolo su Ottemperanza alla Delibera CIPE n.76/2009

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

- ✓ Schede di confronto con i precedenti progetti approvati dal CIPE
- ✓ Relazione Ottemperanza Prescrizioni e Raccomandazioni Parere C.S.L.P. n.68/2018
- ✓ Relazione Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo – P.d.U.
- ✓ Relazione del Piano di Monitoraggio Ambientale

Resta pertanto escluso dalla presente verifica la parte del progetto dal km 23+300 (Tricase) al km 37+000 (Castrignano del Capo).

In particolare, il Proponente rappresenta:

- in ordine alla necessità di revisione del progetto definitivo:

- che il progetto definitivo del primo lotto, cui si riferisce l'iter procedurale avviato all'esito del "tavolo tecnico strade", è stato aggiornato con il fine precipuo di recepire le prescrizioni della delibera CIPE 76/2009;
- che però allo stesso tempo ed ove possibile in relazione ai vincoli morfologici e all'attuale stato dei luoghi, allo stesso sono state apportate alcune modifiche puntuali al fine di risolvere e/o mitigare le sopraggiunte interferenze con il PPTR;
- che infine il progetto definitivo è stato revisionato a seguito del parere del CSLP – n.68 /2018 - BA SS 275 - Maglie-Santa Maria di Leuca trasmesso con nota 1649 del 19.02.2019;
- che *"sono stati compiutamente verificati e valutati tutti i fattori, compreso l'aggiornamento dello stato dei luoghi, sia dal punto di vista ambientale, geologico, idrogeologico e paesaggistico, che potranno incidere sul rispetto delle condizioni della Delibera CIPE n. 76 del 2009 di approvazione, sulla adeguatezza e realizzabilità del progetto"* (v. lett. trasmissione)

- in ordine ai contenuti del progetto definitivo 'revisionato':

- che la revisione del progetto definitivo oggetto della presente verifica di ottemperanza riguarda un primo lotto funzionale per 23.362,90 m, dal km -0+092,65 al km 23+270,25, da suddividere, ai fini dell'appalto dei lavori, in tre ulteriori stralci funzionali.

Per quanto riguarda il progetto definitivo:

Il progetto preliminare di cui al Parere VIA del 21/10/2003 e approvato con delibera CIPE n.92/2004, nonché il progetto definitivo approvato con Delibera CIPE n.76 del 31/07/2009 sono relativi all'intero *Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000.*

Sulla base del progetto definitivo approvato dal CIPE, l'ANAS pubblicava il Bando di gara nella G.U. del 28/12/2009. Con provvedimento n. 204 del 21.11.2016 l'ANAS ha disposto per la *"revoca, in via di autotutela, di tutti gli atti della procedura concorsuale indetta per l'intervento di che trattasi, nell'ambito del quale veniva ampiamente motivata la necessità di ritirare l'intero procedimento concorsuale, tenuto conto del mutato quadro esigenziale e per l'effetto dell'inidoneità del progetto definitivo approvato, nel 2009, dal CIPE e posto a base di gara, non risultando quest'ultimo più attuale ed adeguatamente dimensionato alle esigenze della collettività"*.

Invece di procedere alla redazione del progetto esecutivo ottemperando alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n.76 del 31/07/2009, il Proponente ha predisposto la "rielaborazione" del Progetto Definitivo di un primo lotto funzionale dell'opera, fino a Tricase, e presentato il medesimo a Verifica di Ottemperanza ex. artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006.

Resta escluso dalla presente verifica la parte del progetto che prevedeva l'ammodernamento e adeguamento in variante della statale, da Tricase a Castrignano del Capo.

La revisione del progetto definitivo oggetto della presente verifica di ottemperanza riguarda pertanto un primo lotto funzionale per 23.362,90 m, dal km -0+092,65 al km 23+270,25, da suddividere, ai fini dell'appalto dei lavori, in tre ulteriori stralci funzionali:

- 1° stralcio funzionale: dal km - 0+092,65 di prog. al km 10+452,68 di prog. (da Melpignano a Scorrano);
- 2° stralcio funzionale: dal km 10+452,68 di prog. al km 18+140 (da Botrugno a Surano);
- 3° stralcio funzionale: dal km 18+140 di prog. al km 23+270,25 (da Surano alla Z.I. Tricase-Specchia - Miggiano).

Per tali tratti è previsto:

- ✓ l'allargamento della sede stradale da 16,00 m a 22,00 m nel tratto da Melpignano fino a Scorrano, e da 8 m a 22 m nel tratto da Scorrano fino a Montesano Salentino e nuova sede stradale da Montesano Salentino a Tricase;
- ✓ la realizzazione di sede stradale di larghezza pari a 22,00 m con sezione stradale di tipo B - categoria B - strade extraurbane principali, secondo D.M. 05/11/2001;
- ✓ la realizzazione di un sistema di strade di servizio finalizzata, secondo il Proponente, a:
 - consentire l'accesso ai fondi interclusi e alle aree artigianale-produttive esistenti;
 - razionalizzare e riunire gli ingressi e le uscite degli svincoli per la Zona Industriale di Maglie-Melpignano, Cursi, Otranto, Santa Cesarea Terme e Muro Leccese, troppo vicini tra loro, tramite una viabilità parallela unidirezionale dedicata che accorpi tutte le corsie di accelerazione e di decelerazione;

In dettaglio, la revisione del progetto definitivo prevede la realizzazione dell'asse principale che ripercorre il sedime esistente per un tratto di 18+516 km dalla progressiva 981+700 della SS.16 alla progressiva 18+500 della SS.275. Da questo punto in poi, per un tratto di 4+754 km dalla progressiva 18+516 alla progressiva 23+270, il tracciato è in variante.

E' prevista la realizzazione di n. 16 svincoli (4 ex novo e 12 in adeguamento), taluni anche realizzati con l'ausilio di carreggiate complanari all'asse principale contenenti corsie dedicate allo smistamento dei flussi veicolari in ingresso ed uscita.

È infine prevista la realizzazione di n. 78 strade complanari e/o di servizio oltre che l'adeguamento di altre tre strade complanari con la realizzazione di altrettante opere di scavalco dell'asse principale.

Nell'ambito dell'istanza, il Proponente richiede di "*condurre le verifiche di competenza volte ad accertare se le modifiche progettuali introdotte, in ragione del loro carattere non sostanziale, siano congruenti, rispettivamente, con le originarie previsioni di impatto ambientale [..Omissis ...]*".

Nell'ambito del Progetto Definitivo, il Proponente ha aggiornato lo Studio Trasportistico. Rispetto alle ipotesi dello studio allegato al Progetto preliminare, che prevedeva una ipotesi di un rateo incrementale del traffico del 4,1% annuo ipotizzato, dimostratosi, alla luce dei rilievi effettuati, eccessivo, il nuovo studio ha valutato la seguente stima di crescita media annua del traffico:

- fino al 2026 (anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto): crescita media annua del 1,2% della domanda passeggeri e del 1,4% di quella merci;
- dal 2026 a 2036 (orizzonte di medio termine a 10 anni dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto): crescita media annua del 1,7% della domanda passeggeri e del 1,9% di quella merci.

Lo scenario di progetto esaminato prevede l'intero stralcio in tipologia B ed è stato confrontato, come livelli di servizio, con l'ipotesi che i primi due stralci siano in categoria B e i 3° stralcio funzionale sia realizzato in categoria C1. I risultati mostrano che, nella seconda ipotesi, i livelli di servizio non raggiungerebbero i livelli di norma e confermano la opportunità della realizzazione dell'opera da un punto di vista trasportistico in termini di livelli di servizio e di sicurezza.

E' opportuno però evidenziare che, rispetto al precedente studio, lo studio presentato è limitato al solo lotto in esame e non prende in considerazione l'intero progetto dell'itinerario Maglie – S. Maria di Leuca. Questa circostanza rende parziali i risultati del presente studio in riferimento ad un aggiornamento delle valutazioni di impatto della infrastruttura e dell'analisi costi-benefici ambientale alla luce delle mutate condizioni al contorno. Independentemente dalle tempistiche di realizzazione dei 2 lotti individuati, le valutazioni di impatto non possono essere frazionate e sarebbe stato opportuno un aggiornamento complessivo.

Il Proponente rappresenta che il progetto definitivo del primo lotto, cui si riferisce l'iter procedurale avviato all'esito del "tavolo tecnico strade", è stato aggiornato con il fine precipuo di recepire le prescrizioni della delibera CIPE 76/2009 apportando, allo stesso tempo ed ove possibile in relazione ai vincoli morfologici e all'attuale stato dei luoghi, alcune modifiche puntuali al fine di risolvere e/o mitigare le sopraggiunte interferenze con il PPTR. Inoltre, il Proponente afferma di aver revisionato il progetto definitivo a seguito del parere del CSLP - n.68 /2018 - BA SS 275 - Maglie-Santa Maria di Leuca trasmesso con nota 1649 del 19.02.2019.

Nella lettera di trasmissione, il Proponente afferma che *"sono stati compiutamente verificati e valutati tutti i fattori, compreso l'aggiornamento dello stato dei luoghi, sia dal punto di vista ambientale, geologico, idrogeologico e paesaggistico, che potranno incidere sul rispetto delle condizioni della Delibera CIPE n. 76 del 2009 di approvazione, sulla adeguatezza e realizzabilità del progetto"*.

A fronte di tale affermazione generale, non si trova riscontro negli elaborati presentati di approfondimenti in merito allo stato dei luoghi dal punto di vista ambientale, geologico, e paesaggistico.

Con riferimento agli aspetti geologici, i cui approfondimenti erano stati esplicitamente richiesti con il parere del CSLP - n.68 /2018, nella specifica Relazione di Ottemperanza, il Proponente rinvia l'approfondimento richiesto per alcuni aspetti geologici allo sviluppo della progettazione esecutiva; lo stesso dicasi per gli aspetti geotecnici.

Sono invece presenti approfondimenti in relazione agli aspetti idrologici ed idraulici per la cui verifica si rinvia agli enti preposti e che hanno altresì formulato richieste in merito (Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, etc.).

In relazione agli aspetti ambientali di tutela delle acque, si osserva che tale tema è stato totalmente trascurato nell'ambito del Monitoraggio Ambientale in quanto dichiarato non significativo. Anche alla luce degli approfondimenti effettuati, tale aspetto dovrà essere ivi considerato con monitoraggi AO, CO e PO, sia per quanto riguarda le quantità che la qualità delle acque.

Lo stesso parere del CSLP evidenziava che fosse *"necessario esaminare ... che la qualità delle acque sia compatibile con lo scarico su suolo."* Non risulta sia stata effettuata alcuna verifica in tal senso.

Inoltre, dovranno essere ben definiti i meccanismi di monitoraggio e gestione delle vasche di accumulo previa verifica delle caratteristiche dei terreni al fine di evitare quanto proposto dal Proponente: *"Qualora tali caratteristiche non consentano lo svuotamento delle vasche nei tempi richiesti verranno implementati piani di protezione civile per ovviare ad eventuali criticità."*

Con riferimento alla individuazione di possibili cave di prestito, discariche e impianti di recupero, non precisata nelle precedenti versioni progettuali, la documentazione presentata si limita ad una rappresentazione della posizione sul territorio ma non individua i percorsi che i mezzi andrebbero ad effettuare per il raggiungimento di tali siti non permettendo, pertanto, una adeguata valutazione degli impatti di tali trasporti sul traffico e sulle componenti ambientali dei percorsi interessati. Anche l'indicazione delle capacità volumetriche disponibili è rinviata alla fase esecutiva.

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

Nell'ambito della Verifica di ottemperanza del 2006, è stata verificata una generica riduzione del fabbisogno di materiali 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).

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Secondo l'attuale progetto definitivo, per il solo lotto presentato, il fabbisogno per rilevato ammonta a 1.815.250,88 m³ con un fabbisogno, al netto del riutilizzo del materiale di scavo, di 1.200.406,18 m³

Trattandosi di progetti riferiti a tratti diversi, non è possibile confrontare le quantità proposte e confermare l'ottemperanza alla prescrizione.

Tra gli aspetti del progetto di cantierizzazione emerge lo studio della viabilità che verrà utilizzata dai mezzi pesanti per il trasporto di materiale. Le cave sono state individuate ad una distanza massima di 20 km dall'area di progetto e sono state selezionate in base alla presenza di viabilità percorribile dai mezzi di trasporto cercando di limitare quanto più possibile il passaggio all'interno delle aree urbane. Le principali aree di cantiere sono localizzate in corrispondenza degli svincoli di progetto dai quali ci si può immettere nella viabilità esistente o percorrere la strada oggetto dell'adeguamento.

La relazione riporta che i suddetti percorsi sono riportati sulle planimetrie allegate al documento, ma tale documentazione è assente.

Tali analisi dovranno pertanto essere approfondite in sede di progetto esecutivo, in linea con gli aggiornamenti del PUT, presentando altresì i diversi percorsi anche per le diverse alternative che saranno lasciate come scelta all'appaltatore. Dovranno essere altresì approfonditi i possibili impatti sul territorio e meglio specificate modalità, quantità e orari di trasporto, anche con riferimento all'andamento stagionale del traffico locale.

Sono state poi riscontrate alcune criticità intrinseche al progetto. In particolare, nelle numerose brevi relazioni inserite tra gli elaborati di progetto, si riportano indicazioni di indagini e/o di tipologie di progetto, non riscontrabili nel progetto medesimo. Conseguentemente, quanto descritto, generalmente di valenza ambientale anche pregevole, rimane solo nelle intenzioni e non viene recepito negli elaborati progettuali.

Tra questi, nella Relazione tecnica - illustrativa degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale si riporta la presenza di viabilità di servizio non bitumata secondo la scelta di non "asfaltare" parte delle strade di servizio (cosiddette "complanari") nell'ambito degli interventi per l'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura.

Viene proposto l'utilizzo di conglomerato ecologico, costituito da inerti a granulometria selezionata, leganti idraulici e speciali additivi, che consente di realizzare pavimentazioni carrabili completamente esenti da idrocarburi e derivati del petrolio (catrame e di conseguenza asfalto), con un aspetto finale che conserva le caratteristiche di materiali e di colore tipici del luogo dove viene eseguito il lavoro, garantendo un risultato con un basso impatto ambientale.

A fronte di tale affermazione non vi è alcun riscontro dell'utilizzo di tale materiale in nessun elaborato progettuale, né grafico né nel computo metrico o nell'elenco prezzi. Tutti i particolari di sovrastruttura delle strade complanari riportano l'utilizzo di strato di usura in conglomerato bituminoso.

Con riferimento alla viabilità complanare, nel progetto definitivo precedente non erano stati riportati correttamente gli ingombri dei rilevati. Nonostante alcune ottimizzazioni rispetto al progetto preliminare che, modificando la livelletta, hanno ridotto le quantità di materiale necessario per i rilevati, il dettaglio degli ingombri rileva che, in diverse situazioni, oltre ai rilevati della viabilità principale, sono presenti zone intercluse tra la viabilità principale e le complanari di accesso ai lotti con evidente consumo di suolo non necessario.

Si ritiene pertanto opportuno che siano riviste le localizzazioni delle viabilità minori di accesso, limitando al massimo la realizzazione di aree intercluse. Inoltre, sarà necessario valutare ed indicare le necessarie manutenzioni che dovranno essere effettuate dall'Ente gestore in modo da evitare la creazione di situazioni di degrado.

Inoltre, non sono presenti indicazioni progettuali relative alla sistemazione dei tratti di viabilità esistente che vengono dismessi in quanto non aventi più accesso alla strada statale e che diventano pertanto tratti senza uscita. Qualora tali tratti non risultino necessari per accesso a specifici lotti, dovrà essere prevista la sistemazione di tali aree con restituzione alla naturalità anche mediante ripristino di muretti a secco, interrotti da tali tratti. Si dovrà evitare la presenza di residui di aree asfaltate che possano diventare oggetto di degrado.

Rispondenza al progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 76/2009

Con riferimento al confronto tra il presente progetto definitivo ed il progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 76/2009, non è presente un vero e proprio elaborato di Ottemperanza ma le considerazioni sono riportate in Relazione generale; inoltre, il Proponente presenta delle schede che illustrano:

- le modifiche introdotte nell'aggiornamento del Progetto Definitivo 2019, relativo al I lotto, rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con Delibera 92/2004 e al Progetto Definitivo approvato dal CIPE con Delibera 76/2009;
- le nuove occupazioni di suolo derivanti dalle prescrizioni della Delibera CIPE 76/2009, relativamente alle maggiori e/o nuove aree necessarie per il reimpianto degli ulivi, nonché dalle modifiche introdotte per il recepimento delle prescrizioni dettate dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale sulle quali la stessa Autorità ha già espresso parere di compatibilità dell'intervento al PAI con Provvedimento n.0010282 – U del 10/09/2019.

Le modifiche introdotte nell'attuale revisione progettuale possono essere ricondotte essenzialmente:

- all'ingegnerizzazione del progetto che, nell'attuale revisione, riporta il corretto ingombro delle scarpate e le opere idrauliche (fossi di guardia, tombini e vasche smaltimento acque meteoriche);
- al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE 76/2009;
- al recepimento delle richieste fatte dai Comuni il cui territorio è interessato dall'intervento in progetto;
- alla necessità di ricucire la viabilità secondaria;
- al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al Parere C.S.L.P. n.68/2018;
- al recepimento delle prescrizioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale che ha espresso, sull'attuale revisione progettuale, il parere di compatibilità dell'intervento al PAI con provvedimento n.0010282 – U del 10/09/2019.

In particolare, la prescrizione 9 riportava la necessità di recepire le soluzioni richieste e concordate con le Amministrazioni locali riportate in specifici elaborati e che, *“qualora gli interventi oggetto di prescrizioni comportino varianti alla localizzazione originale delle opere, si procederà ai sensi del dettato dell'articolo 167, commi 6 e 7, del D.Lgs. n. 163/2006.”*

In contrasto con quanto previsto, il Proponente ha presentato il progetto definitivo relativo ad un primo stralcio invece che il progetto esecutivo.

Si è pertanto proceduto ad una verifica di rispondenza tra i diversi livelli progettuali, tenuto conto di quanto disposto dalla prescrizione 9, pur in sede di verifica di ottemperanza su progetto definitivo e non esecutivo.

Per la verifica del rilievo localizzativo delle singole variazioni intervenute, si fa riferimento, ai sensi del co. 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 al corridoio di riferimento a fini urbanistici individuato sulla base delle zone di rispetto previste dall'articolo 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni.

Si premette che, nonostante la predisposizione del documento “Schede di confronto con i precedenti progetti approvati dal CIPE”, la verifica è risultata alquanto complessa in quanto non è presente alcun disegno in sovrapposizione e anche l'organizzazione delle schede, suddivise in mero confronto e confronto aree di esproprio per le sole aggiunte progettuali (vasche e aree di reimpianto) tende a fuorviare il verificatore.

Dall'esame delle schede di sintesi e di tutta la documentazione progettuale, si riportano alcune considerazioni di tipo generale, seguite da una analisi puntuale delle variazioni apportate, come elencate dallo stesso Proponente.

Nel passaggio da progetto preliminare a progetto definitivo è stata effettuata una ottimizzazione della livelletta altimetrica di progetto per la parte di nuova viabilità come prescritto; la modifica più rilevante riguardava però il tratto dal km 24+100 al km 26+900, al di fuori dell'attuale progetto in esame. Il profilo altimetrico del presente progetto definitivo ricalca quanto precedentemente presentato. In aggiunta vengono adesso rappresentati correttamente gli ingombri delle scarpate che, nel precedente progetto definitivo non venivano riportate planimetricamente fornendo pertanto un quadro reale dell'effettivo ingombro della viabilità.

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

Per quanto riguarda le prescrizioni e raccomandazioni di cui alle Delibere CIPE di approvazione si rimanda alla apposita sezione in cui sono esaminate singolarmente.

In particolare, per quanto riguarda la prescrizione 1 di cui alla Delibera CIPE 92/2004 – 1.1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva – Prescrizioni di carattere tecnico, già nel parere di "*verifica di ottemperanza del progetto definitivo del 14.11.2006, si prendeva atto che la richiesta riduzione degli svincoli era stata effettuata*

- *sulla tangenziale di Maglie, con la riduzione da n. 7 a n. 4, accorpendo 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;*
- *accorpendo 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."

Si prende atto che le soluzioni proposte sono state ritenute sufficienti per ritenere ottemperata la prescrizione. da un punto di vista ambientale, si sottolinea la necessità di prestare la massima attenzione, in sede di progettazione esecutiva, a minimizzare il consumo di suolo e ad evitare la creazione di aree intercluse che possono diventare oggetto di abbandono e degrado.

Al di là della specificità della singola variazione, trattata nel seguito, per quanto riguarda le aree di reimpianto individuate al di fuori del corridoio di riferimento ai fini urbanistici e costituenti pertanto varianti localizzative, il Proponente dovrà presentare, in sede di progettazione esecutiva, apposita documentazione di dettaglio relativa allo stato vegetazionale attuale delle aree individuate e di quelle circostanti e progetto dettagliato delle modalità di ripristino, incluse le modalità di gestione delle aree che saranno reimpiantate individuando, anche di concerto con le amministrazioni locali, i soggetti destinatari e responsabili di tali aree.

Nel seguito si riporta la disanima dettagliata delle singole variazioni. Il Proponente ha omesso di individuare chiaramente la natura delle variazioni, non riportando su una stessa planimetria le variazioni strettamente legate alle opere civili e quelle di sistemazione ambientale.

- *Svincolo 1 Maglie* – le variazioni introdotte alla viabilità ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa**. Ciononostante, con riferimento agli impatti, non sono state verificate le interazioni tra la vasca di laminazione e l'area di ripristino con variazione degli impatti ambientali non significativi. Sono state infatti aggiunte vasche di pericolosità idraulica all'interno dello svincolo, per il cui dimensionamento si demanda alle verifiche degli enti competenti in materia. Per quanto riguarda la vasca lato est dello svincolo, questa si trova a ridosso della zona di rispetto di beni storico culturali e in corrispondenza della Stradina acciottolata di collegamento alla Masseria S.Aloia che il progettista ha giustamente valutato di tutelare. Si prescrive pertanto di posizionare la vasca sempre all'interno dello svincolo ma al di fuori dell'area circolare adiacente alla zona di rispetto.

- *Svincolo 1b Zona industriale di Maglie*– le variazioni introdotte ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa** con variazione degli impatti ambientali non significativi.
- *Svincolo 2 Cursi* – la variazione della posizione della rotatoria sulla S.P.37 Maglie-Cursi permette di non interessare un'area a bosco ai sensi del PTPR, pur rimanendo nella fascia di rispetto del medesimo. Il ramo di ricucitura della viabilità locale a nord est dell'infrastruttura si pone in una nuova posizione, al di fuori della fascia di rispetto e costituisce **variante localizzativa**. Come tale dovrà essere ripresentata corredata di analisi ad una scala di maggior dettaglio e con soluzioni che riducano al minimo gli impatti sulla zona di rispetto del bosco e sulle aree agricole che risultano frazionate da tale intervento, tenendo conto la funzione molto limitata della viabilità medesima. Anche l'area di rinverdimento ricade parzialmente fuori dal corridoio; per tali aree si rinvia alle richieste formulate in generale. Le variazioni introdotte allo svincolo ricadono invece nel corridoio urbanistico con variazione degli impatti ambientali non significativa.
- *Svincolo 3 – S.S. Maglie – Otranto* – Tale svincolo è stato già realizzato con la S.S. Maglie Otranto e presenta comunque una configurazione meno impattante rispetto a quanto previsto nelle precedenti progettazioni. Non costituisce variante significativa in quanto le variazioni riguardano l'altra viabilità, già oggetto di VIA e realizzata. Sono però presenti vaste aree di reimpianto da esaminare come sopra riportato.
- *Svincolo 4 – Santa Cesarea Terme* –E' stata eliminata la rotatoria sulla SP 363 su richiesta del Comune di Muro Leccese con conseguente minor ingombro e minori impatti. Costituisce **variante non localizzativa**.
- *Svincolo 5– Muro Leccese* – Le modifiche alla viabilità sono contenute nelle zone di rispetto; è stata invece inserito un ramo di complanare per accesso a fondi interclusi. Costituisce **variante localizzativa**.
- *Svincolo 6– Scorrano* – Lo svincolo è stato modificato in modo da evitare area a bosco ai sensi del PTPR rispetto a quanto approvato, anche se, in parte con riduzione di occupazione. E' stata inserita una vasca di laminazione aggiuntiva, in ottemperanza a prescrizione che stata approvata, da un punto di vista tecnico, dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale. Pur essendo posizionata a ridosso di un'area produttiva, si trova nella zona di rispetto di bosco. Sono previste aree di reimpianto. Costituisce **variante localizzativa**, per la quale dovranno essere effettuati i necessari approfondimenti, soprattutto in riferimento al PTPR.
- *Svincolo 7– Scorrano sud* – Lo svincolo è stato modificato rispetto a quanto approvato, eliminando l'attraversamento di Bosco da parte di un ramo dello svincolo; la complanare adiacente lambisce la zona di rispetto. Lo svincolo interessa in modo consiste aree individuate dal PTPR come Prati e pascoli naturali. E' opportuna una verifica da parte dell'autorità competente (MIC). Ad una scala progettuale adeguata si potrebbe valutare un maggior affiancamento della complanare in modo da ridurre il consumo di suolo. Nel complesso le variazioni introdotte ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa**.
- *Svincolo 8 Botrugno* – Sono state apportate modifiche non sostanziali ai raccordi con la viabilità esistente spostando una rotatoria. La variazione si configura quale **variante non localizzativa** con variazione degli impatti ambientali non significativi
- *Svincolo 8b San Cassiano* – E' previsto la riconfigurazione dell'incrocio esistente su via Santa Cristina introducendo una rotatoria per migliorare la ricucitura della viabilità esistente sul lato Ovest e introducendo, la realizzazione di un tratto di viabilità secondaria e il potenziamento della viabilità esistente sul lato Est. La rotatoria ad ovest e la complanare sud che da lei si diparte risulta impattante essendo posizionata a ridosso di un'area bosco e nell'ambito della fascia di rispetto. Lo svincolo è completamente modificato. Sono state Inoltre, inserite, per esigenze di tutela idraulica, due vasche PAI di profondità 1,5 m. La variazione nel suo complesso si configura quale **variante localizzativa**; dovrà essere migliorata al fine di ridurre l'interazione con le fasce di rispetto del bosco e con i terreni limitrofi.

- A sud dello svincolo 8, nei comuni di San Cassiano e Naviglia, il progetto aggiornato presenta una diversa posizione della complanare che si discosta dalla viabilità primaria lasciando circa 40 m di terreno intercluso. La nuova soluzione costituisce **variante localizzativa** e sebbene l'impatto ambientale non sia in generale molto diverso, dovrà essere motivata la scelta di separare le due viabilità andando a creare relitti di terreno interclusi con maggior consumo di suolo.
- *Svincolo 9B Nociglia Nord, SVINCOLO 9 Nociglia) e Scavalco 1 (CV7)* – Le variazioni introdotte alla viabilità ricadono nel corridoio urbanistico con variazione degli impatti ambientali non significativi. Sono state però inserite, per esigenze di tutela idraulica, due vasche PAI di profondità 1,5 m di dimensioni notevoli; una di queste si estende al di fuori del corridoio individuato. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.
- *Scavalco 2 (CV20):* E' stato inserito uno scavalco per dare continuità alla via Vecchia Cimitero di Surano (su richiesta del Comune di Surano già in CdS del 2006) ed è stata inserita una rotatoria lungo la strada Vicinale Murta (nell'incrocio con la viabilità esistente ad Est della S.S.275); Inoltre, è stata ottimizzata, in generale, la ricucitura con la viabilità esistente potenziando la stessa e inserendo brevi tratti di viabilità secondaria per l'accesso a fondi interclusi. E' prevista un'area di reimpianto aggiuntiva. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.
Svincolo10 (Surano - Ruffano): E' stata spostata la rotatoria sulla S.P. 172 lato Ovest, al di fuori del corridoio, ed è stata migliorata la ricucitura con la viabilità esistente mentre è stata interrotta la viabilità di servizio lato Surano a causa di attività commerciale esistente. L'ingresso da sud sarà garantito dallo svincolo successivo. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.
- *Svincolo 11 Montesano Nord:* Dal lato est Sono state inserite due nuove rotatorie e un tratto di viabilità secondaria per garantire l'accesso alla strada complanare a Nord dello svincolo. Inoltre, sono state inserite due vasche di raccolta delle acque di prima pioggia provenienti dalla piattaforma stradale. Nel lato Ovest sono stati inseriti tratti di viabilità secondaria per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi altrimenti interclusi. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.
- *Scavalco 3 (CV10):* E' stata confermata la realizzazione dello scavalco per garantire la continuità della strada Comunale Masseria Le Cozza e si è tenuto conto della richiesta del Comune di Andrano relativamente al Piano particolareggiato per la Zona PIP di cui alla nota CDG -0128705-A del 14/09/2009. Sono stati inseriti tratti di viabilità secondaria da entrambi i lati sul lato Ovest per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi interclusi. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.
- *Svincolo 6– Santa Cesarea Terme –E'* stata variazioni introdotte ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa** con variazione degli impatti ambientali non significativi.
- *Svincolo 12 Montesano - Andrano:* Si è tenuto conto della richiesta del Comune di Andrano relativamente al Piano particolareggiato per la Zona PIP di cui alla nota CDG -0128705-A del 14/09/2009. Sono state inserite due rotatorie al posto delle intersezioni a T nell'innesto tra le rampe dello svincolo e la viabilità esistente. E' stata inserita una rotatoria sulla S.P. 178 dopo lo scavalco ferroviario lato Santa Maria di Leuca. E' previsto un nuovo scavalco ferroviario e la variazione del tracciato della S.P.178 in modo che confluisca nella rotatoria esistente lato Montesano Salentino tra la S.P. 85 e l'attuale S.S.275, consentendo anche l'eliminazione del passaggio a livello posto a Est dello svincolo 12 come prescritto in C.d.S. dalle ferrovie del Sud-Est. Le variazioni introdotte ricadono in parte nel corridoio urbanistico ma è presente un tratto di nuova viabilità esterno ad esso. Configurano pertanto una **variante localizzativa**.

Discorso a parte merita lo *SVINCOLO 13 - Zona Artigianale Tricase*. Rispetto al progetto precedente, in assenza del proseguimento della nuova viabilità, lo svincolo è stato completamente ridisegnato. Al fine di rendere funzionale il I lotto sono stati inseriti tratti di viabilità secondaria sul lato Ovest per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi altrimenti interclusi. E' stata inserita una vasca di raccolta

delle acque di prima pioggia ed è stata eliminata la rampa di collegamento alla rotatoria esistente sulla S.P. 335 in quanto, a detta del Proponente interessava un'area perimetrata dal PPTR Puglia, alla cui natura non è stato possibile risalire attraverso la consultazione del PTPR. Pur essendo molto più ridotto, il tracciato della viabilità complementare non ricade all'interno del corridoio precedentemente individuato. Inoltre, pur essendo il progetto relativo al solo 1° Lotto, le valutazioni ambientali e di ottemperanza devono essere eseguite con riferimento all'intera opera anche al fine di non determinare condizioni irrimediabili o vincoli per la realizzazione del 2° lotto. Si chiede pertanto di presentare la soluzione complessiva corredata dalla soluzione "temporanea" di 1° lotto.

Considerato e valutato quanto sopra, le variazioni introdotte, ancorché a seguito di prescrizioni si pongono in parte all'interno del corridoio precedentemente considerato e, in parte al di fuori dello stesso determinando pertanto varianti sia localizzate che non localizzate. Le varianti sono state descritte dal proponente solo in termini di ingombro senza alcuna analisi, anche semplificata, sui possibili impatti.

Per quanto riguarda l'ottemperanza alle prescrizioni:

Nel seguito si riportano le considerazioni relative all'ottemperanza delle prescrizioni, di competenza ambientale, di cui alle Delibere CIPE n. 76/2009 e n. 92/2004. In particolare, per le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 92/2004 si è verificato se siano state recepite le prescrizioni relative alle fasi di progettazione non ottemperate in precedenza e che il nuovo assetto progettuale sia ancora in linea con quanto prescritto e già ottemperato o parzialmente ottemperato.

Prescrizioni Delibera CIPE 76/2009

Prescrizione 1

"I dati ottenuti durante le campagne di misura dovranno essere elaborati digitalmente ed immessi nei relativi Data Base, ponendo attenzione sull'esportabilità dei dati stessi. La corretta gestione dei dati permetterà di svolgere al meglio l'attività di monitoraggio tramite adeguati flussi informativi. Si fa presente che, come da "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle opere della legge obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) Rev. 1 del 4 settembre 2003", il sistema informativo costituisce una componente strutturale del Progetto e che quindi esso dovrà rispondere non solo ad esigenze di archiviazione ma anche di acquisizione validazione, elaborazione, comparazione, pubblicazione e trasmissione dei diversi dati. I criteri di gestione, inoltre, dovranno essere conformi agli standard più comuni e diffusi e, in particolare, agli standard definiti nell'ambito del Sistema cartografico di riferimento e della rete SINAnet con piena interoperatività con il Portale cartografico nazionale e con il software attualmente in uso presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare realizzato per i Centri federati. In ogni caso occorre seguire attentamente quanto predisposto nelle dette Linee guida, cap. 3.1 Sistema informativo. Questa sezione relativa al Sistema informativo deve essere inviata al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prima dell'inizio dei lavori."

Con riferimento alla prescrizione di richiesta di integrare il PMA con la sezione relativa al Sistema informativo per la corretta gestione informatica dei dati di monitoraggio, il Proponente riporta di aver rielaborato il Cap. 1.5 SISTEMA INFORMATIVO, inserendo le specifiche richieste.

Si ritiene che tale prescrizione non sia correttamente ottemperata in quanto le indicazioni riportate sono estremamente generiche, limitandosi a ripetere quanto prescritto dalle Linee Guida. e non individuano i meccanismi di condivisione delle informazioni. Dovrà essere ottemperata nei tempi previsti dalla prescrizione.

Prescrizione 2

"La frequenza del monitoraggio degli inquinanti dell'aria deve essere estesa per l'intero anno."

Il Cap. 2.1.7 ATMOSFERA - PROGRAMMA TEMPORALE DEL MONITORAGGIO del PMA è stato rielaborato prevedendo, in fase post-operam, il "Rilevamento degli inquinanti atmosferici indotti da traffico veicolare" esteso per un intero anno, con cadenza trimestrale.

La prescrizione risulta ottemperata.

Prescrizione 3

"Laddove il tracciato viario di progetto dovesse interessare ambiti rurali caratterizzati da piantumazioni autoctone (ulivo, carruba, etc.), le stesse dovranno essere recuperate e piantumate in prossimità del tracciato autorizzato."

In ottemperanza alla prescrizione n.3 della Delibera CIPE n.76/2009 (approvazione del progetto definitivo dicembre 2005) in cui si prescriveva che "laddove il tracciato viario di progetto dovesse interessare ambiti rurali caratterizzati da piantumazioni autoctone (ulivo, carruba, etc.), le stesse dovranno essere recuperate e piantumate in prossimità del tracciato autorizzato" il Proponente ha eseguito un rilievo nelle aree interessate dalla infrastruttura.

Il censimento effettuato ha consentito di individuare, numerare e classificare le piante da considerarsi ulivi ordinari, quelle aventi caratteristiche tali da essere identificate come "Ulivi monumentali", le altre specie autoctone da reimpiantare ed infine quelle di tipo alloctono per le quali non si prevede il reimpianto.

Tali indicazioni di dettaglio non sono presenti nella documentazione presentata.

Nel documento presentato sono illustrati i totali del censimento eseguito in fase di progetto definitivo. Il numero degli esemplari interferiti è stato suddiviso sia con riferimento alle varie tipologie sia ai vari comuni interessati dall'infrastruttura.

La relazione è corredata da Carta delle essenze arboree censite lungo il tracciato (n. 4 tavole) in scala 1:4.000

La prima fase delle operazioni di rilievo è consistita nello studio della cartografia a disposizione con l'ausilio di ortofoto, rilievo aerofotogrammetrico e altra cartografia ritenuta utile (CTR, planimetrie catastali ecc.); il progettista ha proceduto alla sovrapposizione della planimetria dell'infrastruttura di progetto su ortofotocarta aggiornata all'anno 2016, al fine di individuare e restituire graficamente in via preliminare l'ubicazione e il numero delle essenze interferenti.

Tale modalità appare in contrasto con quanto richiesto, risultando le analisi comunque riferite ad almeno 3 anni prima della presentazione della documentazione, periodo di tempo ancor più significativo tenendo conto delle problematiche relative alla Xylella intervenute in quel territorio

Per quanto concerne le caratteristiche della pianta sono state individuate le seguenti tipologie:

Ulivi ordinari	4.523
Ulivi monumentali	426 (di questi esemplari 56 sono già inclusi negli Elenchi della Regione)
Fruttiferi	190
Conifere	1.245
Palme	165
Altri alberi	1.890
TOTALE ESSENZE RILEVATE	7.612

Nella presente fase di progettazione, il censimento, secondo quanto dichiarato dal Proponente stesso, è stato effettuato esclusivamente sulla base di informazioni cartografiche ed ortofotografiche. Il livello di dettaglio non risponde a quanto richiesto dalla prescrizione n.3 che andrà ulteriormente sviluppata in sede di progettazione esecutiva. Gli elaborati presentati non entrano nei dettagli delle essenze interferite dal progetto come rilevate.

Inoltre, le tavole che individuano le aree di reimpianto e le planimetrie degli interventi sono ad una scala 1:4.000, non sufficienti ad una corretta individuazione degli interventi. Tali studi dovranno essere approfonditi in fase di progettazione esecutiva e la prescrizione dovrà essere ottemperata in tale sede.

Nel determinare il numero delle essenze da reimpiantare, il progetto evidenzia che occorre considerare la presenza nell'area interessata del patogeno *Xylella fastidiosa*, accertata nel Salento dal 2013. Infatti, le norme "anti-xylella" vietano il reimpianto degli alberi di ulivo colpiti dal batterio, così come vietano di piantumare le piante che rientrano nell'elenco delle "specie ospiti", che dovranno essere obbligatoriamente estirpate. Pertanto, il numero degli alberi che dovranno essere reimpiantati sarà sensibilmente minore di quello delle piante interferite.

Inoltre, le piante appartenenti alle conifere e alle palme saranno reimpiantate nell'ambito del progetto delle "opere a verde" per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura.

Vengono valutate seguenti percentuali di piante che non è possibile reimpiantare (Ulivi ordinari 30%, Ulivi monumentali 15%, Fruttiferi 30%, Altri alberi 30%) senza alcuna valutazione specifica.

Il livello progettuale richiesto avrebbe dovuto prevedere una analisi più puntuale ancorché soggetta a variazioni nel tempo che sarebbe intercorso tra la progettazione definitiva e la effettiva realizzazione.

In generale, le modalità di impianto prevedendo un sesto di impianto medio previsto per gli "alberi da frutto" e "altri alberi", ad esclusione degli "ulivi", di metri 4 * 4. In particolare, per alberi di altezza superiore a 5 metri si prevede una distanza tra gli alberi di 5-6 metri, mentre per i piccoli alberi si potrà scendere ad una distanza di 2-3 metri, con l'accortezza di evitare la piantumazione in filari, preferendo una sistemazione casuale, in modo da poter recuperare, negli anni, un aspetto più naturale.

Il sesto di impianto per gli "ulivi non monumentali" è di metri 6 * 6; in questo caso invece è prevista la sistemazione in filari, per recuperare l'aspetto tipico degli oliveti del territorio. Il sesto di impianto per gli "ulivi monumentali" è di metri 10 * 10; con disposizione a "quinconce" o in "ordine sparso", mantenendo sempre fra gli alberi una distanza di 9-11 metri.

La superficie minima necessaria per il reimpianto è stata calcolata in 173.320 mq.

La distribuzione delle aree libere in cui reimpiantare è stata oggetto di asserito approfondimento, con l'individuazione di aree intercluse venutesi a creare con il nuovo tracciato, di aree residue e di aree da espropriare, sempre nel raggio di 300 metri dall'asse stradale. Le zone individuate sono pianeggianti, a seminativo, in zona agricola ed in aree non soggette ai vincoli del PPTR (non sono previsti reimpianti in zone qualificate quali pascoli o boschi).

Il recupero delle stesse essenze avverrà mediante reintegro, soprattutto all'interno delle zone espropriate. Sono state reperite aree idonee per un totale di 173.895 mq.

Il progetto non riporta però dettagli in riferimento alla scelta delle aree dai quali sia possibile evincere una analisi accurata.

Per quanto riguarda la ripiantumazione degli ulivi, sono state individuate specifiche aree da espropriare senza alcuna indicazione dello stato attuale dei terreni prescelti; in tal modo non è possibile valutare se l'impatto positivo che ci si è prefissi non vada a collidere con vegetazioni in atto. Si evidenzia come la scala di progettazione, a livello di scarso dettaglio, non abbia affrontato la possibilità di reimpianto proprio nelle vicinanze delle piante rimosse, nei medesimi terreni interessati, andando comunque a mutare il paesaggio sia direttamente attraversato che secondariamente prescelto per i nuovi reimpianti.

La scelta delle aree deve essere supportata da una indagine da parte di esperti agronomi che tenga conto anche della natura del suolo. La delicatezza delle operazioni di reimpianto richiede un livello di dettaglio maggiore che non è stato presentato con il presente progetto definitivo. La prescrizione si intende pertanto non ottemperata, in quanto la problematica è stata affrontata in maniera parziale e poco di dettaglio.

Con riferimento alle specie arbustiva da metter a dimora, la selezione è risultata variata rispetto al progetto definitivo del 2005 come da tabella riportate

Specie previste nel Progetto Def. dic. 2005	Motivazione dell'eventuale sostituzione e/o integrazione	Specie previste nel Progetto Def. nov. 2017
<i>Arbutus unedo</i>	--	<i>Arbutus unedo</i>
<i>Atriplex halimus</i>	--	<i>Atriplex halimus</i>
<i>Cistus salvifolia</i>	Per precauzione: genere con specie ospiti della <i>Xylella</i>	<i>Genista tinctoria</i>
<i>Eleagnus sp</i>	Prescrizione della Regione Puglia	<i>Phlomis fruticosa</i>
<i>Hippophae ramnoides</i>	Prescrizione della Regione Puglia	" "
<i>Myrthus communis/tarentina</i>	Ospite <i>Xylella fastidiosa</i>	" "
<i>Nerium oleander</i>	Ospite <i>Xylella fastidiosa</i>	<i>Juniperus phoenicia</i>
<i>Phillirea angustifolia/latifolia</i>	Ospite <i>Xylella fastidiosa</i>	<i>Pistacia terebinthus</i>
<i>Pistacia lentiscus</i>	--	<i>Pistacia lentiscus</i>
<i>Pittosporum tobira</i>	Prescrizione della Regione Puglia	" "
<i>Rhamnus alaternus</i>	Ospite <i>Xylella fastidiosa</i>	<i>Cytisus scoparius</i>
<i>Rosmarinus officinalis</i>	Ospite <i>Xylella fastidiosa</i>	<i>Laburnum anagyroides</i>
<i>Salvia officinalis</i>	--	<i>Salvia officinalis</i>
<i>Teucrium fruticans</i>	--	<i>Teucrium fruticans</i>

La relazione sulle opere a verde individua principi progettuali di valenza, facendo riferimento alle potenzialità desumibili dall'analisi sui sistemi di risorse e combinandole con le riflessioni svolte sui paesaggi riconoscibili, tenta di dare senso e organicità.

Gli interventi si inseriscono in una logica di recupero ambientale, inteso come tutta una serie di operazioni che tendono a favorire la ripresa spontanea della vegetazione autoctona, si tende quindi ad innescare i processi evolutivi e a valorizzare la potenzialità del sistema naturale mediante interventi coerenti con la vegetazione esistente al fine di ricomporre l'unità paesaggistica percettiva ma soprattutto strutturale e funzionale del sistema naturale.

Le associazioni vegetali compatibili con i luoghi, sono state studiate al fine di garantire sia la valenza estetica delle piantagioni, sia l'integrazione delle essenze sotto il profilo dell'habitat ricostruito. Inoltre, è stato previsto di porre a dimora sia arbusti pionieri sia alberi di media grandezza con lo scopo di fornire i cromatismi verdi in breve periodo e di consentire in tempi lunghi la predominanza di soli alberi di prima grandezza.

Sfortunatamente gli elaborati di progetto non corrispondono alle linee programmatiche individuate in quanto, come già osservato, non riportano elementi in scala adeguata ma esclusivamente aree generiche di intervento e tipologie di distribuzione

Gli schemi riportati in relazione ai tratti alberati in rilevato e in trincea risultano molto qualitativi e generici.



Fig. 1: Rappresentazione schematica del territorio ante operam

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

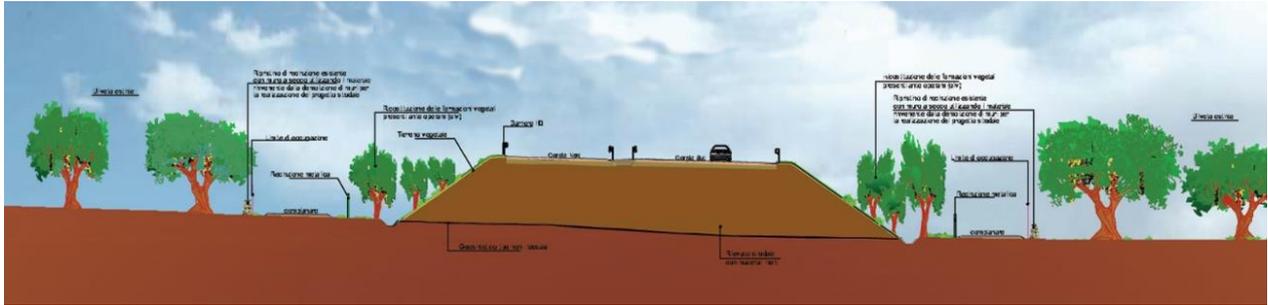


Fig. 2: Rappresentazione schematica del territorio post operam - rilevato

Lo schema di cui sopra è in contrasto con quanto riportato nelle planimetrie, dove non si prevedono ripiantumazioni lateralmente alla viabilità ma solo in aree specifiche.

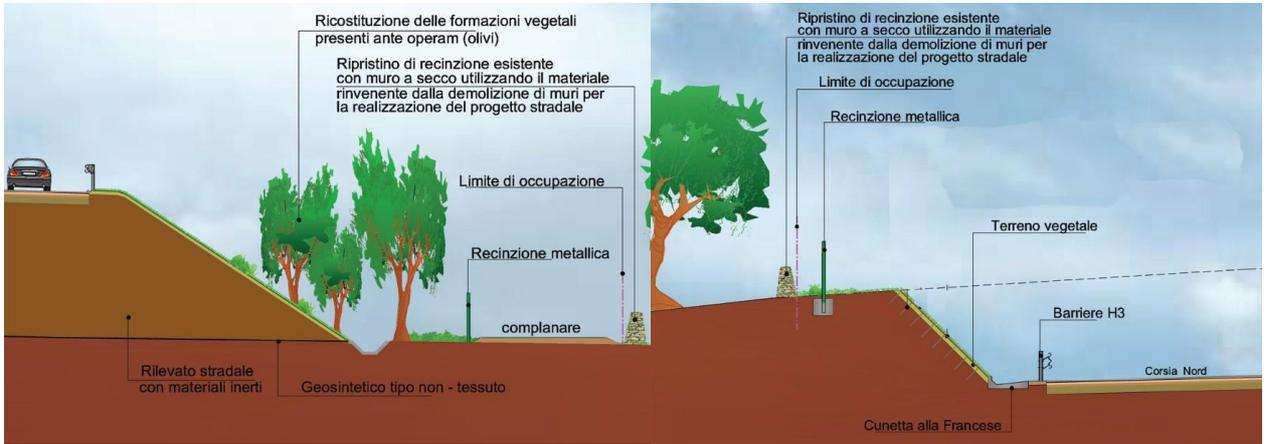


Fig. 3: Particolare sistemazione piede rilevato



Fig. 4: Rappresentazione schematica del territorio ante operam

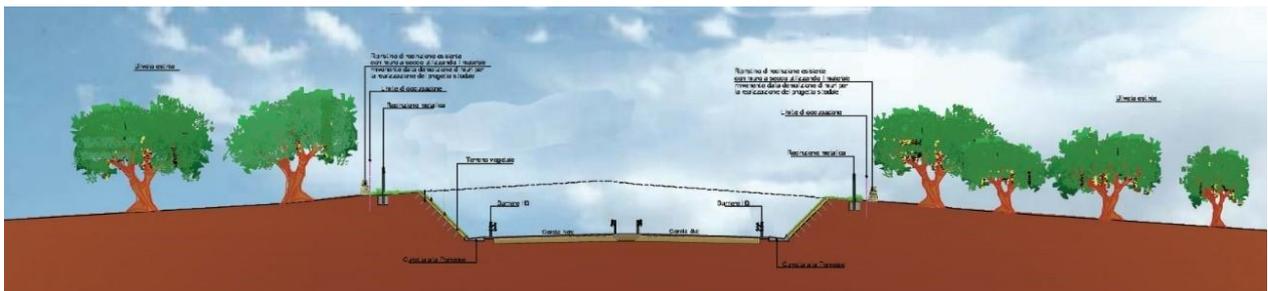


Fig. 5: Rappresentazione schematica del territorio post operam - trincea

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

E' necessario che gli interventi vengano adeguatamente dettagliati in funzione delle singole realtà individuate

La prescrizione non risulta ottemperata e potrà essere ottemperata, anche alla luce delle criticità sopra riportate, in sede di progettazione esecutiva.

Prescrizione 4

"Per quanto attiene ad ambiti rurali caratterizzati da muri a secco tipici della tradizione salentina che dovessero interessare i tratti stradali di progetto, è necessario che gli stessi vengano "smontati e rimontati a secco" ai margini della nuova sede stradale, ai fini di migliorare e mitigare l'intervento e l'impatto ambientale."

In risposta alla prescrizione, viene presentato un elaborato "Relazione sul ripristino dei muretti a secco", 4 elaborati "Planimetria di rilievo dei muri a secco interferenti " e 4 "Planimetria degli interventi per il ripristino dei muri a secco".

La relazione riporta che *"Sono stati predisposti specifici interventi di inserimento paesaggistico e ambientale inerenti la ricostruzione dei muri a secco interferiti nella nuova configurazione di progetto secondo quanto richiesto dagli Enti interessati:*

- CIPE, Delibera n.76 del 31/07/2009, prescrizione n. 4;

- Regione Puglia - Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità, documento del 01/06/2011"

E' riportato il totale per comune dei tratti di muri a secco interferiti, rappresentato negli elaborati, che ammonta a m. 25.110 e la medesima ripartizione per quanto riguarda i ripristini. Il documento prevede che *"Laddove verranno demoliti tratti di muretti in pietra a secco, questi saranno ricostruiti secondo le tecniche e i materiali della tradizione storica locale, rispettando le indicazioni del nuovo PPTR 2015 - Linee guida 4.4.4, "Linee guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia", capitolo 6 "INTERVENTI SU MURETTI A SECCO, PARIETONI E SPECCHIE", che a sua volta rimanda alle prescrizioni dell'Allegato A della D.G.R. n.1554 del 05/07/2010".*

Il progetto di tali interventi terrà conto delle specificità locali tipologiche dei muretti a secco e dei parietoni nelle diverse tipologie (muri di divisione interpoderale, muri fronteggianti strade, muri di delimitazione spiazzi, ecc.).

In particolare, saranno salvaguardate le seguenti caratteristiche costruttive:

- tipo di pietra;
- pezzatura e forma degli elementi costitutivi, in particolare del cordolo terminale di chiusura, costituito da una serie di conci disposti di traverso e a volte aggettanti (detto "ghirlanda" o "coperta");
- composizione della muratura (nucleo in materiale sciolto, ecc.);
- altezze;
- spessori e inclinazione del "muro a scarpa".

La geometria dei muri a secco ricostruiti non si discosterà, per quanto possibile, da quella originaria, in quanto si prevede il completo riutilizzo del materiale proveniente dalla demolizione evitando l'approvvigionamento di altro materiale vista la difficile reperibilità dello stesso.

Inoltre, negli interventi di ripristino dei muri a secco saranno adottati alcuni accorgimenti tecnici finalizzati a non incidere sugli habitat di specie animali e vegetali tipici della zona e ricreare, a margine degli stessi, la medesima vegetazione presente antecedentemente alla realizzazione delle opere di progetto. In ottemperanza alla prescrizione alle prescrizioni della Regione Puglia (01.06.2011), si prevede l'impianto di filari di Quercia Spinosa sul versante a Nord e/o Ovest dei muretti di nuova realizzazione, al fine di ricreare un tipico contesto paesaggistico del Salento

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Contrariamente a quanto affermato nella relazione di cui sopra, non è presente alcun dettaglio relativo agli interventi da realizzare, se non planimetrie in scala di scarso dettaglio (1:4000) con l'individuazione dei tratti. In computo metrico estimativo si riporta, come unica lavorazione, "*MURATURA IN PIETRAMA A SECCO di qualsiasi forma e dimensione, compresa la lavorazione della faccia vista, la ripresa ed il trasporto a piè d'opera. Esclusi eventuali ponteggi ed impalcature, da computarsi a parte - CON PIETRAMA PROVENIENTE DA CAVE*", per un totale di 4.419,00 metri lineari a fronte di un totale previsto in ricostruzione di circa 12.847 metri.

In ogni caso, la percentuale di ripristino in relazione è pari al 51% di un totale di m. 25.110 interferiti. Operando ad una scala di maggior dettaglio, dovranno essere definiti i singoli tratti, incrementando tale percentuale attraverso una migliore ricucitura del paesaggio, invece di ricostruzioni puntuali di singoli tratti, in linea con le linee programmatiche che vengono esposte in relazione.

La prescrizione n-4 non risulta pertanto ottemperata. Dovranno essere presentati elaborati di progetto di dettaglio con individuazione delle tipologie da realizzare nei singoli tratti individuati. Dovranno essere specificate le caratteristiche dimensionali e le tipologie di lavorazioni in elaborati grafici progettuali specifici, indicazioni progettuali di tipo capitolare e riportate in maniera coerente nei computi metrici.

Prescrizione 8

"La realizzazione delle piste di cantiere dovrà essere limitata il più possibile, cercando di sfruttare al massimo tracciati locali esistenti, e in ogni caso, ad opere ultimate, si dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi mediante ricostruzione del profilo originario del sito o ripristino della vegetazione preesistente."

In risposta a tale prescrizione, il Proponente fa riferimento all'elaborato *Relazione tecnica-illustrativa degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale* Cap. 3.4 VIABILITÀ DI CANTIERE, quale capitolo relativo alla viabilità locale da utilizzare in fase di cantiere.

La trattazione ivi presente è del tutto generica e indica esclusivamente scelte generiche.

Le misure di mitigazione previste nella cantierizzazione, sebbene indicate, sono di carattere generale e non fanno riferimento a specifiche condizioni che avrebbero dovute essere individuate. Le modalità di ripristino dovranno essere maggiormente dettagliate in sede di progetto esecutivo

"in fase di cantierizzazione, per l'accesso ai cantieri e alle aree di stoccaggio e deposito temporaneo, si utilizzerà principalmente la viabilità secondaria esistente, opportunamente individuata. Essenzialmente le piste di cantiere sfrutteranno l'area di sedime della infrastruttura stradale di progetto. Si cercherà di ridurre al minimo la costruzione di piste di cantiere su suolo agrario; a fine lavori si avrà cura di ripristinare lo stato dei luoghi. Non saranno mai realizzate piste di cantiere su suoli coperti da vegetazione naturale (boschi, prati e pascoli naturali).

La viabilità per l'accesso ai cantieri e di collegamento alle cave, depositi e discariche sarà individuata nel rispetto dei numerosi centri urbani interessati dall'intervento, cercando di limitare al minimo l'interferenza con esse e predisponendo, ove necessario, le opportune opere di mitigazione.

L'intero quadro viabilistico è stato pensato in modo tale da avere sempre una viabilità alternativa nel caso in cui la via preferenziale di accesso alle aree di lavorazione dovesse essere interrotta. L'utilizzo delle piste di cantiere lungo il tracciato di progetto permetterà Inoltre, di limitare i flussi dei mezzi d'opera sulla viabilità esistente."

Lungo il tracciato sono previste 37 aree tecniche di cantiere funzionali alla realizzazione delle opere d'arte maggiori e minori, caratterizzate da sottopassi, cavalcavia, sottovia scolarari, vasche di prima pioggia, vasche.

Il Proponente riporta che, come prima ipotesi, si è cercato di utilizzare il più possibile strade esistenti asfaltate, per limitare la realizzazione di nuove piste di cantiere in occupazione di ulteriore suolo che andrà poi ripristinato. In alcuni punti, però, è stata necessaria la realizzazione di queste, con estensione comunque minima

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Nel primo stralcio sono state previste due piste di cantiere temporanee da ripristinare al termine delle lavorazioni:

- Pista da ripristinare al km 3+500, lunga circa 40 mt, a servizio del CT_11;
- Pista da ripristinare al km 5+340, lunga circa 60 mt, a servizio del CT_24

Nel secondo stralcio non sono state previste piste di cantiere temporanee da ripristinare al termine delle lavorazioni, bensì è stato sfruttato il futuro sedime stradale delle aree di svincolo come nel caso dello Svincolo 9 di Nociglia

Nel terzo stralcio le piste di cantiere seguono il tracciato di progetto che nel presente stralcio si sviluppa fuori sede.

Le piste di cantiere sono collegate alla viabilità di cantiere esistente e raccordate alla viabilità locale per consentire l'accesso al cantiere ai mezzi pesanti per il trasporto di materiali da e per gli impianti/cave.

Da un esame della documentazione presentata, la rappresentazione delle piste di cantiere non tiene sempre correttamente conto dei tratti di viabilità esistente interessati dai lavori tra una pista di cantiere e l'altra; la rappresentazione grafica si interrompe e non tiene conto di alcune delle viabilità interferite (es. fine 3° stralcio).

La prescrizione è parzialmente ottemperata in quanto sono previste pochissime piste di cantiere che non ricadano all'interno del sedime della viabilità del progetto o sfruttino tracciati locali esistenti. Per quanto riguarda il ripristino dello stato dei luoghi le indicazioni sono invece generiche e l'analisi dovrà riguardare anche eventuali danneggiamenti di viabilità esistenti, non necessariamente adeguate al transito di mezzi pesanti.

Con riferimento alle singole componenti ambientali, nella relazione di cantierizzazione è riportata una lista delle potenziali problematiche indotte dalla fase di cantierizzazione. Sono introdotte alcune misure generiche di tutela ma tali misure dovranno essere specificate e dettagliate, con riferimento ad ogni singolo cantiere in sede di progettazione esecutiva.

Si riporta una indicazione secondo la quale, nel caso di abbassamento del livello freatico, provocato da lavori della durata superiore alle tre settimane durante il periodo vegetativo (indicativamente da inizio primavera a fine autunno), gli alberi saranno irrigati con almeno 25 l/m² di acqua ad intervalli settimanali, tenuto conto delle precipitazioni naturali; inoltre, allo scopo di aumentare la resistenza delle piante alla siccità, il suolo dovrà essere pacciamato o trattato con prodotti che contrastino l'evaporazione e/o aumentino la capacità di ritenuta idrica. Di contro non viene realizzato alcun monitoraggio della falda e pertanto non è definito in alcun modo il sistema di allerta che porterebbe alla adozione della misura mitigativa.

Con riferimento allo Stralcio 3 è riportato che l'infrastruttura stradale di progetto attraversa un territorio che è prevalentemente caratterizzato dall'uso agricolo; da una prima indagine effettuata, non si è rilevata la presenza di esemplari arborei di elevato valore o pregio e che, nel caso in cui risultasse necessario movimentare le specie arboree ed arbustive presenti nell'area di intervento, verranno utilizzate le modalità operative di seguito indicate, che ne consentiranno il loro successivo riutilizzo:

Come già evidenziato, le indagini sviluppate al presente livello di progettazione sono di livello generico e vengono rinviate a successive fasi le necessarie misure, lasciando troppa indeterminazione nella valutazione degli interventi. Inoltre, si esclude la presenza di esemplari arborei di elevato valore o pregio, in contrasto con altri elaborati allegati al progetto

Si prescrive che sia effettuata una specifica analisi di dettaglio delle aree interessate dai cantieri, con specifica indicazione delle specie arboree ed arbustive presenti nell'area di intervento. Le misure di gestione dei cantieri e quelle di mitigazione degli impatti durante la fase di cantiere dovranno essere dettagliate in fase di progettazione esecutiva, in coordinamento con il PMA in corso d'opera e con il Sistema di Gestione Ambientale di cui dovrà dotarsi l'Appaltatore come da Raccomandazione n. 5 di Delibera CIPE 92/2004.

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Prescrizione 9

"In fase di progettazione esecutiva, il soggetto aggiudicatore Anas S.p.A. dovrà recepire le soluzioni richieste e concordate con le Amministrazioni locali (Comune di Melpignano, Comune di Maglie, Comune di Muro Leccese, Comune di Scorrano, Comune di Botrugno, Comune di San Cassiano, Comune di Nociglia, Comune di Surano, Comune di Montesano Salentino, Comune di Andrano, Comune di Tricase, Comune di Gagliano del Capo, Comune di Castrignano del Capo, Comune di Alessano, Comune di Tiggiano), riportate negli elaborati redatti dall'Anas stessa e di seguito elencati:

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP01 B 0107 (Melpignano, Maglie, Muro Leccese),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP02 B 0207 (Muro Leccese, Scorrano, Botrugno),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP03 B 0307 (Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP04 B 0407 (Surano, Montesano Salentino, Andrano, Tricase),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP05 B 0507 (Tricase, Alessano),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP06 B 0607 (Alessano, Tiggiano, Gagliano del Capo),

L0503Z D 0501 T00PS00TRAPP07 B 0707 (Gagliano del Capo, Castrignano del Capo).

Qualora gli interventi oggetto di prescrizioni comportino varianti alla localizzazione originale delle opere, si procederà ai sensi del dettato dell'articolo 167, commi 6 e 7, del D.Lgs. n. 163/2006."

Poiché il Proponente ha ritenuto di ripresentare il progetto definitivo aggiornato in verifica di ottemperanza, la verifica della condizione di variazione alla localizzazione originale delle opere viene effettuata in questa sede, valutando se le variazioni possano comportare impatti significativi diversi da quelli esaminati in sede di VIA

A tal riguardo si evidenzia che la documentazione presentata non approfondisce gli aspetti ambientali delle variazioni apportate, limitandosi ad un confronto progettuale e "di ingombro", e conseguentemente di consumo del suolo, delle nuove soluzioni.

Si esamineranno nel seguito le soluzioni adottate, ponendo in evidenza eventuali criticità

In generale, si può ritenere che le variazioni apportate non modificano significativamente il quadro ambientale. E' però necessario che venga aggiornata la valutazione di alcuni potenziali impatti, quale quello relativo al rumore (con ripercussioni sulla salute) con aggiornamento della mappa dei ricettori rispetto a quanto analizzato nel 2004.

Nel tracciato in oggetto sono presenti n.16 svincoli, di cui 4 a raso e 12 a livelli sfalsati. Dodici di tali intersezioni sono già esistenti e sono state oggetto di adeguamento mentre 4 di esse sono di nuova realizzazione.

Si riporta di seguito l'elenco delle intersezioni oggetto di progettazione con la evidenziazione della tipologia (a raso o livelli sfalsati e del tipo di adeguamento):

- Svincolo 1 (Km 0+580): Maglie Nord (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 1b (Km 1+620 – 1+820): Zona Industriale di Maglie (a raso, nuovo),
- Svincolo 2 (2+600): Corsi (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 3 (Km 3+800): Otranto - SS16 (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 4 (Km 4+580): Santa Cesaria Terme (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 5 (Km 5+300): Muro Leccese (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 6 (Km 7+000): Scorrano Nord (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 7 (Km 8+880): Scorrano Sud (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 8 (Km 11+500): Botrugno – San Cassiano (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 8b (Km 12+100): Botrugno sud (a raso, adeguamento),

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

- Svincolo 9b (Km 13+100): Nociglia Nord (a raso, adeguamento),
- Svincolo 9 (Km 13+760): Nociglia (a livelli sfalsati, adeguamento),
- Svincolo 10 (Km 17+000): Surano - Ruffano (a livelli sfalsati, adeguamento)
- Svincolo 11 (Km 18+720): Montesano Nord (a livelli sfalsati, nuovo),
- Svincolo 12 (Km 20+900): Montesano – Andrano (a livelli sfalsati, nuovo),
- Svincolo 13 (Km 23+270): Zona artigianale Tricase (a raso, nuovo).

Nella maggior parte dei casi si tratta di adeguamenti di svincoli già esistenti, rispetto ai quali la progettazione si è orientata, ove possibile, al rispetto dei dettami del DM 19/04/2006 (art. 2, c.3).

Con riferimento agli elementi oggetto di variazione si riscontra che, mentre per alcuni svincoli gli spostamenti non comportano sconfinamenti dall'area di pertinenza del sedime già individuato, per altri si ha occupazione di nuove aree o presenza trattasi di viabilità locale aggiuntiva.

Nel paragrafo relativo alla Rispondenza al progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 76/2009, al quale si rimanda per i dettagli, sono stati esaminati in dettaglio i singoli svincoli e valutata la natura localizzativa delle varianti.

Per diversi questi casi, andrà sviluppata una verifica dell'eventuale variazione degli impatti.

Prescrizioni da 10 a 15

Le prescrizioni da 10 a 15 riguardano aspetti di tipo progettuale e di difesa idraulica oggetto di valutazione da parte di altri enti.

Prescrizioni Delibera CIPE 92/2004 –

1.1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva – Prescrizioni di carattere tecnico

Prescrizione PROG 6

" Si dovrà elaborare una variazione del tracciato della complanare posta tra il Km 20+700,60 e il Km 23+220,67 che passa a ridosso dell'area pSIC, scegliendo un percorso preferibilmente adiacente alla SS 275"

La presente prescrizione è stata dichiarata verificata in occasione della VO del 2006. Ciononostante, il PTPR come oggi in vigore individua, nell'area compresa tra il SIC 9150010 Bosco di Macchia Ponente e la viabilità di progetto, zona di protezione delle aree boscate. Pertanto, in conseguenza sia della estrema vicinanza al SIC (meno di 100) che della presenza dell'area di protezione, la soluzione prospettata non risulta sufficiente ad una piena ottemperanza della prescrizione.

I lotti tagliati dalla nuova viabilità e ad ovest della stessa conservano quasi tutti un accesso dalla viabilità rurale esistente. Pertanto, parte della complanare 76 che si trova a ridosso del SIC e attraversa l'area di rispetto dei 100 m del medesimo bosco potrà essere stralciata.

I rilievi effettuati in sede di progettazione e riportati nella cartografia consegnata in scala 1:1000 e 1:500 mostrano infatti quanto segue:

- per la parte nord, l'accesso ai primi lotti della complanare 76 è già garantito da viabilità vicinale esistente e pertanto la complanare può essere eliminata; resta da gestire l'accesso ad un solo lotto che rimarrebbe intercluso (part. 26) che può essere realizzato sul confine est della particella 277 già interessato da accesso alla medesima particella;
- per la parte sud, a partire dal km 21+620 circa fino all'intersezione con la viabilità secondaria al km 22+025 circa è presente una viabilità secondaria, parallela al nuovo tracciato che fornisce l'accesso ai lotti e, pertanto, tale tratto della complanare n. 76 risulta superfluo e può essere eliminato, evitando così una ulteriore occupazione in fronte al SIC.

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Esaminata pertanto la rete di strade vicinali di accesso ai lotti interessati da frazionamento in conseguenza della nuova viabilità, si prescrive di eliminare il tratto di complanare n. 76 fino alla progr. 22+025 circa (incrocio con preesistente viabilità trasversale), riducendo così l'interferenza con il Bosco di Macchia Ponente.

1.1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva – Prescrizioni di carattere ambientale

Prescrizione AMB 8

" Si dovrà anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;"

Il progetto presentato non include il Cronoprogramma dei lavori e pertanto la prescrizione non è verificabile. Per il progetto del lotto in esame la prescrizione non risulta ottemperata.

Prescrizione AMB 11

"Lungo tutto il tracciato dovranno essere realizzate opportune opere di mitigazione dei rilevati, delle opere d'arte, del viadotto e delle trincee con utilizzo della vegetazione compatibile con l'habitat attraversato e, in particolare, con la vegetazione potenziale del luogo, nonché adeguati sottopassi di attraversamento faunistico per non interrompere eventuali corridoi ecologici e, in generale, la connettività ecologica del territorio"

Con riferimento al primo punto, come già riportato nell'analisi del progetto definitivo, si evidenzia che le opere di mitigazioni presentate non sono ad una scala adeguata di dettaglio. Già a verifica di ottemperanza della precedente versione del progetto definitivo, riportava che la prescrizione poteva dirsi "VERIFICATA (A condizione che il Proponente precisi nel progetto esecutivo tutte le sistemazioni a verde indicate dettagliando le modalità di piantagione: specie, sesto d'impianto, ecc.)". Il dettaglio del presente progetto definitivo è ancora insufficiente.

Per quanto riguarda i passaggi faunistici, il Proponente riporta che le aree individuate per la realizzazione del progetto si presentano altamente antropizzate e, pertanto, di medio valore faunistico. Presentano maggiore presenza di migratori e minore di specie stazionarie. Le presenze aumentano in alcuni periodi dell'anno e raggiungono il culmine durante la migrazione. Non sono presenti, nelle aree di progetto habitat faunistici di particolare rilevanza, benché l'intero territorio provinciale sia interessato da massicci flussi di migratori. Il progetto prevede, confermando quanto già progettato nel definitivo del 2005, la collocazione di n.8 passaggi faunistici secondo lo schema che di seguito si riporta:

Nr.	Progressiva	Lunghezza tunnel (m)
1	3+340,00	43
2	4+060,00	55
3	5+580,00	48
4	8+460,00	37
5	rampa svincolo Scorrano Sud (9+220,00)	46
6	11+560,00	46
7	13+480,00	52
8	21+160,00	41

Si rileva che l'area in oggetto non può definirsi altamente antropizzata a meno che non si consideri antropizzazione anche il paesaggio agrario con i suoi aspetti peculiari del Salenti, quali ad esempio i muretti a secco di confine tra le proprietà. In ogni caso, il Proponente ha parzialmente ottemperato alla prescrizione AMB 11 di cui alla Delibera CIPE 92/2004, individuando la posizione dei passaggi ma non ha individuato correttamente le caratteristiche progettuali.

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

I passaggi per la fauna saranno realizzati con tubi ARMCO in lamiera ondulata di acciaio, del diametro 1.000 mm.

La realizzazione dei passaggi faunistici sarà integrata, secondo le indicazioni riportate in specifica relazione, con un articolato sistema di opere a verde (come riportato nelle figure che seguono) che consistono nella costruzione di:

- strutture vegetali a composizione arbustiva che indirizzino gli animali verso la direzione degli attraversamenti tubolari; le specie vegetali autoctone selezionate sono caratterizzate da abbondanti fioriture e conseguente produzione di bacche appetite da piccoli mammiferi e uccelli;
- recinzione a maglia fine per indirizzo animali;
- passerella in corrispondenza del fosso di guardia.

Non sono presenti disegni di dettaglio ma solo planimetria in scala 1:4000 con particolari in scala 1:1.000 che non permettono di riscontrare le reali modalità di realizzazione.



Fig. 6: Schema di tunnel faunistico – pianta esterno

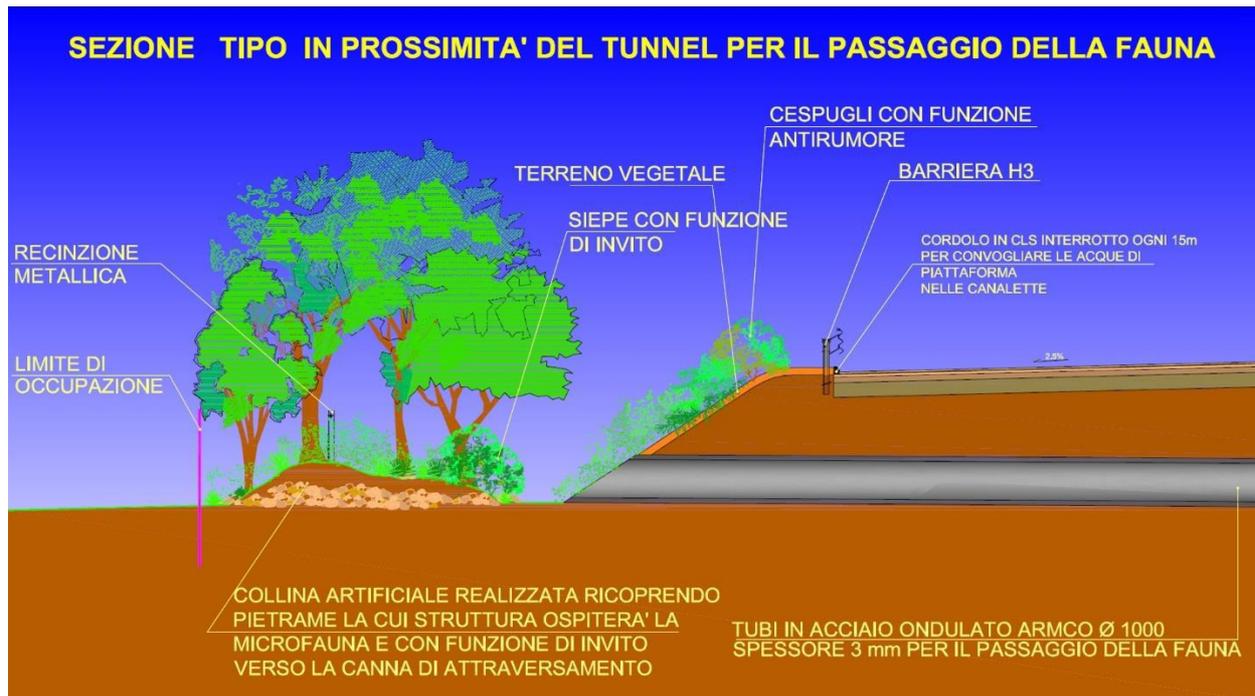


Fig. 7: Schema di tunnel faunistico - sezione

Il progetto dovrà approfondire le modalità di realizzazione dei sottopassi faunistici che non potranno essere realizzati con tubolari ARMCO a sezione circolare, ma dovranno presentare un terreno di passaggio adeguato alle specie individuate. Si richiede di sviluppare un progetto adeguato di tali strutture, prevedendo sezioni con fondo piano e non circolare ed ondulato, ad es. sezioni ribassate, previa individuazione adeguata delle specie presenti sul territorio.

In considerazione della presenza della zona SIC 9150010 Bosco Macchia di Ponente individuata anche dal PTPR come bosco, con relativa fascia di rispetto che lambisce la viabilità ed è interessata dalla viabilità complanare, ancorché avvicinata alla viabilità principale in ottemperanza alla prescrizione n. PROG 5 Delibera CIPE n. 92/2004, si richiede di inserire di un ulteriore passaggio in corrispondenza del SIC Bosco Macchia di Ponente, previa analisi adeguata delle specie presenti, effettuata anche con monitoraggi preliminari alla progettazione.

La prescrizione è solo parzialmente ottemperata e dovrà essere verificata in sede di progetto definitivo con le condizioni aggiuntive riportate in conclusioni.

Prescrizione AMB 13

"Per quanto attiene alle barriere antirumore, qualora fossero necessarie, dovrà essere studiata una soluzione alternativa che adoperi barriere del tipo vegetale che non contrastino con l'ambiente paesistico del basso Salento"

In verifica di ottemperanza della Delibera CIPE 92/2006, con riferimento alla prescrizione AMB 13, la Commissione aveva riportato che "Per le barriere anti-rumore sono stati previsti in alcuni tratti particolarmente sensibili delle quinte arboree di mascheramento. Sono fornite indicazioni planimetriche." La prescrizione veniva dichiarata "Verificata (A condizione che si dettagliano nel progetto esecutivo le opere previste e si forniscano ulteriori dettagli per le opere a verde di mascheramento previste)".

Non sono riportate sezioni tipo con le barriere acustiche e, soprattutto, in prossimità degli svincoli, sembra esserci sovrapposizione tra aree a verde e aree di installazione delle barriere acustiche

Nella attuale versione di progetto definitivo, sono riportate solo considerazioni generiche in relazione ma non compaiono indicazioni nelle planimetrie.

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

Inoltre, non sono riportate sezioni tipo con le barriere acustiche e, soprattutto, in prossimità degli svincoli, sembra esserci sovrapposizione tra aree a verde e aree di installazione delle barriere acustiche

Alla luce dello studio condotto nell'ambito della redazione del progetto definitivo del 01.12.2005, le barriere sono state inserite lungo i tratti prospicienti i ricettori sensibili, ubicati nelle vicinanze del tracciato stradale, sia in destra che in sinistra, per una lunghezza complessiva di circa 4.242,00 m.

Non risulta essere stata fatta alcuna verifica sulla presenza di eventuali nuovi ricettori rispetto al progetto definitivo del 2005.

Le barriere acustiche sono costituite da pannelli prefabbricati di lunghezza 3,00 m e di altezza 2,50 m. I pannelli sono sostenuti da montanti HEA 160 posti ad un interasse di 3,00 m e sono collegati ad una trave di fondazione in c.a. dim. 100x70(h) cm mediante piastre con tirafondi.

Mentre in relazione si parla di una trave di fondazione di 100x70 cm, le sezioni tipologiche in rilievo evidenziano, dal lato esterno, un basamento in c.a. dell'altezza di 90 cm con superficie rivestita con pietre locali su una fondazione 230 x 30 cm e sottostante magrone. Pertanto, la vista dall'esterno sarà più impattante di quanto previsto in relazione

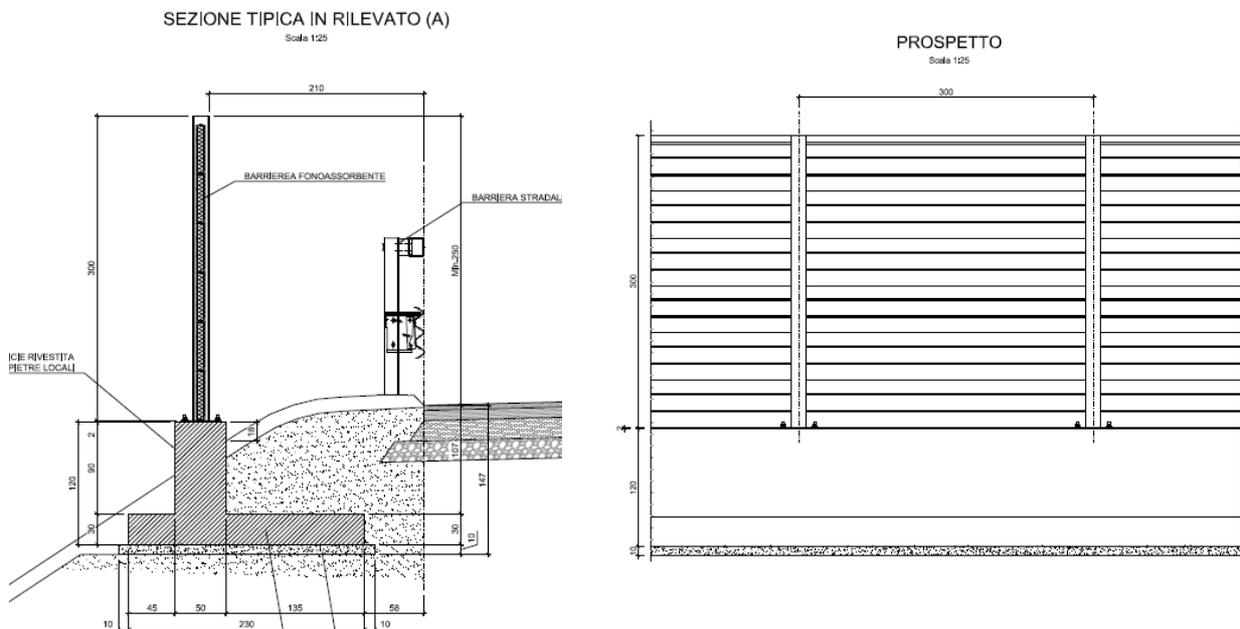


Fig. 8: Particolare barriere acustiche in rilievo (tipologia A)

In relazione il Proponente riporta che, per quanto riguarda le barriere acustiche, si avrà cura di migliorarne l'inserimento paesistico mediante l'impianto, ove possibile, di arbusti sarmentosi per minimizzarne l'impatto visivo dall'esterno che, a seconda dei casi, potranno essere ricondotti alle tipologie P1, P2 o R2.

Come si evince da Fig. 8, non è riportata alcuna sistemazione arborea.

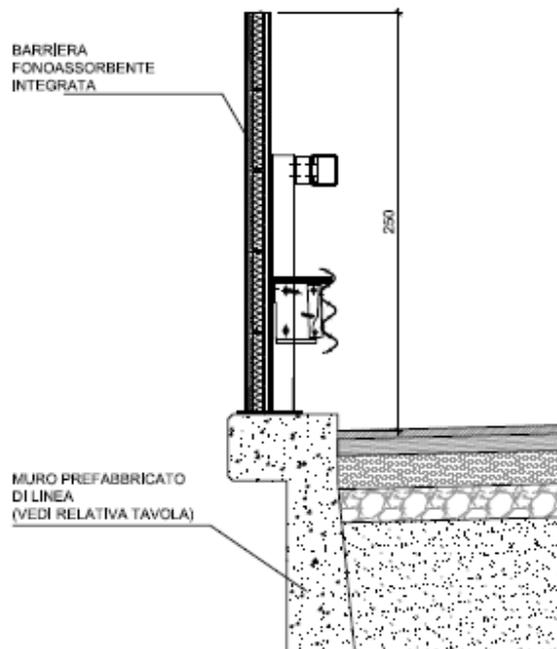


Fig. 9: Particolare barriere acustiche su muro di sostegno (tipologia B)

Il tipo B, su muro di sostegno, è previsto solo in 2 tratti

La prescrizione non è ottemperata in questa fase e sono venute meno le condizioni di ottemperanza di cui al parere del 14/11/2006.

1.2 Prescrizioni da ottemperare in fase di cantiere - Delibera CIPE 92/2004

Nella delibera CIPE 92/2004 sono presenti 3 prescrizioni in merito. Premesso che tali prescrizioni saranno da ottemperare in fase di cantiere, in verifica di ottemperanza di cui al Parere VIA del 2006, tali prescrizioni risultavano recepite nell'ambito del Capitolato Speciale di Appalto.

Il progetto presentato non include il Capitolato Speciale di Appalto e pertanto le prescrizioni non sono verificabili. Per il progetto del lotto in esame le prescrizioni CANT 1, CANT 2 E CANT 3 non risultano nemmeno recepite.

Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale:

Con Determina DSA-2008-0013028 del 15/05/2008, sulla base del parere della Commissione n. 13 del 17/03/2008, è stato espresso giudizio di ottemperanza sul Progetto di Monitoraggio Ambientale del Progetto Definitivo "Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Progetto dei lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale al tipo B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000".

In tale occasione sono stati presentati i seguenti elaborati:

- Relazione del piano di monitoraggio ambientale
- Studi preliminari alla relazione del piano - Schede valenze artistiche, architettoniche e storiche
- Studi preliminari alla relazione del piano - Componente atmosfera, rumore, vibrazioni – n. 4 tavole in scala 1:5.000

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

- Studi preliminari alla relazione del piano - Componente suolo, fauna, paesaggio - n. 4 tavole in scala 1:5.000
- P.M.A.: Planimetria di ubicazione dei punti di monitoraggio - n. 4 tavole in scala 1:5.000
- P.M.A.: Computo metrico estimativo

Nella presente procedura risulta consegnata la sola Relazione del piano di monitoraggio ambientale, ridotta al tratto in esame. A parte le modifiche introdotte a seguito della prescrizione 9, per la quale si rimanda allo specifico paragrafo sull'ottemperanza, la sola Relazione, in assenza di dati di base e, soprattutto della individuazione dei punti di monitoraggio, non è sufficiente a valutare la adeguatezza del Piano di Monitoraggio per il lotto in esame.

Dalla lettura della Relazione si può comunque valutare una generale superficialità di trattazione non sito specifica. Il PMA dovrà pertanto essere integrato con la localizzazione dei punti di monitoraggio e la individuazione delle campagne di misura definite per ognuno dei punti individuati, nelle fasi Ante Operam (AO), Corso d'Opera (CO) e Post Operam (PO). La individuazione dei punti di monitoraggio dovrà essere suffragata dall'aggiornamento alla data attuale degli studi preliminari alla relazione del piano. Inoltre, viste anche le prescrizioni in tema di acque da parte degli altri enti, la componente acque dovrà essere oggetto di adeguato monitoraggio di tipo quantitativo e qualitativo.

Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo delle terre:

Il Proponente, con riferimento al Piano di Utilizzo delle Terre, ha trasmesso la seguente documentazione:

- T00_IA00_AMB_RE02A – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

In aggiunta al documento di cui sopra, indicazioni richieste dal DPR 120/2017 sono contenute nei seguenti elaborati:

- T00_CA00_CAN_RE02_B – Relazione Gestione e Bilancio Materie (Relazioni Stralci 1-2-3)
- T00_EG03_GEN_RE13_C – Inquadramento dell'Intervento – Strumenti Urbanistici e vincoli - Relazione sulle interferenze con i vincoli del PPTR 2015;
- T00_GE00_GEO_RE02_A – Rilievi e indagini – Geologia e Geotecnica – Indagine Geognostiche e Prelievo di campioni;
- T00_GE00_GEO_RE04_A – Rilievi e indagini – Geologia e Geotecnica – Caratterizzazione Terre e Rocce da scavo;
- T00_CA00_CAN_RE01 – Cantierizzazione - Relazione Descrittiva (Relazioni Stralci 1- 2 - 3);
- T00_CA00_CAN_RE02 – Cantierizzazione - Relazione Gestione e Bilancio Materie (Relazioni Stralci 1 - 2 - 3);

I contenuti del Piano di Utilizzo così come riportati all'Allegato 5 del DPR 120/2017 non sono raccolti in un unico elaborato come richiesto dall'art.9 del DPR 120/2017, ma in diversi elaborati del progetto definitivo.

I contenuti del Piano di Utilizzo così come riportati all'Allegato 5 del DPR 120/2017, seppur presenti, risultano essere carenti o, in alcuni casi, assenti.

Non viene riportata la validità del PUT né è presente un cronoprogramma dei lavori nella documentazione di progetto.

Non è chiaro se siano state campionate le aree di cantiere, le aree di deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo (che nel Piano vengono definite impropriamente aree di "stoccaggio" e "aree di deposito temporaneo delle terre);.

Non vengono né esplicitate né riportate dettagliatamente nell'ambito del PUT e delle diverse relazioni collegate, le quantità di materiale da inviare a recupero/smaltimento per ognuno dei tre lotti.

Non sono presenti gli estremi autorizzativi degli impianti di recupero/smaltimento individuati per il conferimento dei materiali collegati alle operazioni di demolizione, costruzione e scavo.

Si sono riscontrate criticità residue rispetto alle quali il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo deve essere non solo integrato quanto anche presentato in una forma autonoma ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017.

CONSIDERATO

- che, rispetto alle eventuali criticità riscontrate, gli aspetti significativi sono i seguenti:

il lungo tempo intercorso dalla espressione della compatibilità ambientale del progetto preliminare e della ottemperanza del primo progetto definitivo pone la problematica relativa alla attendibilità del quadro di riferimento programmatico ed ambientale posto alla base del provvedimento di VIA medesimo. A tale proposito, il Proponente riporta di aver svolto valutazioni aggiornate in merito all'impatto ambientale ma, nei documenti presentati sono riproposti solo alcuni aspetti.

In particolare, il proponente confronta il nuovo progetto definitivo con le indicazioni del PTR Puglia, approvato con Delibera n. 176 del 16 febbraio 2015 riscontrando una generale compatibilità del progetto; piccole variazioni di tracciato erano state già effettuate con il PD 2006 per allontanarsi da alcune aree boscate; il tracciato interessa in due brevi tratti la zona di rispetto dei boschi. A tale riguardo, ferme restando le valutazioni degli organi competenti in materia, cui si demanda per l'esame specifico della compatibilità paesaggistica, si ritiene che debbano essere approfonditi gli studi vegetazionali di tali aree in modo che i ripristini delle aree di scarpata che incidono in tali aree siano effettuate sulla base di conoscenze puntuali di tali aree.

Per quanto riguarda la componente rumore, le valutazioni e la localizzazione delle barriere antirumore rimane ancorata al censimento dei ricettori effettuato con il Progetto preliminare del 2004; tale censimento dovrà pertanto essere aggiornato anche attraverso adeguate misurazioni in situ e non solo attraverso una ricognizione cartografica, comunque assente nel presente progetto. I ricettori dovranno inoltre, essere chiaramente riportati.

- che le risultanze dell'istruttoria indicano che:

- le variazioni progettuali introdotte in ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere medesimo e/o alle risultanze della Conferenza dei Servizi non costituiscono variante sostanziale e possono essere valutate nell'ambito della presente procedura di ottemperanza;
- con riferimento alle singole prescrizioni si rimanda a quanto sopra descritto
- resta ferma la necessità di approvazione del progetto, sulla base di tutti i pareri necessari, da parte del CIPE anche ai fini della localizzazione urbanistica, risultando presenti variazioni delle aree occupate con individuazione del nuovo piano di espropri;
- che si sono riscontrate criticità residue rispetto alle quali il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo deve essere non solo integrato quanto anche presentato in una forma autonoma ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017;

CONSIDERATO e VALUTATO tutto quanto sopra riportato

la Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006

- ✓ Sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300" con il progetto definitivo come approvato con la Delibera CIPE n. 76/2009.
- ✓ Le variazioni progettuali introdotte in ottemperanza a prescrizioni di cui alla Delibera CIPE 76/2009 e/o alle risultanze della Conferenza dei Servizi risultano in parte non localizzative ed in parte localizzative come meglio specificato in narrativa. Con riferimento alle varianti localizzative sopra determinate e a tutte le aree di reimpianto il Proponente dovrà integrare la documentazione presentata con particolare attenzione agli aspetti riportati in premessa, al fine di attivare la *procedura ai sensi del dettato dell'articolo 167, commi 6 e 7, del D.Lgs. n. 163/2006*. Resta ferma la necessità di approvazione del progetto, sulla base di tutti i pareri necessari, da parte del CIPE anche ai fini della localizzazione urbanistica.
- ✓ Sussistono inoltre alcune criticità nell'ambito del progetto definitivo presentato sia con riferimento alle Delibere CIPE 92/2004 e 76/2009 che intrinseche al progetto stesso che richiedono approfondimenti progettuali e/o modifiche a parti di progetto per rendere il progetto stesso coerente nelle sue parti.
- ✓ E' verificata l'ottemperanza del progetto Definitivo "Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300" alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 92 del 20/12/2004 di approvazione del Progetto Preliminare e nella Delibera CIPE n. 76 del 31/07/2009 di approvazione del Progetto Definitivo, come da dettagli in narrativa.
 - con riferimento alla Delibera CIPE 76/2009:
 - prescrizione ottemperata: n. 2
 - prescrizione non ottemperata ma ottemperabile: n. 1, 3, 4
 - prescrizione parzialmente ottemperata: n. 8 e 9
 - prescrizione in verifica da parte di altro ente: n. 5, 6, 7 e da 10 a 16
 - riferita al tratto escluso dal lotto in esame: raccomandazione n. 1
 - con riferimento alla Delibera CIPE 92/2004 - 1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva – Prescrizioni di carattere tecnico
 - prescrizione parzialmente ottemperata: 6
 - con riferimento alla Delibera CIPE 92/2004 - 1 Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva – Prescrizioni di carattere ambientale
 - prescrizione non ottemperata: 8, 11, 13
- ✓ Restano ferme tutte le prescrizioni di cui alle Delibere CIPE n. 92/2004 e 76/2009 da ottemperare nelle successive fasi e che saranno oggetto di Verifica di Attuazione ai sensi dell'art. 185 cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e/o da ottemperare con altri Enti.
- ✓ Per quanto riguarda il PUT, si sono riscontrate criticità residue rispetto alle quali il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo deve essere non solo integrato quanto anche presentato in una forma

autonoma ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017;

- ✓ In aggiunta alle prescrizioni ancora da ottemperare, si esplicitano le seguenti condizioni ambientali, da ottemperare nelle fasi successive di progettazione, di esecuzione e di gestione:

Condizione ambientale	1
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Progetto esecutivo
Prescrizione	<p>Le misure di mitigazione ambientale, di inserimento paesaggistico, di opere a verde indicate genericamente nelle relazioni di progetto definitivo, dovranno essere recepite nel progetto esecutivo e dettagliate alle scale adeguate. Resta ferma la necessità di ottemperare a quanto già previsto nei precedenti pareri per la progettazione esecutiva.</p> <p>Il tutto dovrà essere dettagliato in apposita relazione che individui con precisione gli elaborati di progetto in cui sono rappresentati, in scala di dettaglio, gli interventi previsti, i riferimenti alla quantificazione in computo metrico ed alla relativa descrizione con voci di prezzo adeguate, nonché i paragrafi, con tutti i relativi oneri per l'appaltatore nei Capitolati tecnici e nel Capitolato Speciale d'Appalto. Ove necessario per la tipologia di intervento, dovranno essere esplicitati tempi e oneri per la successiva manutenzione</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	2 – Aggiornamento prescrizione 1.1.6 (PROG) delibera CIPE 92/2004
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Progetto esecutivo
Prescrizione	<p>A migliore specifica della prescrizione 6 da ottemperare in sede di progettazione definitiva come da Delibera CIPE 92/2004, si dovrà eliminare un tratto della complanare n. 76 dall'inizio alla progr. 22+025 circa (incrocio con preesistente viabilità trasversale). L'accesso ai lotti nel primo tratto potrà essere garantito come indicato nel corpo del parere.</p> <p>Non comportando maggiori occupazioni, a fronte di una riduzione degli impatti ambientali, tale variazione progettuale potrà essere ottemperata in sede di progettazione esecutiva.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale		3
Macrofase	ANTE OPERAM	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale	
Prescrizione	<p>Prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il Proponente dovrà presentare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) specifico per il 1° Lotto</p> <p>Il PMA dovrà essere integrato con la localizzazione dei punti di monitoraggio e la individuazione delle campagne di misura definite per ognuno dei punti individuati, nelle fasi Ante Operam (AO), Corso d'Opera (CO) e Post Operam (PO). La individuazione dei punti di monitoraggio dovrà essere suffragata dall'aggiornamento alla data attuale degli studi preliminari alla relazione del piano, inclusa la individuazione aggiornata dei ricettori sensibili che dovranno essere cartografati insieme ai punti di misura.</p> <p>Dovrà essere previsto un adeguato monitoraggio di tipo quantitativo e qualitativo anche per la componente acque.</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM	
Ente vigilante	MITE	
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		4
Macrofase	ANTE OPERAM	
Fase	Monitoraggio	
Ambito di applicazione	Monitoraggio Ambientale	
Prescrizione	L'esecuzione del Monitoraggio Ante Operam dovrà essere avviato al più presto possibile.	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM	
Ente vigilante	MITE	
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		5
Macrofase	ANTE OPERAM	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Progettazione	
Prescrizione	Con riferimento alle varianti che sono state valutate localizzative e a tutti gli aspetti specifici individuati nel corpo del presente parere, il Proponente dovrà presentare i dovuti aggiornamenti dell'analisi di impatto ambientale e recepire le modifiche ivi richieste.	

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	6
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Prescrizione	<p>Con riferimento ai siti di destinazione e di approvvigionamento delle terre e dei materiali, dovrà essere approfondita l'analisi della cantierizzazione e dei percorsi dei mezzi di cantiere.</p> <p>Tale analisi dovrà essere approfondita in sede di progetto esecutivo, in linea con gli aggiornamenti del PUT, presentando i diversi percorsi anche per le diverse alternative che saranno lasciate come scelta all'appaltatore. Dovranno essere altresì approfonditi i possibili impatti sul territorio e meglio specificati modalità, quantità e orari di trasporto, anche con riferimento all'andamento stagionale del traffico locale. Restano ferme le richieste al riguardo, non ancora ottemperate in questa sede, formulate nelle precedenti Delibere CIPE e nel parere del CSLP - n.68 /2018</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Condizione ambientale	7
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Progetto esecutivo, idrogeologia
Prescrizione	<p>Come già richiesto con i precedenti pareri, dovrà essere verificato che <i>la qualità delle acque scaricate attraverso le vasche di accumulo sia compatibile con lo scarico su suolo</i>. Inoltre, dovranno essere ben definiti i meccanismi di monitoraggio e gestione delle vasche di accumulo previa verifica delle caratteristiche dei terreni al fine di evitare quanto proposto dal Proponente: "<i>Qualora tali caratteristiche non consentano lo svuotamento delle vasche nei tempi richiesti verranno implementati piani di protezione civile per ovviare ad eventuali criticità.</i>"</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Autorità di Distretto Appennino Meridionale

Condizione ambientale		8
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Progetto esecutivo
Prescrizione		In fase di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà dettagliare, in scala adeguata, le sistemazioni delle aree intercluse tra la viabilità principale e la viabilità complementare di nuova realizzazione in complanarità, ottimizzando il progetto con l'obiettivo di limitare al massimo la larghezza delle aree intercluse, riducendo così l'occupazione complessiva di suolo, e, ove presenti, di rinverdire con specie autoctone e sistemazioni con bassa richiesta di manutenzione ordinaria ma con aspetto piacevole e in linea con il contesto.
Termine avvio Verifica Ottemperanza		ANTE OPERAM
Ente vigilante		MITE
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		9
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Progetto esecutivo
Prescrizione		Con riferimento ai tratti di viabilità esistente che vengono dismessi in quanto non aventi più accesso alla strada statale e che diventano pertanto tratti senza uscita, qualora tali tratti non risultino necessari per accesso a specifici lotti, dovrà essere prevista la sistemazione di tali aree con restituzione alla naturalità anche mediante ripristino di muretti a secco, interrotti da tali tratti e con adeguata piantumazione. Anche i tratti che saranno mantenuti in uso dovranno essere adeguatamente terminati con sistemazioni opportune. Si dovrà comunque evitare la presenza di residui di aree asfaltate che possano diventare oggetto di degrado.
Termine avvio Verifica Ottemperanza		ANTE OPERAM
Ente vigilante		MITE
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		10
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Progetto esecutivo
Prescrizione		In fase di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà approfondire le modalità di realizzazione dei sottopassi faunistici che non potranno essere

	<p>realizzati con tubolari ARMCO a sezione circolare, ma dovranno presentare un terreno di passaggio adeguato alle specie individuate. Si richiede di sviluppare un progetto adeguato di tali strutture, prevedendo sezioni con fondo piano e non circolare ed ondulato, ad es. sezioni ribassate, previa individuazione adeguata delle specie presenti sul territorio.</p> <p>Inoltre, si richiede di inserire un ulteriore passaggio faunistico in corrispondenza del SIC Bosco Macchia di Ponente, previa analisi adeguata delle specie presenti, effettuata anche con monitoraggi preliminari alla progettazione.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	11
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	PUT
Prescrizione	<p>Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo (PUT), che dovrà essere autoconsistente, redatto secondo quanto previsto e richiesto dal DPR 120/2017, revisionato e integrato in forma definitiva.</p> <p>Tale piano dovrà necessariamente includere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con particolare riferimento ai siti di destinazione il piano deve riportare oltre alle informazioni utili alla localizzazione degli stessi, anche la documentazione comprovante le autorizzazioni degli enti competenti al riutilizzo specifico del sottoprodotto generato nel sito di produzione ed alle precise quantità di terre e rocce gestite come rifiuti destinate ai suddetti siti; - La validità del Piano; - Il cronoprogramma dei lavori; - Con particolare riferimento alle operazioni di normale pratica industriale, che si effettueranno nelle aree di deposito intermedio, finalizzate al miglioramento delle caratteristiche merceologiche per renderne l'utilizzo maggiormente produttivo e tecnicamente efficace dei sottoprodotti, è necessario che vengano riportate e dettagliate le precise quantità di terre e rocce da scavo alle quali sarà applicato il trattamento di normale pratica industriale previsto; <p>Il PUT dovrà essere specializzato per i singoli Lotti funzionali, qualora appaltati separatamente</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	

Corridoio plurimodale adriatico. Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca. S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001. S.S. 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 "di Santa Maria di Leuca" dal km 0+000 al km 37+000. 1° lotto: dal km 0+000 al km 23+300. Progetto Definitivo.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla**