

**CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO
ITINERARIO MAGLIE - SANTA MARIA DI LEUCA**

S.S. N° 275 "DI S. MARIA DI LEUCA"

LAVORI DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA SEZ. B DEL D.M. 5.11.2001

S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 dal Km 0+000 al km 37+000

1° Lotto: Dal Km 0+000 di prog. al Km 23+300 di prog.

PROGETTO DEFINITIVO

COD. BA283

PROGETTAZIONE: ANAS-STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

I PROGETTISTI

Ing. Alberto SANCHIRICO - Progettista e Coordinatore

Ing. Simona MASCIULLO - Progettista

COLLABORATORI

Geom. Andrea DELL'ANNA

Geom. Massimo MARTANO

Geom. Giuseppe CALO'

IL COORDINATORE IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Alberto SANCHIRICO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gianfranco PAGLIALUNGA

IL RESPONSABILE AREA CENTRO-SUD

Ing. Marianna GRISOLIA

RESPONSABILE PROJECT MANAGEMENT E PROGETTI SPECIALI

Ing. Nicola MARZI

ATTIVITA' DI SUPPORTO



Relazione Art. 20 del D. Lgs 152/2006

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PRG. N. PRG.

L0503A D 1701

NOME FILE

T00_IA09_AMB_RE01_A.pdf

CODICE ELAB. T00IA09AMBRE01

REVISIONE

SCALA:

A

-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
2	MODIFICHE PROGETTUALI INTERVENUTE E LORO MOTIVAZIONE.....	4
2.1	Storia dell'opera.....	4
2.2	Le varianti introdotte.....	7
2.3	Svincolo 1 Maglie Nord.....	8
2.3.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>8</i>
2.3.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>8</i>
2.4	Svincolo 1b Zona industriale di Maglie.....	9
2.4.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>9</i>
2.4.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>10</i>
2.5	Svincolo 2 Corsi.....	10
2.5.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>10</i>
2.5.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>11</i>
2.6	Svincolo 3 S.S. Maglie – Otranto.....	11
2.6.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>11</i>
2.6.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>11</i>
2.7	Svincolo 4 Santa Cesarea Terme.....	12
2.7.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>12</i>
2.7.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>12</i>
2.8	Svincolo 5 Muro Leccese.....	13
2.8.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>13</i>
2.8.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>13</i>
2.9	Svincolo 6 Scorrano.....	14
2.9.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>14</i>
2.9.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>14</i>
2.10	Svincolo 7 Scorrano sud.....	15
2.10.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>15</i>
2.10.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>15</i>
2.11	Svincolo 7 Scorrano sud 2.....	16
2.11.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>16</i>
2.11.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>16</i>
2.12	Complanare Botrugno.....	17
2.12.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>17</i>
2.12.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>17</i>
2.13	Svincolo 8 Botrugno.....	18
2.13.1	<i>Descrizione intervento.....</i>	<i>18</i>
2.13.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte.....</i>	<i>18</i>
2.14	Svincolo 8b San Cassiano.....	19

2.14.1	<i>Descrizione intervento</i>	19
2.14.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	20
2.15	Svincolo 9b Nociglia Nord	20
2.15.1	<i>Descrizione intervento</i>	20
2.15.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	21
2.16	Scavalco 2 (CV20)	21
2.16.1	<i>Descrizione intervento</i>	21
2.16.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	22
2.17	Svincolo 10 (Surano - Ruffano)	22
2.17.1	<i>Descrizione intervento</i>	22
2.17.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	22
2.18	Svincolo 11 Montesano Nord	23
2.18.1	<i>Descrizione intervento</i>	23
2.18.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	23
2.19	Scavalco 3 (CV10)	24
2.19.1	<i>Descrizione intervento</i>	24
2.19.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	24
2.20	Svincolo 12 Montesano – Andrano.....	25
2.20.1	<i>Descrizione intervento</i>	25
2.20.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	26
2.21	Svincolo 13 - Zona Artigianale Tricase	26
2.21.1	<i>Descrizione intervento</i>	26
2.21.2	<i>Motivazioni alla base delle modifiche introdotte</i>	26
3	METODOLOGIA DI ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI	27
3.1	Componente atmosferica	28
3.2	Componente ambiente idrico	28
3.3	Vegetazione, flora e fauna e uso del suolo.....	28
3.4	Paesaggio	29
3.5	Impatto acustico.....	30
4	INTERVENTI DI MITIGAZIONE ED INSERIMENTO PAESISTICO AMBIENTALE	32
5	MONITORAGGIO AMBIENTALE	34

1 INTRODUZIONE

Il presente documento viene redatto al fine di fornire i contenuti necessari per l'espletamento della procedura di "definizione del livello di dettaglio degli elaborati progettuali ai fini del procedimento di VIA" ai sensi dell'art 20 del D.Lgs 152/2006.

Nel parere di verifica di ottemperanza n. 225 del 6 aprile 2021, rilasciato dalla Sottocommissione VIA del MITE, è infatti contenuta una prescrizione relativa alla necessità di integrare, per le varianti localizzative, la documentazione già presentata in sede di procedura di VIA, al fine di attivare la procedura ai sensi del dettato dell'articolo 167 "Norme generali sulla procedura di approvazione dei progetti", commi 6 e 7, del D.Lgs. n. 163/2006.

Considerate le procedure già svolte e le caratteristiche spaziali e funzionali delle modifiche progettuali introdotte, che non modificano in modo sostanziale i risultati delle analisi già svolte nell'ambito delle precedenti procedure ambientali, si è ritenuta che la forma migliore di risposta alla prescrizione fosse la redazione di un documento di "addendum" al SIA, completo di elaborati cartografici, focalizzato sulle modifiche introdotte.

Tale soluzione che, come esplicitato oltre, vuole comunque mantenere la visione complessiva dell'impatto dell'opera a scala più ampia, è stata ritenuta la più adatta a dare evidenza di quanto introdotto con la revisione progettuale intervenuta.

Il presente documento illustra quindi nell'ordine:

- la storia della progettazione dell'opera;
- la descrizione delle modifiche intervenute in sede di revisione del progetto definitivo e le motivazioni che hanno portato alla loro introduzione con particolare accento sulle varianti localizzative;
- l'individuazione delle componenti ambientali potenzialmente impattate e ritenute quindi meritevoli di ulteriori approfondimenti;
- la metodologia prevista per lo svolgimento delle analisi;
- i criteri previsti per la progettazione degli interventi di mitigazione.

Completano il presente documento un album di comparazione tra il tracciato 2005 ed il progetto definitivo modificato del 2019 (allegato 1) e l'elenco elaborati di massima con indicazione di dimensioni e scala dei singoli elaborati grafici, redatti in scale coerenti con quanto prescritto dall'Allegato XXI al D,Lgs 163/2006 (allegato 2).

2 MODIFICHE PROGETTUALI INTERVENUTE E LORO MOTIVAZIONE

2.1 Storia dell'opera

L'itinerario S.S. 275 "Maglie - Santa Maria di Leuca" rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001- 1° Programma delle Infrastrutture strategiche; è altresì richiamato nell'APQ della Regione Puglia del 31/03/2003 e nell'Intesa Generale Quadro del 10/10/2003 ed è altresì richiamato nella Convenzione Regione Puglia-ANAS del 21/11/2003 e successivo Aggiuntivo del 15/12/2004.

Il progetto definitivo dell'intervento richiamato in oggetto prevedeva l'adeguamento dell'itinerario Maglie-S. Maria di Leuca a due corsie per senso di marcia (categoria B del D.M. 5.11.2001) per uno sviluppo complessivo di circa 40 km. L'adeguamento era previsto in sede alle attuali S.S.16 e S.S.275 per il tratto fino a Montesano Salentino (18 Km circa), e la prosecuzione in nuova sede per il tratto successivo (22 km circa). Completavano l'intervento la realizzazione di viabilità di servizio, l'adeguamento degli svincoli, oltre a interventi di compensazione e mitigazione ambientale.

Per quanto concerne le procedure approvative, il progetto preliminare era stato approvato con Delibera CIPE nr. 92 del 20/12/2004, mentre il progetto definitivo era stato approvato con Delibera CIPE nr. 76 del 31/07/2009. Sullo stesso progetto definitivo la Regione Puglia in data 19/06/2007 aveva approvato l'intervento a due corsie per senso di marcia limitatamente al tratto fino al km 33 circa (svincolo con S.P.210), integrato dalla richiesta di adeguamento e messa in sicurezza del tratto della viabilità esistente dalla S.P.210 fino a S. Maria di Leuca.

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.

Al fine di giungere ad un celere riappalto dei lavori, Anas ha valutato di procedere, in prima battuta, alla revisione del progetto definitivo, di un primo lotto funzionale da suddividere, ai fini dell'appalto dei lavori, in tre 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;

- la realizzazione di una nuova sede stradale di larghezza pari a 22,00 m con sezione stradale di tipo B - categoria B - strade extraurbane principali, così come prevista nel D.M. 05/11/2001;
- la realizzazione di un sistema di strade di servizio per:
 - 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;

Il tracciato stradale si sviluppa per 23.362,90 m, dal km -0+092,65 al km 23+270,25.

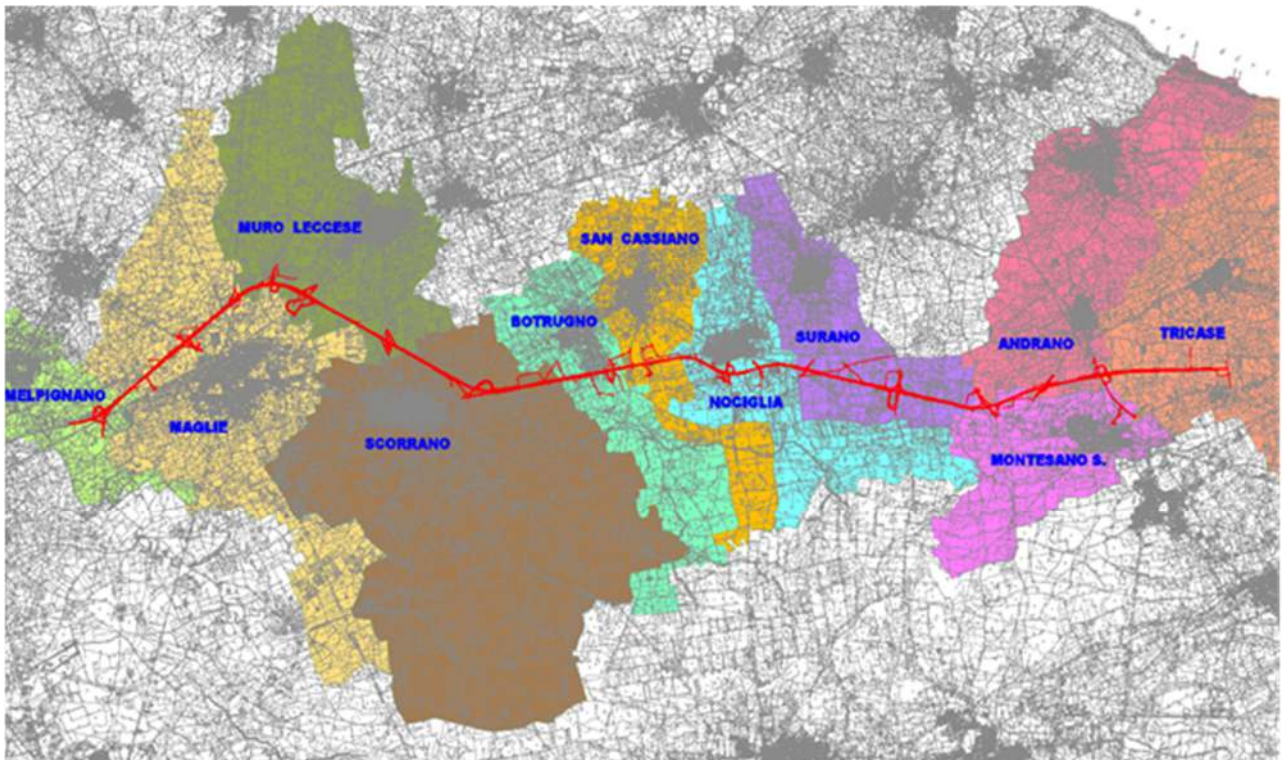


Figura 1: Sviluppo del tracciato di progetto (in rosso)

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. Inoltre è previsto anche 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 e 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.

La progettazione dell'infrastruttura è avvenuta nel rispetto delle seguenti Normative:

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001) Decreto 5 novembre 2001. Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, Pubblicato sulla G.U. N.5 del 4 gennaio 2002.
2. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) Decreto 22 aprile 2004, n°67/S Modifica del decreto 5 novembre 2001, n°6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", pubblicato sulla G.U. del 25 giugno 2004.
3. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Decreto del 19 aprile 2006, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali. Pubblicato sulla GU N. 170 del 24/07/2006.

In merito all'intervento in oggetto, le soluzioni progettuali adottate sono in linea con quelle del progetto preliminare approvato con delibera CIPE n.92/2004 e prevedono il riutilizzo della strada esistente come sede di quella nuova, configurando l'intervento come "adeguamento di strada esistente" per il quale la norma cogente di riferimento è rappresentata dal DM 22/04/2004. In virtù di quanto sopra, il Decreto Ministeriale del 05/11/2001 costituisce norma di riferimento per la progettazione.

A norma dell'art. 4 del citato Decreto Ministeriale 22/04/2004, il progetto di adeguamento della infrastruttura contiene *"una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura"*.

Per quanto concerne il tratto finale della strada, lungo 4.754 m, previsto in variante rispetto all'attuale sedime della SS.275, esso è stato progettato assumendo il Decreto Ministeriale 05/11/2001 come riferimento cogente, rispettandone i dettami.

In merito alle intersezioni, la norma di riferimento è il DM 19 aprile 2006 il cui campo di applicazione è limitato alle intersezioni di nuova realizzazione, escludendo da tale novero sia gli adeguamenti delle intersezioni esistenti che gli interventi di Legge Obiettivo il cui progetto preliminare sia stato approvato prima della sua entrata in vigore.

Giusto quanto detto, quindi, le intersezioni presenti in progetto non ricadono nel campo di applicazione della citata normativa, sia perché trattasi di progetto di Legge Obiettivo il cui progetto preliminare è stato approvato antecedentemente all'entrata in vigore della citata norma, sia perché trattasi (nella maggior parte dei casi) di adeguamenti di intersezioni esistenti.

Nella elaborazione del progetto si sono comunque tenuti a riferimento i dettami della citata Norma cercando di rispettarne i criteri, compatibilmente con i vincoli ambientali ed il massimo riutilizzo del sedime degli svincoli esistenti, nell'ottica di tendere quanto più possibile alle indicazioni progettuali del D.M. 19/04/2006 come previsto all'art.5 della citata norma.

2.2 Le varianti introdotte

Al fine di chiarire in forma definitiva la effettiva natura, estensione e localizzazione delle modifiche progettuali introdotte, già oggetto di analisi in sede di verifica di ottemperanza, ma ancora oggetto di fraintendimenti, è stata prodotta, e qui allegata una serie di tavole di confronto (Allegato 1) che mettono in evidenza le modifiche introdotte ed in particolare quelle che, uscendo al di fuori del corridoio di riferimento ai fini urbanistici, si configurano quali variante localizzative e sono quindi l'oggetto privilegiato dell'integrazione allo studio di impatto ambientale.

In tal senso le tavole riportano, in colore verde e con un'etichetta specifica, tutte le varianti "localizzative" individuate, integrando e correggendo quanto già riportato all'interno del precedente parere di ottemperanza.

Viene qui inoltre specificato, e più avanti meglio articolato, che tali tavole di raffronto non considerano al fine della individuazione delle varianti localizzative le aree di reimpianto degli ulivi in riferimento alle quali l'evoluzione della situazione fitosanitaria legata all'epidemia di *Xylella fastidiosa* ha necessariamente spinto a considerare un radicale ripensamento degli interventi di mitigazione a verde.

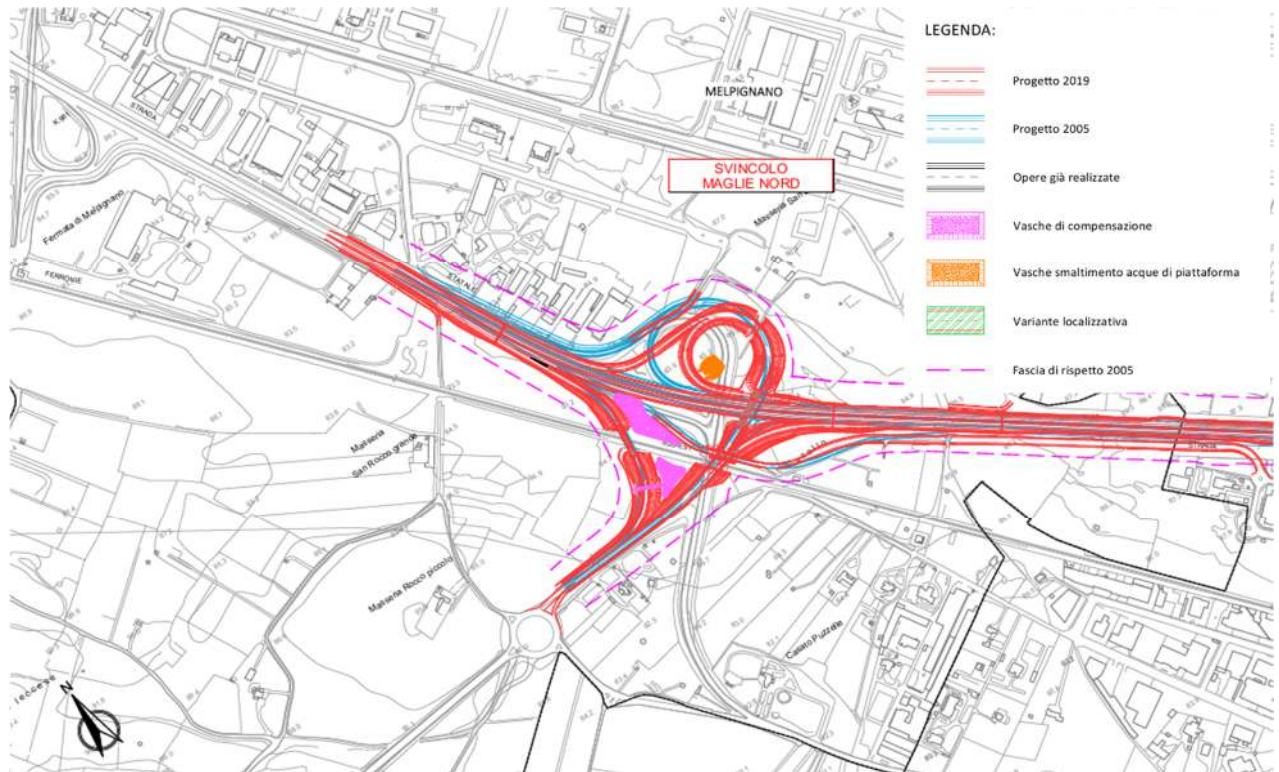
A seguire per ogni singola area di intervento vengono descritte le varianti introdotte e le relative motivazioni spesso già legate ad un migliore inserimento dell'opera nel contesto territoriale ed ambientale, alle necessità degli enti locali e degli stakeholder in genere.

La revisione progettuale del 2019 in coerenza a quanto già scritto nel capitolo 2.1 aggiorna il progetto sia in riferimento al DM 05/11/2001 sia in recepimento delle diverse prescrizioni ricevute (CIPE, AdB, CSLP, etc).

Nei successivi paragrafi (e in modo più esteso in allegato 1) sono rappresentate tutte le modifiche introdotte mediante la sovrapposizione del progetto 2005 (in azzurro) e quello revisionato del 2019 (in rosso). Le varianti localizzative, ovvero quelle porzioni di progetto che fuoriescono dalle fasce di rispetto del progetto 2005, sono rappresentate in verde. Come da prescrizione sono state inoltre inserite le vasche di compensazione idraulica (in arancione).

2.3 Svincolo 1 Maglie Nord

2.3.1 Descrizione intervento



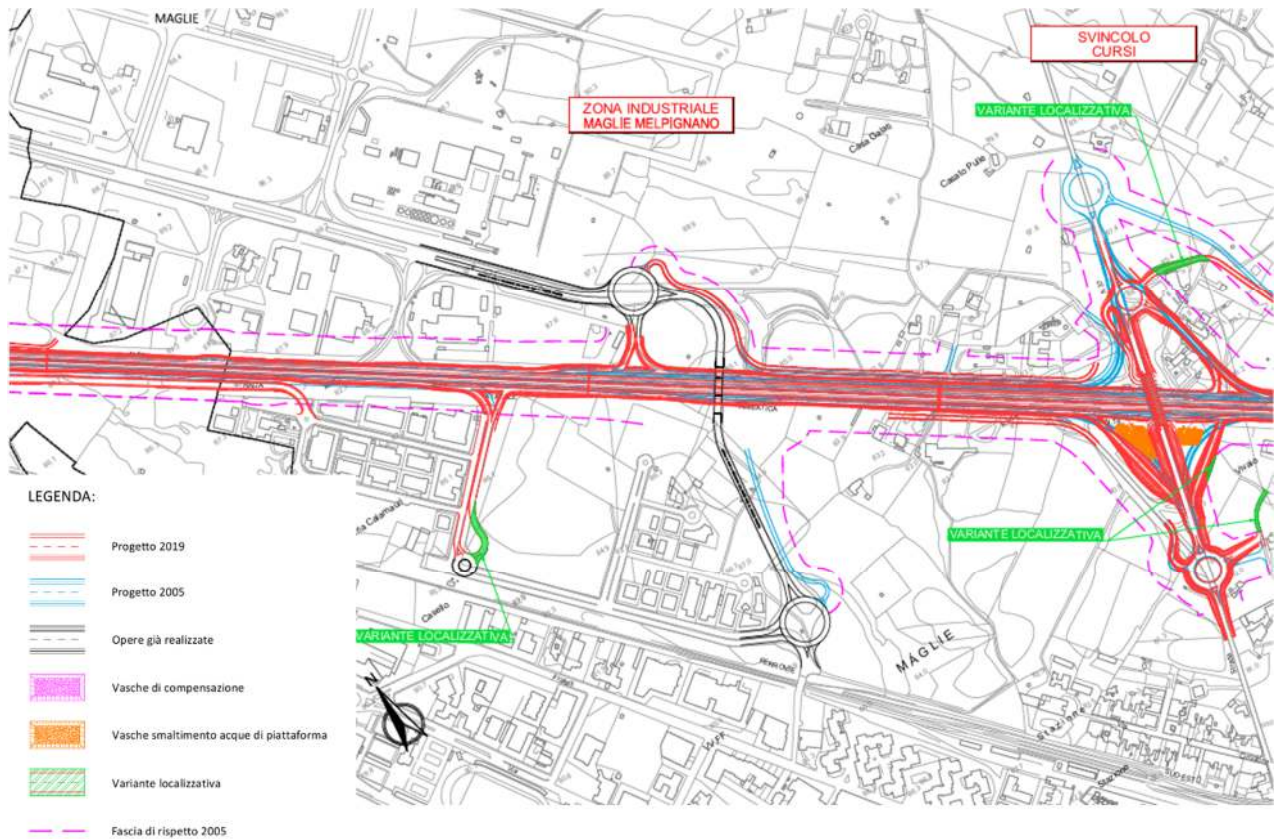
Le variazioni introdotte alla viabilità ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa**. Sono state infatti inserite due vasche di compensazione idraulica all'interno dello svincolo. In sede di parere n. 225 del 06/04/2021 la Commissione aveva prescritto di posizionare la vasca lato est dello svincolo all'interno dello svincolo stesso, ma al di fuori dell'area circolare adiacente alla zona di rispetto di beni storico culturali di Masseria S. Aloia, tale prescrizione sarà recepita in sede di progettazione esecutiva.

2.3.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

L'inserimento delle vasche di compensazione idraulica si è reso necessario all'esito del nuovo studio idrologico-idraulico effettuato in ottemperanza alle prescrizioni del CSLP riportate nel Parere n. 68/2018 e dalla conseguente ripermimetrazione dei bacini a media e alta pericolosità idraulica.

2.4 Svincolo 1b Zona industriale di Maglie

2.4.1 Descrizione intervento



Si tratta essenzialmente di una diversa configurazione dell'asta d'accesso all'area industriale di Maglie-Melpignano, attualmente a due carreggiate, ciascuna a doppia corsia per senso di marcia separate da spartitraffico; in sostanza l'attuale carreggiata in uscita dalla Statale verrà utilizzata come viabilità bidirezionale ad unica corsia per ogni senso di marcia, a servizio degli opifici e sarà fisicamente separata dalla carreggiata opposta, quella attualmente in ingresso alla Statale sarà trasformata in una rampa di svincolo bidirezionale ad unica corsia per senso di marcia e si innesterà alla rotonda esistente, realizzata dal Consorzio ASI attraverso un breve tratto di nuova realizzazione.

Le variazioni introdotte ricadono in gran parte nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa**.

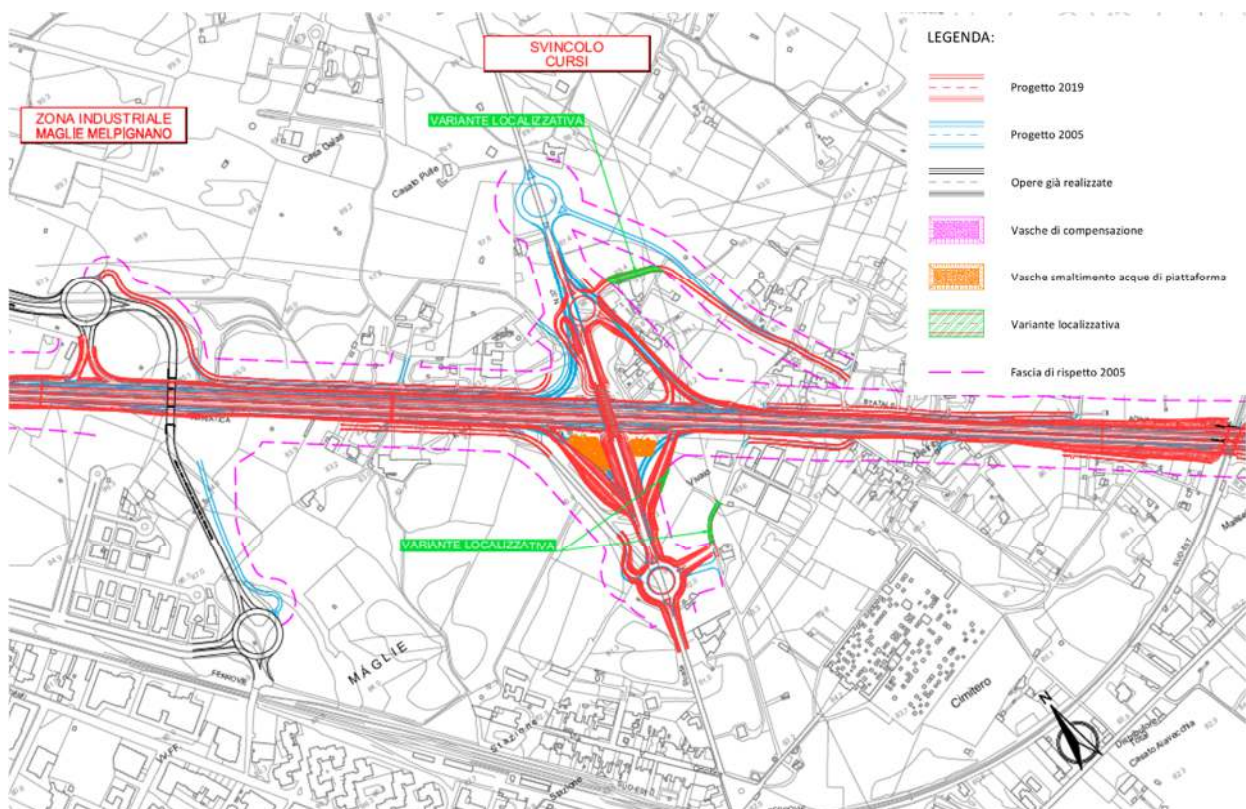
Fa eccezione il ramo afferente dalla rotonda, nel frattempo realizzata dal comune dall'ASI.

2.4.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Il progetto è stato adeguato al recente completamento dello svincolo a piani sfalsati per la Z.I. Maglie-Melpignano realizzato dal Consorzio ASI della Provincia di Lecce, in variante alle originarie previsioni progettuali.

2.5 Svincolo 2 Corsi

2.5.1 Descrizione intervento



L'originaria rotatoria prevista allo svincolo con la S.P.37 Maglie-Cursi e la strada di servizio ad essa afferente, a seguito dell'adozione e successiva approvazione del PPTR Puglia avrebbe interessato un'area perimetrata a bosco, per cui si è valutato di traslare l'intersezione e l'innesto della strada di servizio al di fuori dell'area vincolata non essendo comunque possibile rimanere all'esterno della fascia di rispetto della medesima. Mentre la nuova rotatoria sovrappone all'attuale incrocio a raso canalizzato, 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**.

Nella porzione a ovest dell'asse principale si evidenziano due varianti localizzative:

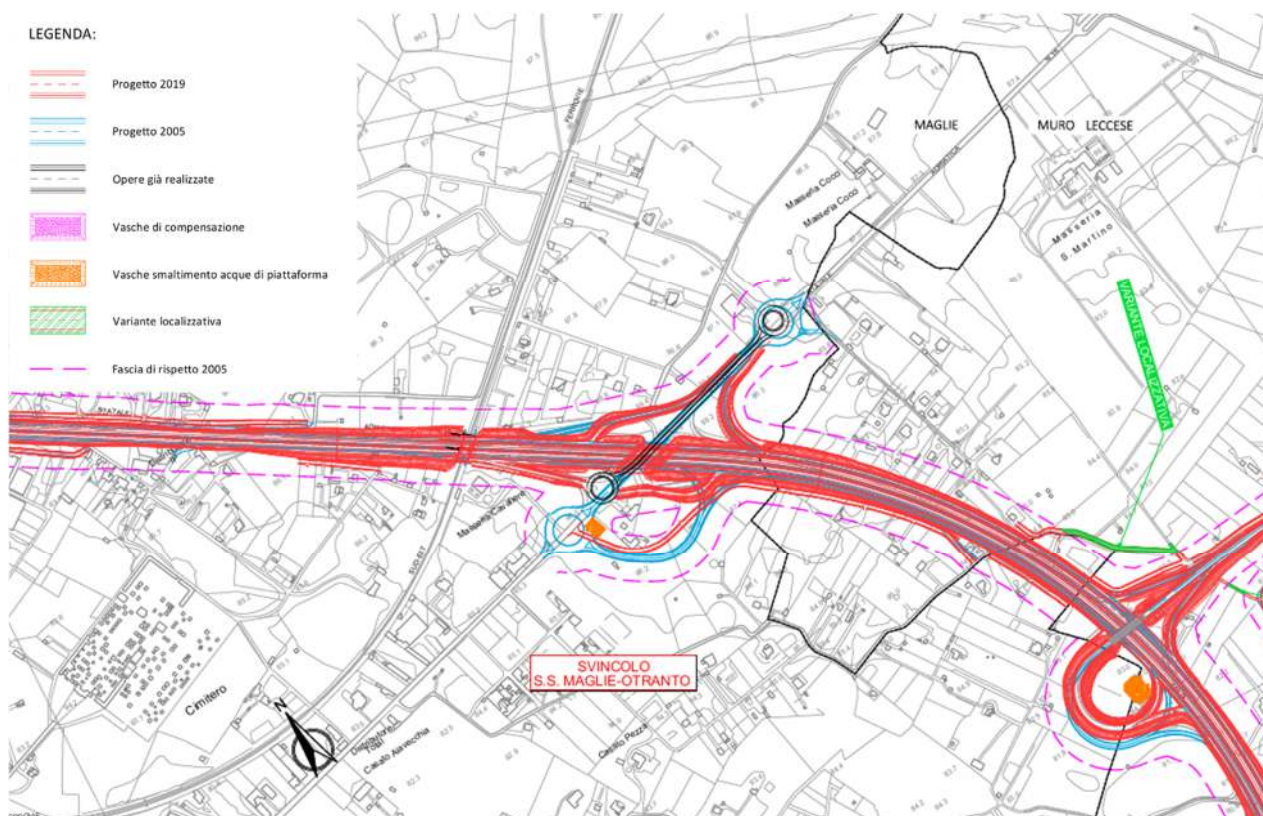
- una prima definita dalla scarpata della rampa di svincolo;
- una seconda rappresentata da un breve tratto di viabilità di accesso ad una proprietà privata altrimenti interclusa.

2.5.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

L'approvazione del PPTR Puglia ha comportato la necessità di allontanare la rotatoria dall'area boscata vincolata. Per quanto concerne la modifica introdotta sul lato sud, essa scaturisce da un affinamento della progettazione definitiva.

2.6 Svincolo 3 S.S. Maglie – Otranto

2.6.1 Descrizione intervento



Tale svincolo è stato già realizzato da ANAS nell'ambito dei lavori di ammodernamento della S.S. Adriatica nel tratto Maglie – Otranto (già sottoposto a VIA, rif. Decreto n. 625 del 21/07/2004). **Non costituisce variante** al presente progetto, in quanto riguarda altra viabilità, autorizzata, come sopra ricordato, e realizzata, cui il presente progetto si adegua necessariamente.

Vi è comunque l'inserimento di una stradina complanare, ad ovest dell'asse principale e all'interno della originaria localizzazione urbanistica.

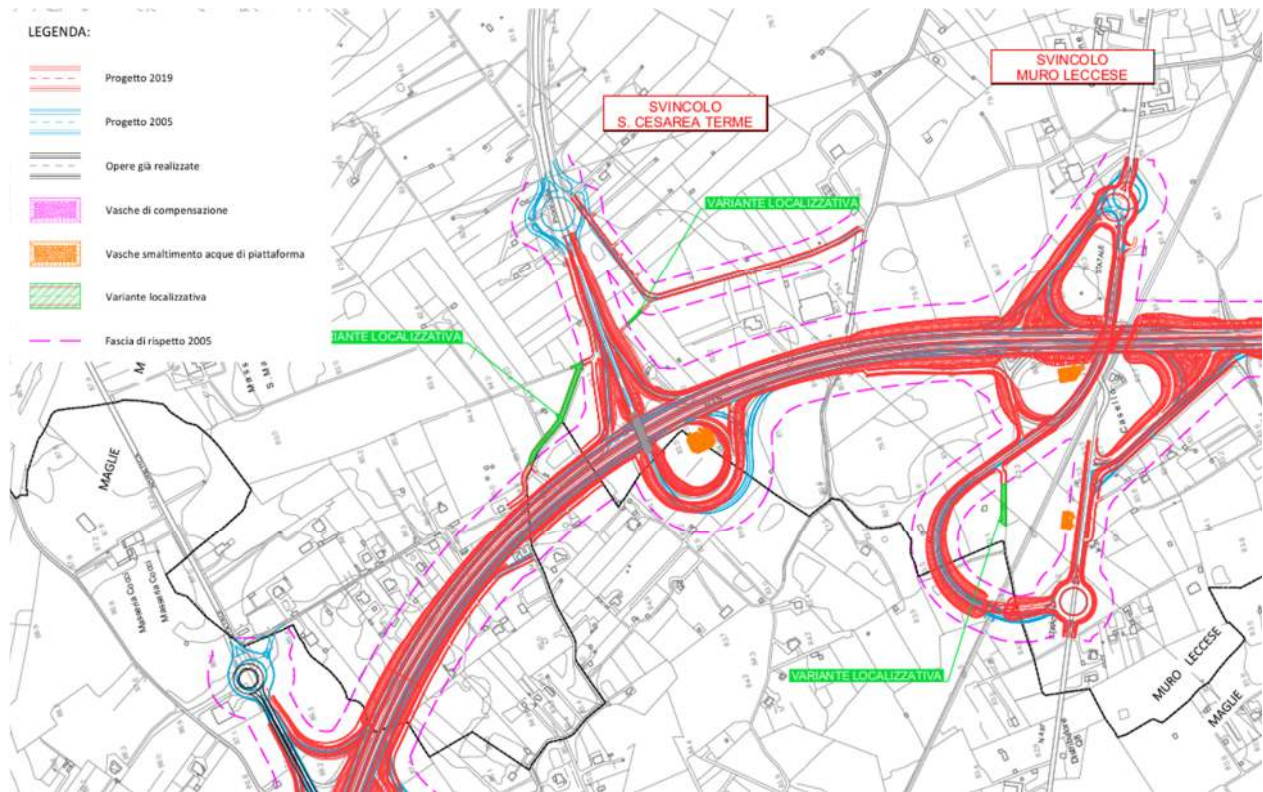
2.6.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

L'inserimento della nuova stradina complanare, ad ovest dell'asse principale e all'interno della originaria localizzazione urbanistica, consentirà l'accesso ad alcune abitazioni e terreni altrimenti

interclusi.

2.7 Svincolo 4 Santa Cesarea Terme

2.7.1 Descrizione intervento



È stata eliminata la rotonda sulla SP 363 su richiesta del Comune di Muro Leccese. Costituisce **variante non localizzativa**.

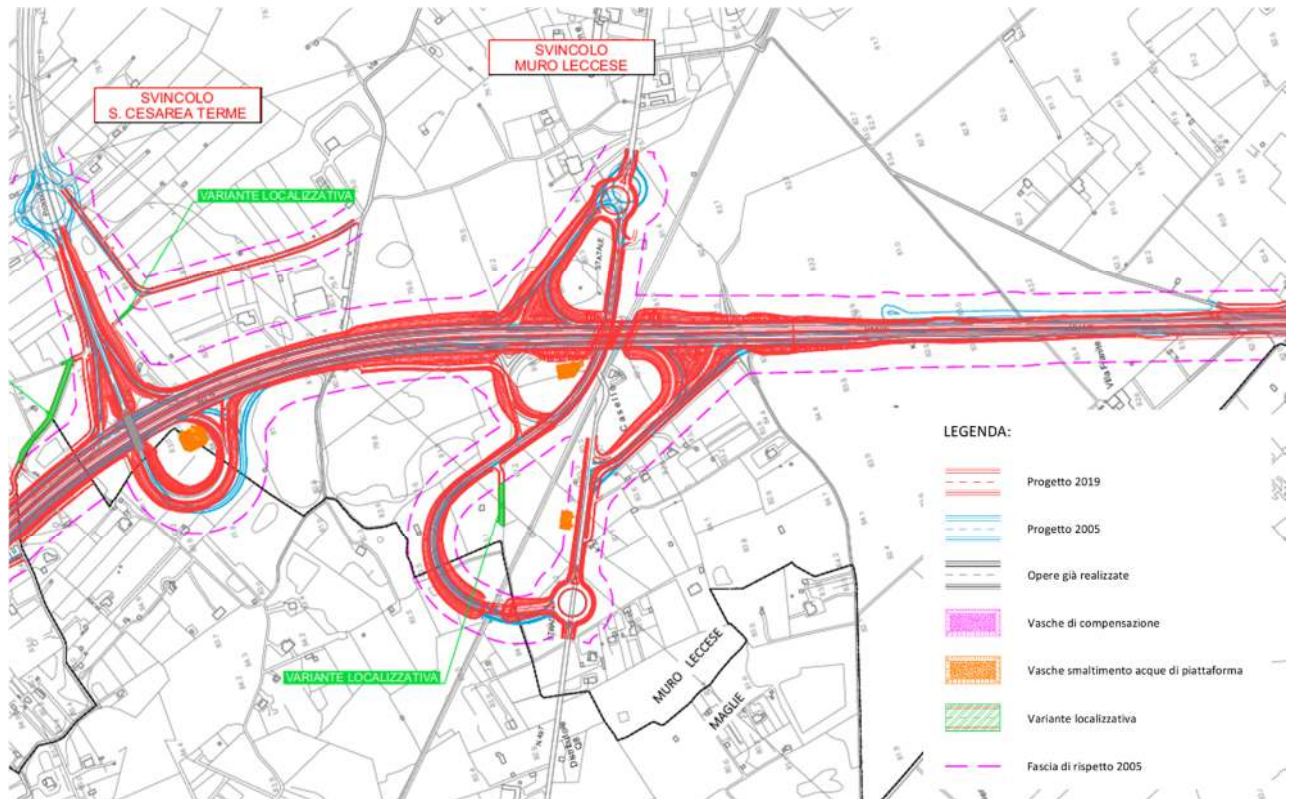
Le due ricuciture della viabilità locale indicate in figura costituiscono **variante localizzative** limitatamente alle porzioni che fuoriescono dalle fasce di rispetto.

2.7.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Adeguamento di viabilità interpodereale esistente per la realizzazione di stradina di accesso a proprietà altrimenti intercluse e soppressione della rotonda ubicata a ridosso di abitazioni esistenti, per richieste del Comune di Muro Leccese.

2.8 Svincolo 5 Muro Leccese

2.8.1 Descrizione intervento



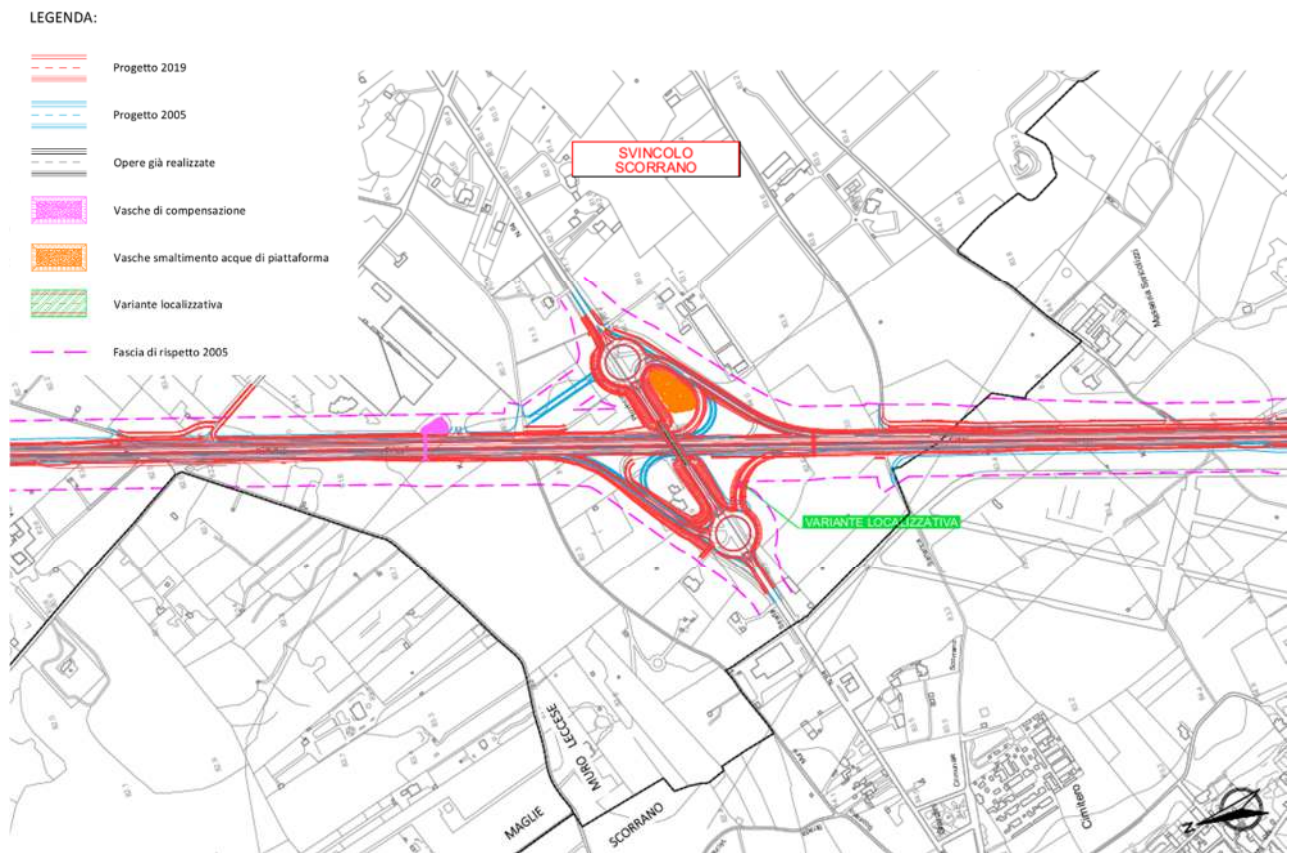
Le modifiche alla viabilità sono contenute nelle zone di rispetto; è stato invece inserito un ramo di complanare per accesso a fondi interclusi. Quest'ultimo costituisce **variante localizzativa**.

2.8.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Introduzione di brevissimo tratto di strada per consentire l'accesso a proprietà privata altrimenti interclusa.

2.9 Svincolo 6 Scorrano

2.9.1 Descrizione intervento



È stata inserita una vasca di compensazione, in ottemperanza a prescrizione dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale. Pur essendo posizionata a ridosso di un’area produttiva, sia l’attuale che il nuovo asse stradale attraversano la fascia di rispetto di un’area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia; per tale motivo si è traslato l’asse principale in maniera da rimanere al di fuori della recinzione che delimita il bosco. E’ stata soppressa la strada complanare che dalla rotatoria est adduceva all’opificio in quanto interessava un’area PAI. Sono previste aree di reimpianto. La rampa di svincolo ad ovest dell’asse principale, che immette in direzione Leuca, è stata traslata a sud del cavalcavia in quanto quella originaria interessava un’abitazione; nella nuova configurazione la rampa fuoriesce, per una piccolissima porzione, dalla fascia di localizzazione. Costituisce **variante localizzativa**.

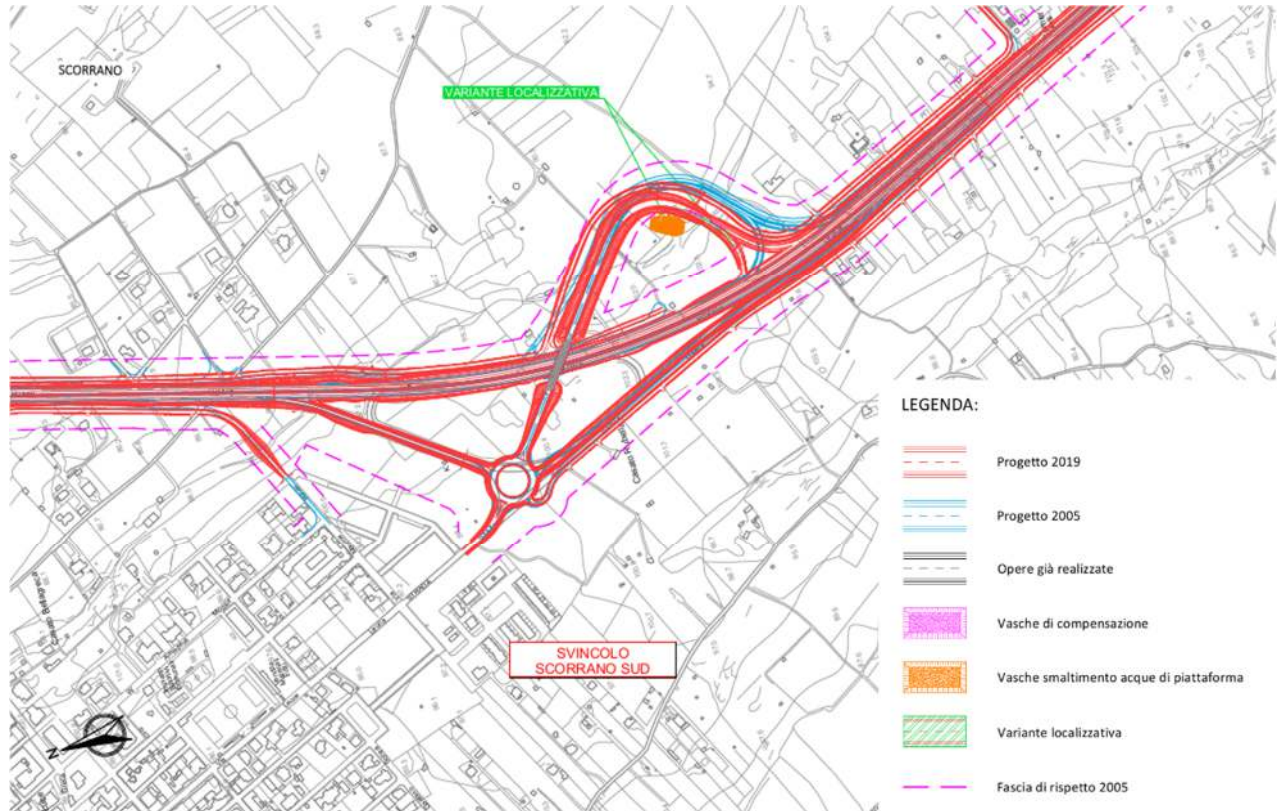
2.9.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Necessità di restare all’esterno dell’area perimetrata a bosco, riduzione dell’interferenza con area PAI per limitare l’estensione della vasca di compensazione e inoltre per ridurre l’esproprio dell’area

di pertinenza di un'abitazione esistente all'interno dell'area di svincolo.

2.10 Svincolo 7 Scorrano sud

2.10.1 Descrizione intervento



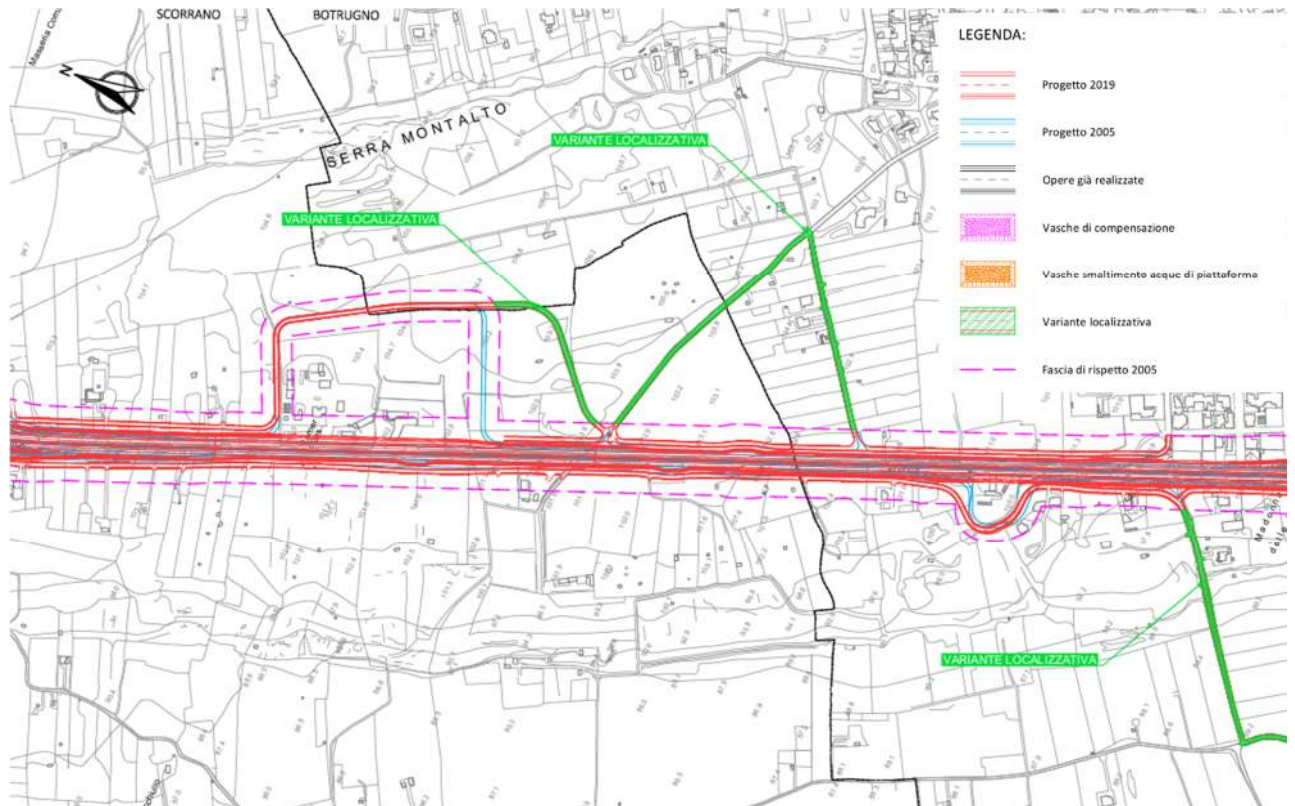
Lo svincolo è stato leggermente traslato rispetto a quello approvato, per evitare l'attraversamento di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia; la complanare adiacente lambisce la zona di rispetto. Lo svincolo interessa aree individuate dal PTPR come Prati e pascoli naturali. La traslazione delle rampe di svincolo configura una **variante localizzata**.

2.10.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Adeguamento ai vincoli introdotti dal PPTR Puglia.

2.11 Svincolo 7 Scorrano sud 2

2.11.1 Descrizione intervento



E' prevista la sistemazione di una strada interpodereale sterrata, come da prescrizione della Delibera CIPE n. 76/2009 e la traslazione del tratto ortogonale all'asse principale della complanare, già prevista nel PD 2005, sul confine delle particelle, ciò al fine di limitare il frazionamento dei terreni come richiesto dalla società proprietaria dell'area di servizio esistente. Questa modifica così come l'adeguamento della sezione trasversale delle due viabilità esistenti rappresentate in figura costituiscono **variante localizzativa**.

2.11.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

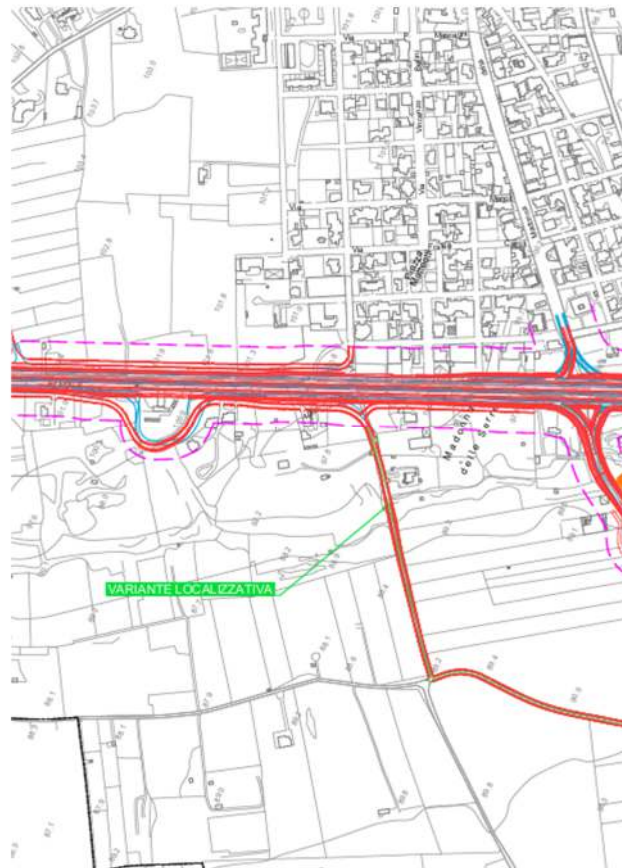
Adeguamento del progetto alle prescrizioni della delibera CIPE n.76/2009 e alle osservazioni dei potenziali espropriati.

2.12 Complanare Botrugno

2.12.1 Descrizione intervento

LEGENDA:

-  Progetto 2019
-  Progetto 2005
-  Opere già realizzate
-  Vasche di compensazione
-  Vasche smaltimento acque di piattaforma
-  Variante localizzativa
-  Fascia di rispetto 2005



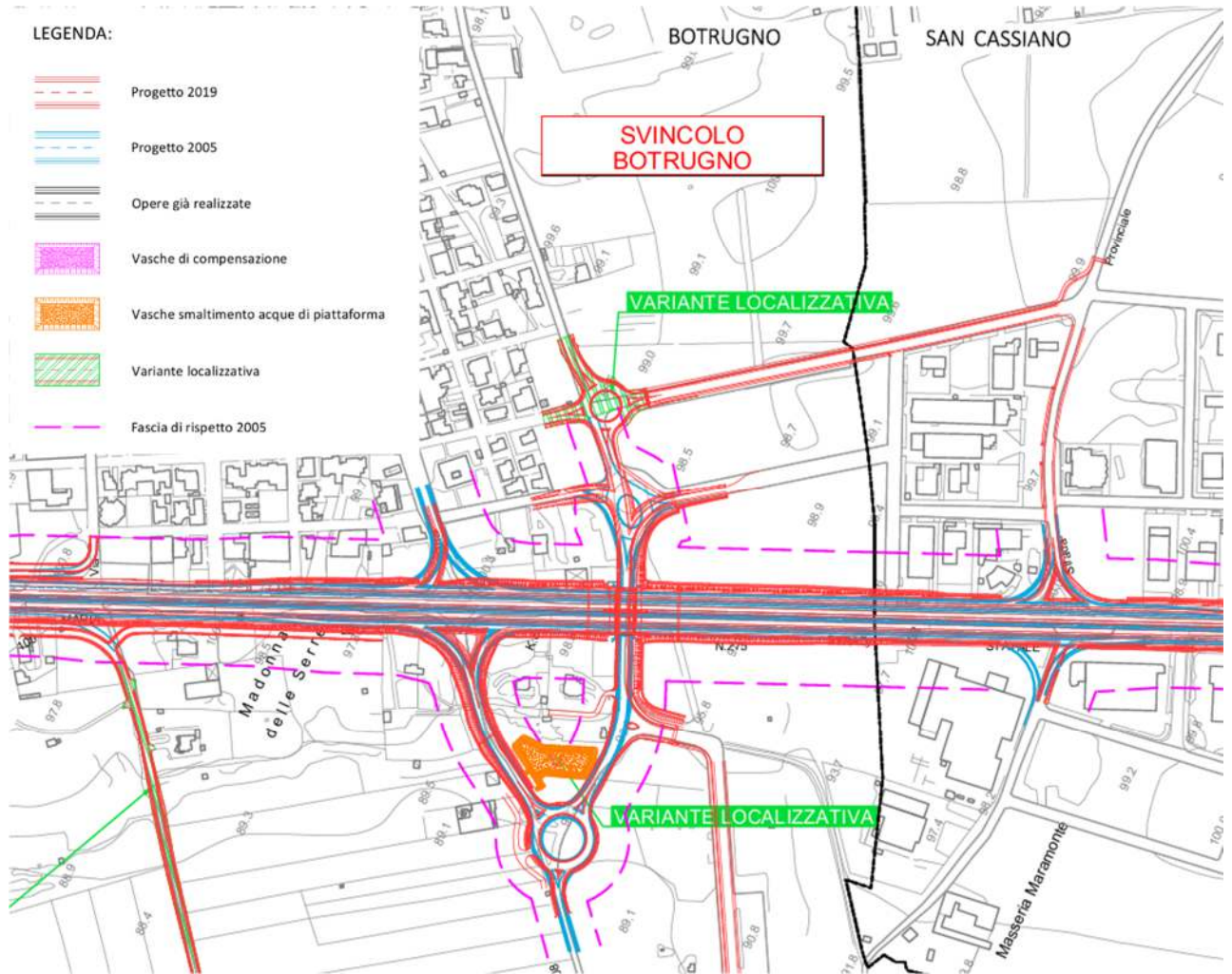
Per quanto riguarda la viabilità terziaria posta sul lato destro della Statale, si tratta di una rettifica e sistemazione della viabilità vicinale esistente al fine di uniformare la sezione a quella della Complanare parallela all'asse principale.

2.12.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Le modifiche rispondono a motivazioni di ottimizzazione ingegneristica.

2.13 Svincolo 8 Botrugno

2.13.1 Descrizione intervento



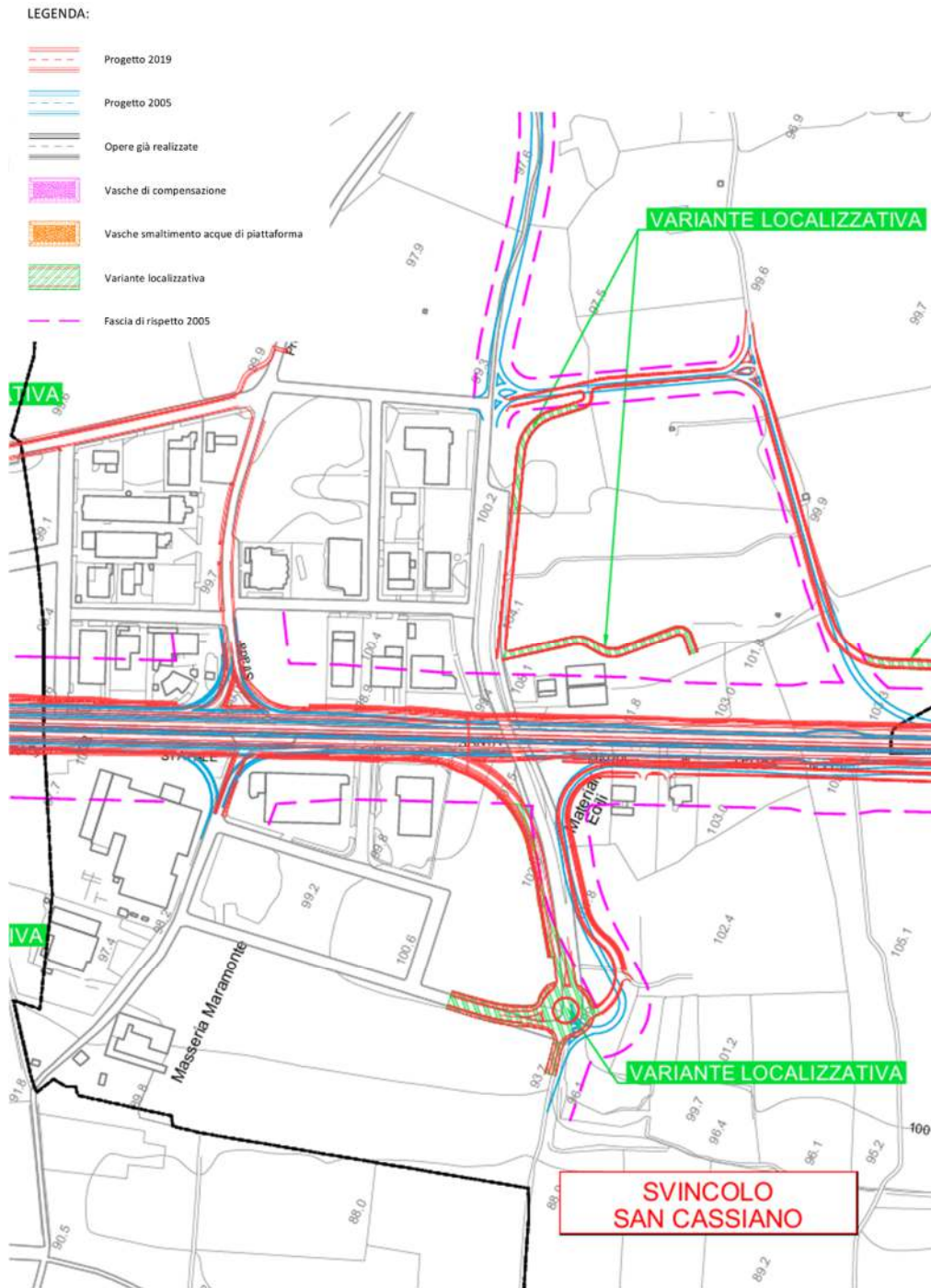
Sono state apportate modifiche non sostanziali ai raccordi con la viabilità esistente spostando una rotatoria. La variazione si configura quale **variante localizzativa**. Nei comuni di San Cassiano e Nociglia, il progetto aggiornato presenta inoltre una diversa posizione della complanare che si discosta dalla viabilità primaria lasciando circa 40 m di terreno intercluso. La nuova soluzione costituisce **variante localizzativa**.

2.13.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Le modifiche rispondono a motivazioni di ottimizzazione ingegneristica.

2.14 Svincolo 8b San Cassiano

2.14.1 Descrizione intervento



Per quanto riguarda le modifiche introdotte alla viabilità ubicata sul lato destro rispetto alla Statale, l'attuale uscita in direzione della zona PIP è stata tralata verso Leuca al fine di allontanarla dagli accessi agli opifici nel frattempo edificati. Nella zona in esame attualmente esiste un cavalcavia, non oggetto di intervento, che collega le due aree produttive, a destra e a sinistra della SS 275;

l'attuale rampa di scavalco si innesta su una rotatoria (esistente) posta a ridosso di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia; le modifiche introdotte dalla presente revisione progettuale di fatto allontanano sia la rotatoria esistente, sia la complanare, (in parte già esistente e in parte già prevista nel precedente PD) a servizio dei terreni privati prospicienti l'asse principale.

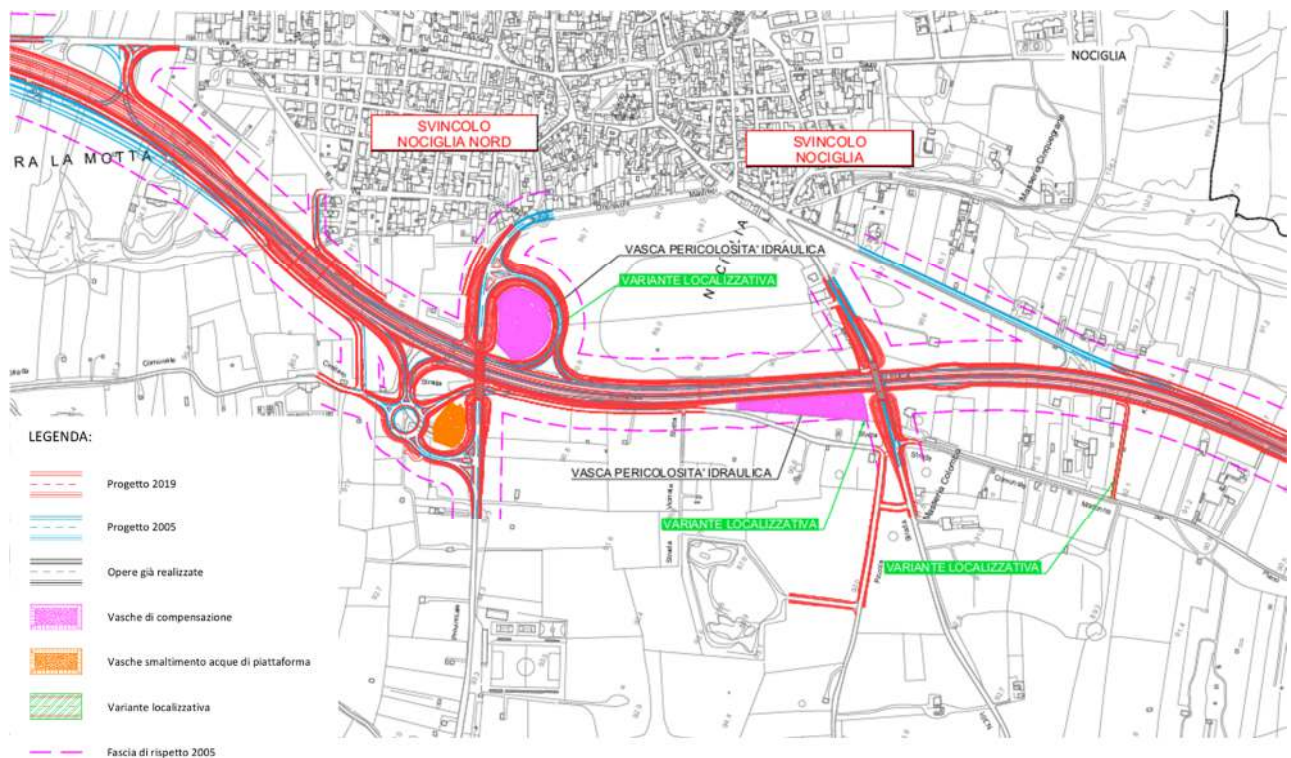
Più avanti, verso l'abitato di Nociglia, è stato modificato il raggio del curvone al fine di traslare verso est l'asse principale e salvaguardare due abitazioni esistenti sul lato opposto, conseguendo di fatto anche l'allontanamento dell'arteria dalla "Serra La Motta"; per effetto di tale traslazione, lo spazio disponibile tra l'asse principale e il fabbricato esistente a sud della stazione di servizio è diventato insufficiente e si è reso necessario spostare tale complanare sul confine delle particelle 352, 445 e 2 del foglio 19 di Nociglia.

2.14.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Adeguamento dell'intervento all'attuale situazione urbanistica.

2.15 Svincolo 9b Nociglia Nord

2.15.1 Descrizione intervento



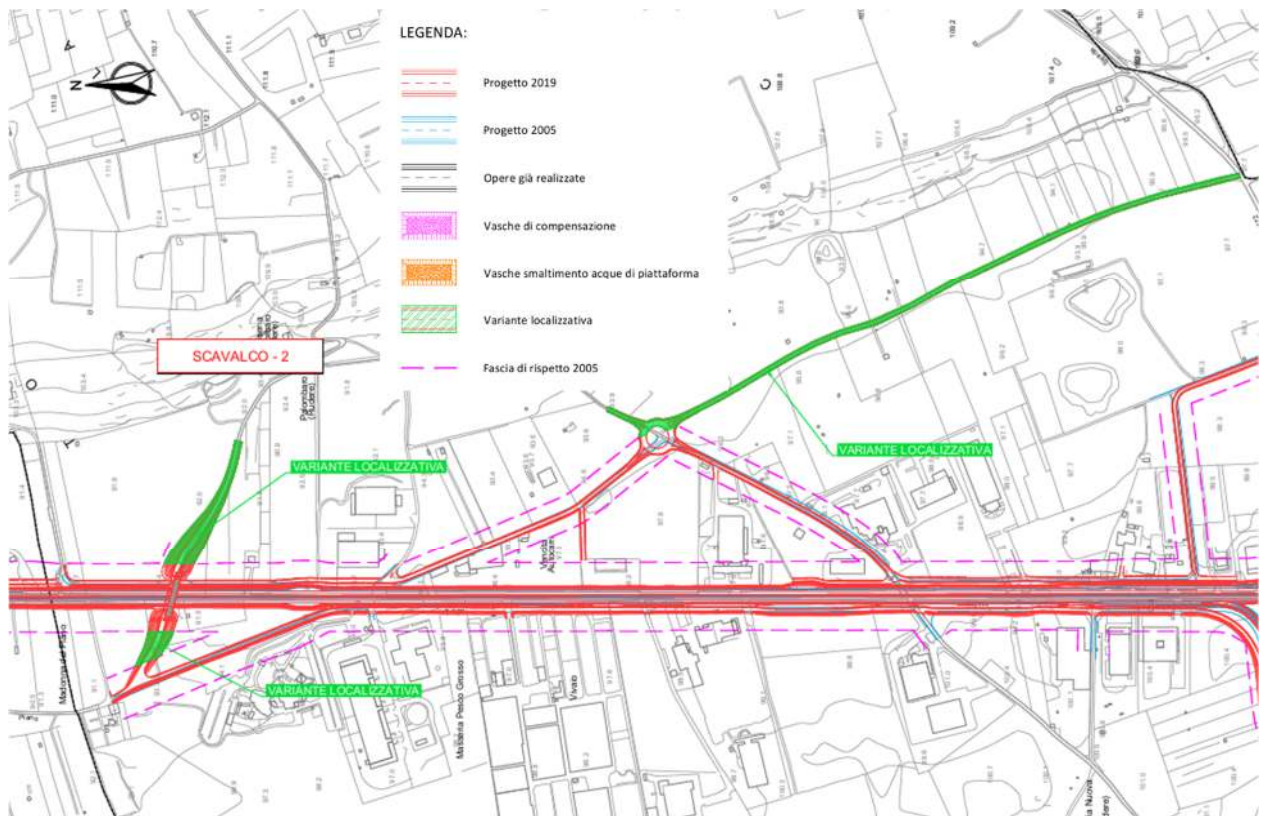
Le variazioni introdotte alla viabilità ricadono nel corridoio urbanistico. Sono state però inserite, per esigenze di tutela idraulica, due vasche PAI di profondità 1,5 m. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.

2.15.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Nuovo studio idrologico-idraulico con ripermimetrazione delle aree a media e ad alta pericolosità idraulica a seguito di prescrizioni dell'Autorità di bacino e del CSLP.

2.16 Scavalco 2 (CV20)

2.16.1 Descrizione intervento



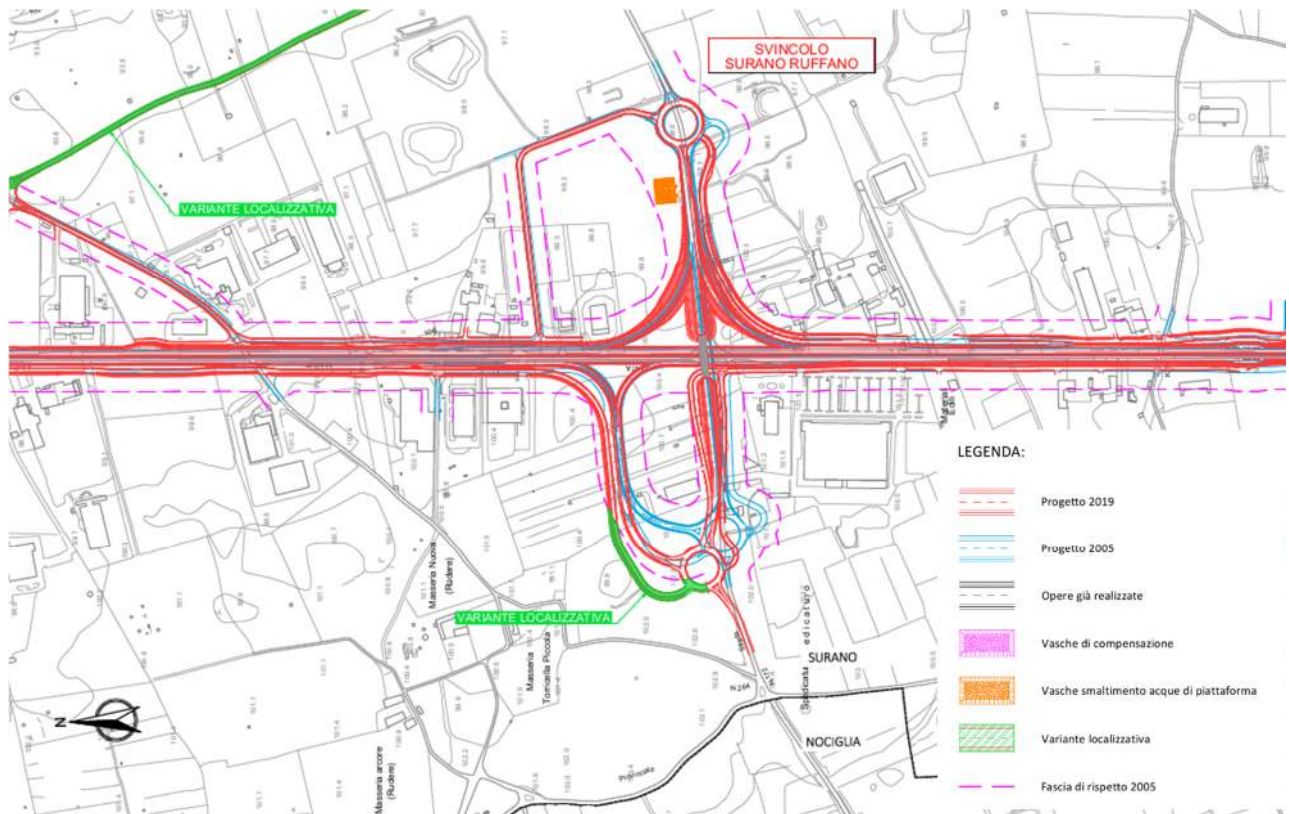
È stato inserito uno scavalco per dare continuità alla via Vecchia Cimitero di Surano come richiesto in sede di conferenza di servizi dal Comune ed è stata inserita una rotatoria lungo la strada Vicinale Murta (nell'incrocio con la viabilità esistente ad Est della S.S.275). Inoltre, è stata ottimizzata, in generale, la ricucitura con la viabilità esistente potenziando la stessa e inserendo brevi tratti di viabilità secondaria per l'accesso a fondi interclusi. Tale variazione, introdotta in ottemperanza delle prescrizioni riportate nella delibera CIPE n. 76/09, costituisce **variante localizzativa**.

2.16.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Ottemperanza alla Delibera CIPE di approvazione del precedente PD.

2.17 Svincolo 10 (Surano - Ruffano)

2.17.1 Descrizione intervento



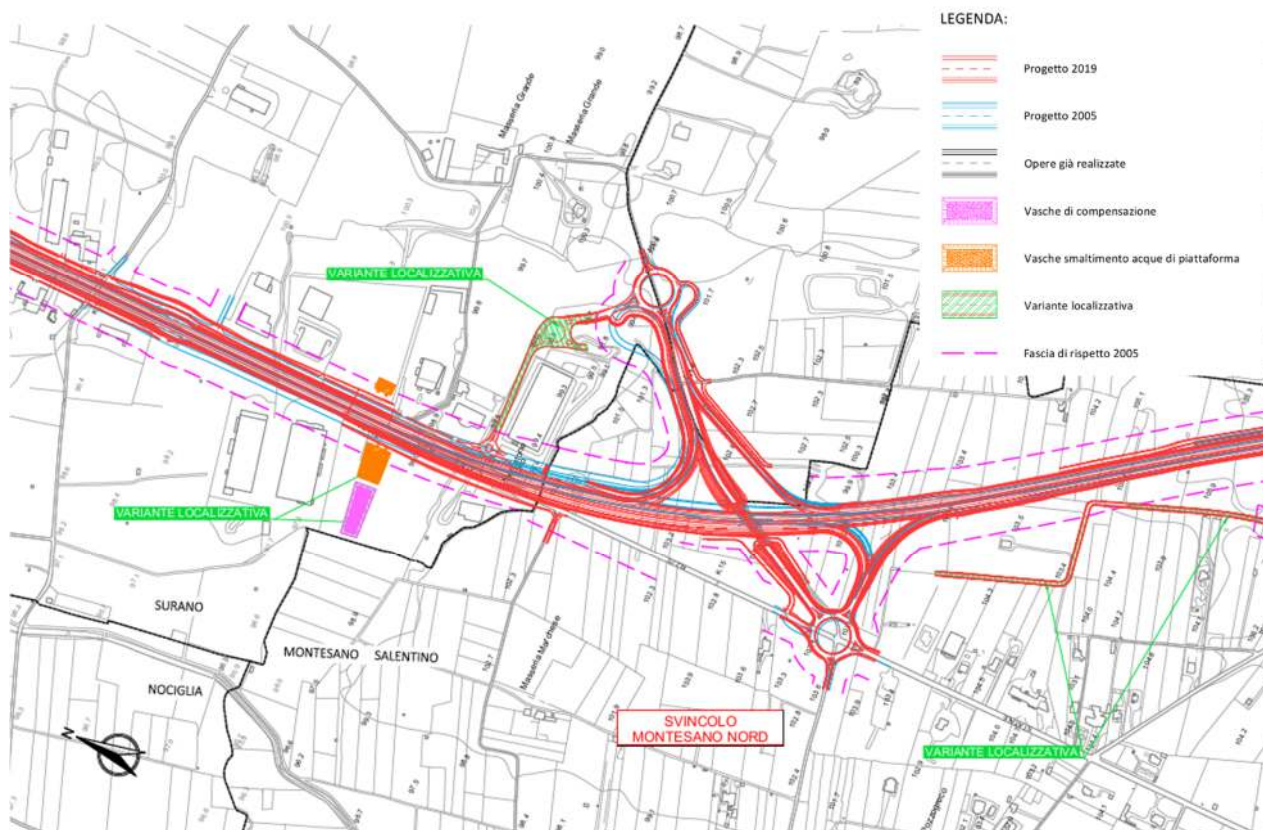
E' stata spostata la rotatoria sulla S.P. 172 lato Ovest, al di fuori del corridoio, per la presenza di una stazione di servizio ed è stato migliorato l'inserimento in rotatoria della viabilità prevista a servizio degli opifici presenti sul lato destro della Statale. Il nuovo innesto della complanare alla rotatoria, costituisce **variante localizzativa**.

2.17.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Salvaguardia della stazione di servizio esistente

2.18 Svincolo 11 Montesano Nord

2.18.1 Descrizione intervento



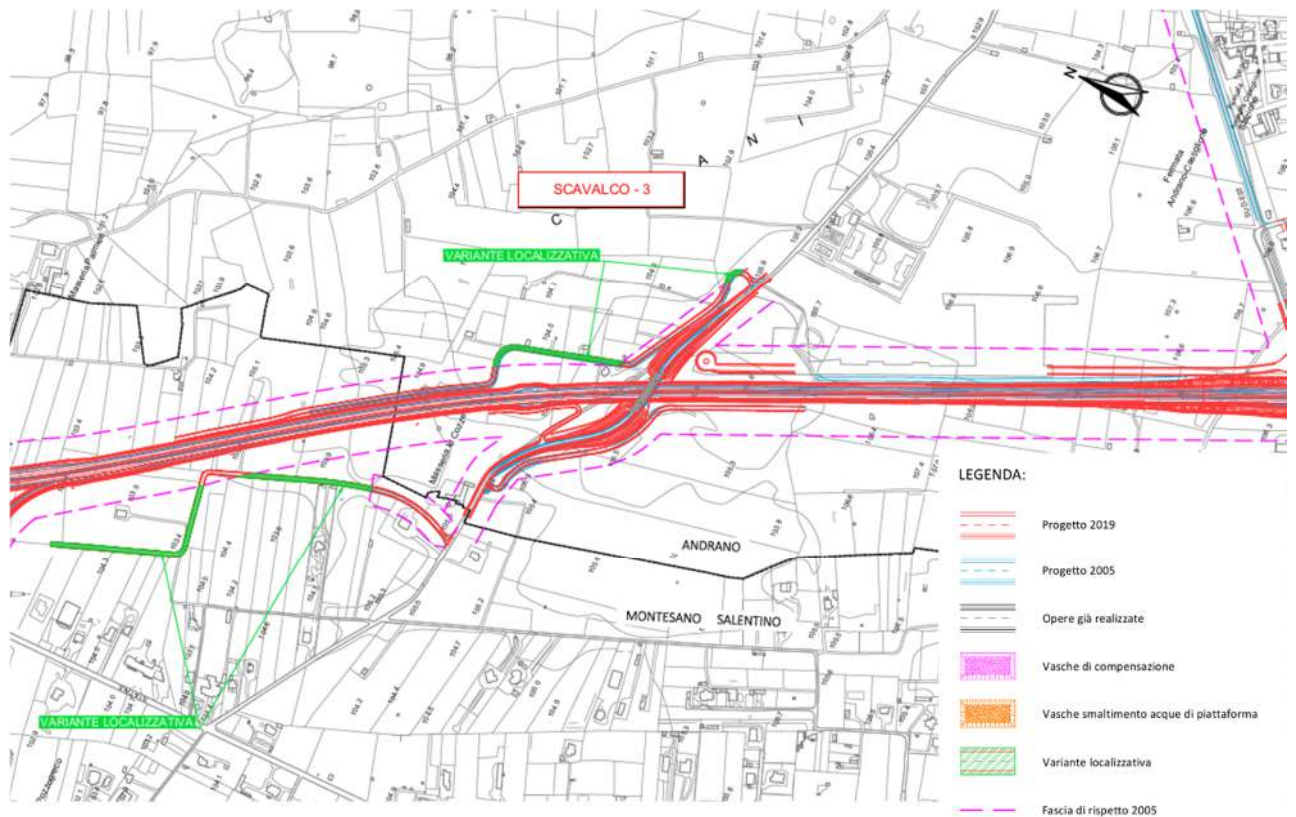
Sul lato est è stata inserita una nuova rotonda e un tratto di viabilità secondaria al fine di razionalizzare il collegamento della complanare allo svincolo Montesano nord e garantire l'accesso in sicurezza all'opificio esistente. Si è reso inoltre necessario inoltre inserire tre vasche, due per il drenaggio delle acque di piattaforma stradale provenienti da altrettanti impianti di desabbiatura e disoleazione e una terza vasca di compensazione idraulica. 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**.

2.18.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Miglioramento della fruizione della strada complanare, nuovo studio idrologico-idraulico con ripermimetrazione delle aree a media e ad alta pericolosità idraulica a seguito di prescrizioni dell'Autorità di bacino e del CSLP, sopraggiunta normativa regionale per lo smaltimento delle acque di piattaforma (L.R. 26/2013).

2.19 Scavalco 3 (CV10)

2.19.1 Descrizione intervento



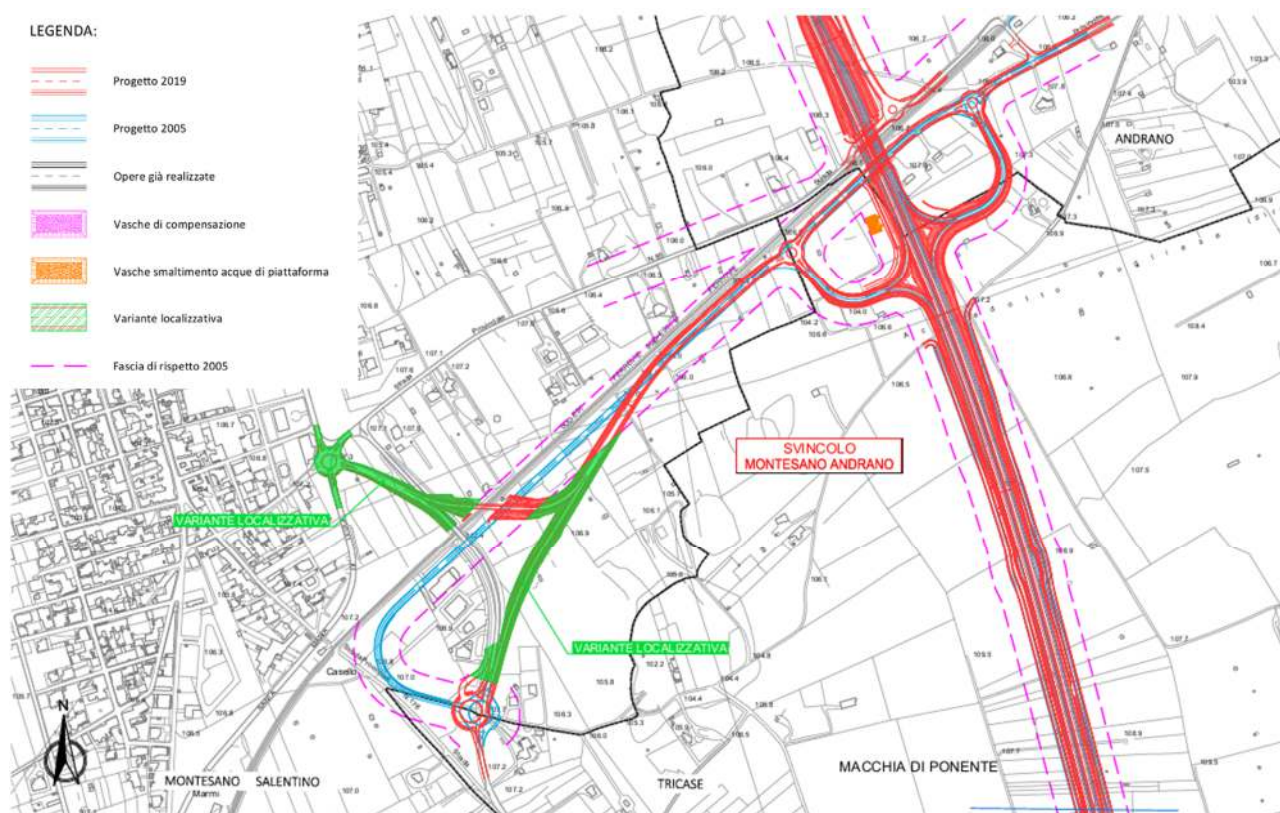
È stata confermata la realizzazione dello scavalco per garantire la continuità della strada Comunale Masseria Le Cozza, come approvato dalla Delibera CIPE n. 76/09 e si è tenuto conto della richiesta del Comune di Andrano di completare la viabilità prevista nel Piano particolareggiato per la Zona PIP, in sostituzione dell'originaria complanare non più necessaria. Sono stati inseriti tratti di viabilità terziaria da entrambi i lati per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi interclusi, adeguando, ove possibile, le viabilità interpoderali esistenti. Tale variazione costituisce **variante localizzativa**.

2.19.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Adeguamento al sopravvenuto progetto area PIP del Comune di Andrano e realizzazione accessi a proprietà intercluse.

2.20 Svincolo 12 Montesano – Andrano

2.20.1 Descrizione intervento



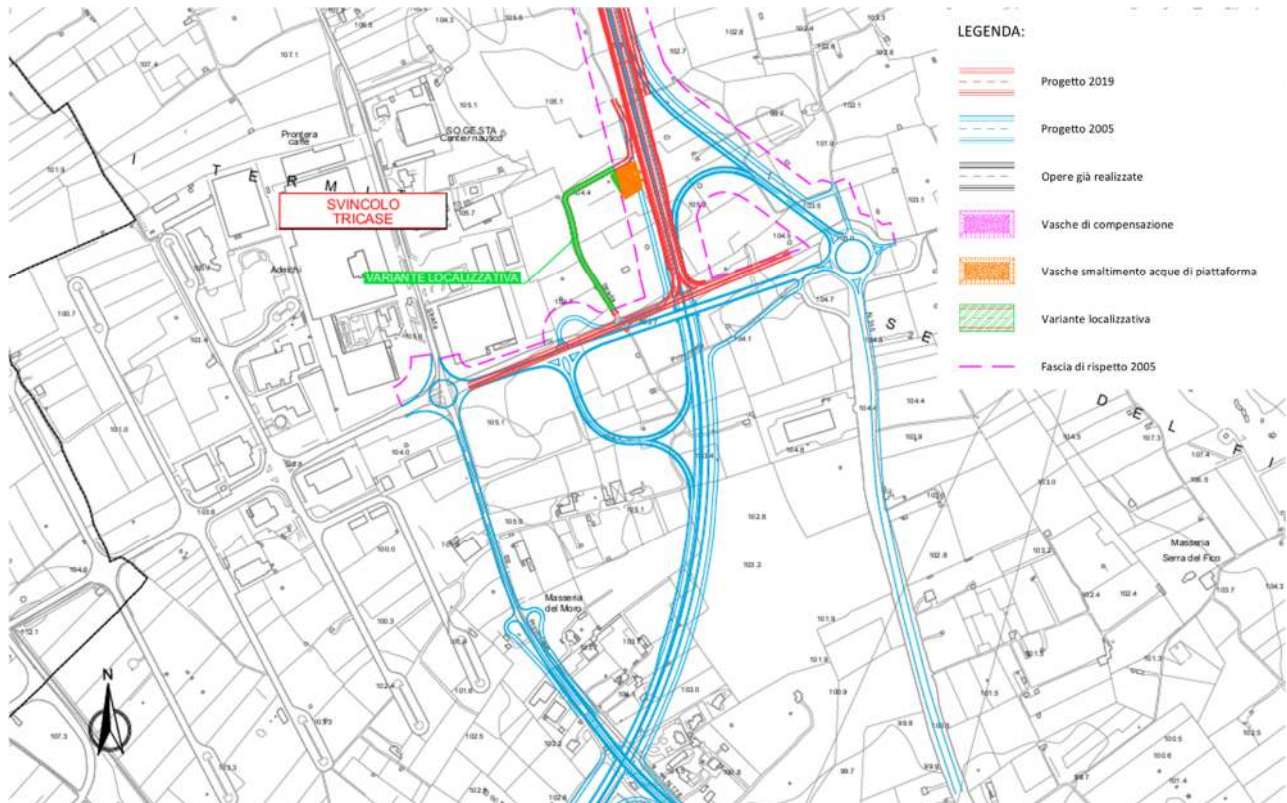
La Delibera CIPE n. 76/09 prescriveva su richiesta di Ferrovie del Sud-Est di sopprimere il passaggio a livello presente sulla SP 85 Montesano-Castiglione d'Otranto (fraz. di Andrano). Tale chiusura di fatto isolerebbe la zona P.I.P. (in precedenza descritta), ubicata a nord della ferrovia, dal comune di Andrano. La suddetta Amministrazione Comunale, pertanto, ha chiesto ad Anas di ripristinare il collegamento diretto con la zona produttiva mediante l'inserimento un cavalcaferrovia. Si è quindi optato per una razionalizzazione dell'intero svincolo di Montesano-Andrano in considerazione che esso dovrà servire anche i comuni di Miggiano, Specchia e Taurisano ubicati ad ovest dell'asse principale, per cui si è ritenuto opportuno migliorare gli standard di sicurezza, eliminando la curva a gomito prevista nel precedente PD, inserendo due mini rotatorie e adeguando la sezione trasversale a quella prevista dalle norme tecniche per le intersezioni stradali entrate in vigore nel 2006. Completa il nuovo sistema di svincolo una rotatoria sulla S.P. 178 dopo lo scavalco ferroviario lato Santa Maria di Leuca. Il richiesto cavalcaferrovia sarà a senso unico e consentirà di raggiungere la S.P. 85 e l'attuale S.S.275, eliminando l'attuale incrocio pericoloso per Tricase. 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**.

2.20.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Recepimento prescrizioni della Delibera CIPE n. 76/09.

2.21 Svincolo 13 - Zona Artigianale Tricase

2.21.1 Descrizione intervento



Lo svincolo è stato completamente ridisegnato, in considerazione che il Lotto 2 dovrà svilupparsi da Montesano a Leuca ripartendo dall'attuale SS 275 per poi superare a ovest l'abitato di Lucugnano. Al fine di rendere funzionale il I lotto sono stati inseriti tratti di viabilità terziaria sul lato Ovest per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi altrimenti interclusi. È stata inserita una vasca di drenaggio delle acque di prima pioggia, previo trattamento di desabbiatura e disoleazione ed è stata eliminata la rampa di collegamento alla rotatoria esistente sulla S.P. 335. Pur essendo molto più ridotto, il tracciato della viabilità terziaria non ricade all'interno del corridoio precedentemente individuato e quindi si configura come **variante localizzativa**.

2.21.2 Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Revisione progettuale del secondo tratto della SS 275 da Montesano a Leuca.

3 METODOLOGIA DI ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

Definiti gli elementi oggetti di analisi secondo quanto sopra esplicitato, si è proceduto a selezionare i temi e le componenti ambientali su cui concentrare lo sforzo analitico.

In tal senso si è ritenuto che gli approfondimenti da sviluppare all'interno del documento di addendum dovessero almeno contenere i seguenti temi:

- identificazione dell'eventuale interessamento da parte della nuova configurazione delle opere di progetto di aree sottoposte a tutela ai sensi del codice dei Beni Culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004) o comunque dal PPTR della regione Puglia.
- ricognizione degli strumenti urbanistici vigenti. Tale attività, ovviamente non funzionale alla verifica della compatibilità urbanistica, di per sé garantita dalla approvazione stessa del progetto, è stata ritenuta necessaria per la assenza in gran parte dei comuni attraversati del piano di zonizzazione acustica comunale. Tale situazione determina la necessità di individuare i valori limite di immissione in accordo al D.P.C.M. 01/03/1991, sulla base di una classificazione del territorio realizzata secondo quanto previsto dal D.M. 02/04/1968, n. 1444.
- analisi delle eventuali modifiche agli impatti ambientali già valutati, con riferimento sia alla presenza fisica dell'opera (uso del suolo, elementi vegetazionali e faunistici, paesaggio) sia al suo esercizio (impatto acustico). Non è stato invece ritenuto necessario approfondire i temi legati all'impatto atmosferico tenuto conto della scarsa significatività delle modifiche geometriche introdotte (tra l'altro non a carico dell'asse principale) e della assenza di effetti delle stesse sul TGM e dell'ambiente idrico, in ragione degli adeguamenti progettuali a favore della risoluzione delle criticità sulla componente.

In particolare, si è ritenuto adeguato sviluppare l'analisi degli impatti su due differenti livelli. Il primo, di scala più vasta, considera gli impatti legati all'intera presenza dell'opera sul territorio, considerando quindi le aree oggetto di intervento nella loro completa configurazione. Data la natura generalmente puntuale o comunque molto locale delle modifiche introdotte tale analisi ha sostanzialmente lo scopo di verificare ed eventualmente confermare le valutazioni già espresse nel precedente studio di impatto ambientale.

Il secondo livello di approfondimento ha invece necessariamente carattere di dettaglio e valuta le singole modifiche, necessariamente anche in termini comparativi rispetto alla soluzione precedente così da identificare eventuali impatti puntuali nuovi e diversi rispetto a quanto già valutato.

Tale analisi permette di gettare le basi per una definizione "sartoriale" degli interventi di mitigazione che saranno poi finalizzati in sede di progetto esecutivo, come le valutazioni di dettaglio sui fattori perturbativi che la presente definizione progettuale e le stesse prescrizioni ministeriali rimandano alla fase di progettazione esecutiva.

3.1 Componente atmosferica

Come riportato in premessa, l'impatto sulla componente non viene modificato dalle varianti introdotte, in quanto le condizioni di esercizio dell'opera, alla base delle valutazioni effettuate a scala vasta, risultano invariate, configurandosi peraltro come condizioni peggiorative rispetto alle nuove previsioni contenute nello Studio Trasportistico aggiornato ed elaborato nell'ambito del Progetto Definitivo dell'opera.

In tal senso per la componente verranno richiamati i risultati delle analisi effettuate, circostanziandoli rispetto agli attesi benefici conseguenti alla prevista riduzione del rateo incrementale.

3.2 Componente ambiente idrico

Gli approfondimenti idrologici ed idraulici intervenuti nella recente progettazione definitiva in ottemperanza principalmente alle prescrizioni dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale e del CSLP, nonché le normative nel frattempo intervenute (in particolare il Regolamento Regionale Puglia del 9 dicembre 2013, n. 26 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia" in attuazione dell'art. 113 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm. ed ii.) hanno comportato una significativa riduzione delle criticità per quanto concerne gli aspetti maggiormente significativi di interferenza dell'opera stradale sulla componente, in quanto il progetto definitivo ha adeguato l'infrastruttura dotandosi di idonee vasche di compensazione idraulica e di vasche di trattamento e smaltimento delle acque di piattaforma.

In tal senso, come per la componente atmosfera, verranno richiamati i risultati delle analisi di area vasta precedentemente effettuate, circostanziandoli rispetto agli attesi benefici conseguenti agli aggiornamenti progettuali previsti volti a ridurre il rischio idraulico e la contaminazione del suolo e delle falde sotterranee per effetto delle acque di dilavamento delle superfici stradali.

Andrà altresì evidenziata l'attesa minore contaminazione delle superfici soggette a dilavamento per effetto della prevista riduzione del rateo incrementale del traffico veicolare.

In merito alle varianti localizzative, anche alla luce dei suddetti miglioramenti progettuali che le includono, non emergono per la suddetta componente nuovi fattori perturbativi di cui valutarne l'impatto.

3.3 Vegetazione, flora e fauna e uso del suolo

L'analisi dell'uso del suolo verrà svolta sulla base dei tematismi disponibili presso il SIT della regione Puglia¹ (Corine land cover aggiornamento 2011) integrato ed aggiornato con fotointerpretazione di immagini 2020 e sopralluoghi nelle aree di intervento soggette a varianti localizzative. Ad integrazione di tale dato sarà svolta una ricognizione della vegetazione attraverso fotointerpretazione di immagini telerilevate del 2020 integrate da sopralluoghi. In tal modo saranno

¹ <http://www.sit.puglia.it>.

identificate e rappresentate su tavole tematiche dedicate (scala 1:5.000 e 1:2.000) le formazioni vegetali lineari e gli esemplari arborei prossimi all'area di progetto. Le tavole riporteranno inoltre le principali categorie vegetazionali della classificazione Corine Land Cover.

Per quanto concerne gli aspetti faunistici, verrà verificata tramite sopralluoghi, nelle aree di intervento soggette a varianti localizzative, l'eventuale presenza di fauna e/o di corridoi ecologici intersecati dalle opere, di cui tener conto nelle ulteriori misure di mitigazione di dettaglio che si dovessero inserire.

Ad area vasta verrà aggiornata la disamina delle Aree naturali protette ai sensi della legge 394/91 e della Rete Natura 2000, ai sensi della Direttiva "Habitat" (SIC) e della Direttiva "Uccelli" (ZPS), verificando, per le aree di influenza degli interventi soggetti a varianti localizzative, eventuali singolarità su cui effettuare approfondimenti specifici.

3.4 Paesaggio

L'analisi della componente Paesaggio viene sviluppata in due fasi, una prima di ricognizione degli elementi soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs 42/2004, del PPTR o dei piani urbanistici comunali ed una seconda di identificazione degli elementi di valore paesaggistico afferenti al patrimonio naturale (vedasi a tal proposito quanto riportato per la componente "Vegetazione, flora e fauna" al par. 3.3 in merito alla ricognizione aggiornata degli ambiti di tutela di carattere naturalistico dell'opera) e culturale dell'area.

Il progetto in questione interferisce sia con "beni paesaggistici" come definiti dall'art.38 comma 2 delle N.T.A. del PPTR², sia con "ulteriori contesti" come definiti dall'art.38 comma 3.1. Pertanto, i lavori previsti in progetto, ai sensi dell'art. 89, comma 1, lett. a) sono assoggettati ad "autorizzazione paesaggistica", secondo le modalità prescritte dall'art.90 delle N.T.A.

A tal fine il recente aggiornamento del Progetto definitivo già si completa con una Relazione paesaggistica, cui l'analisi della componente si raccorderà necessariamente.

In merito alla metodologia adottata nell'analisi paesaggistica, lo Scenario strategico del PPTR si compone di specifiche "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture", nelle quali le tipologie di intervento sono individuate in base alle modalità di attraversamento della strada rispetto a contesti articolati fortemente riconoscibili, all'interno dei quali le relazioni tra le componenti infrastrutturali, insediative, morfologico-ambientali e storico-culturali si presentano secondo una struttura significativa chiaramente identificabile e differente da quella presente in altre parti del territorio. In tal modo il processo di analisi e di individuazione delle necessità di riqualifica paesaggistica diventa riconoscibile ed oggettivo.

In base a tale metodologia, la nuova S.S. 275 in esame rientra nella tipologia de "la strada-mercato e produttiva lineare". La Strada-mercato e produttiva lineare si identifica con una strada che attraversa aree produttive e commerciali lineari sviluppatasi secondo processi unitari o spontanei a

² La Regione Puglia con D.G.R. n.176 del 16.02.2015 ha approvato il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

partire dalle periferie urbane, lungo le maggiori direttrici infrastrutturali.

Gli indirizzi e i criteri progettuali per la qualificazione paesaggistica e ambientale della nuova S.S. 275 sono quindi orientati:

- alla mitigazione degli impatti visivi ed ecologici tramite alberature che da una parte segnano l'orditura del paesaggio preesistente e ne rendono visibili le caratteristiche morfologiche; dall'altra creano una schermatura verso gli edifici e gli spazi aperti produttivi,
- alla riqualificazione dei margini e degli spazi interclusi,
- alla regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive.

Particolare attenzione verrà posta ai tradizionali muretti a secco in pietra calcarea e a tutte le formazioni vegetali o gli esemplari arborei di pregio, sia in chiave naturalistica che estetica che di appartenenza alla tradizione agricola locale.

3.5 Impatto acustico

Per l'analisi della componente rumore lo studio sviluppa i seguenti aspetti:

- definizione del quadro normativo di riferimento per l'individuazione dei limiti di immissione nella fascia di pertinenza acustica e dei limiti fuori fascia;
- aggiornamento dei ricettori;
- valutazione di situazioni critiche;
- dimensionamento acustico di eventuali nuove barriere.

Considerato che i comuni attraversati dall'infrastruttura di progetto ad oggi non hanno approvato un proprio Piano di Classificazione Comunale; i valori limite di immissione di riferimento sono quelli fissati dal D.P.C.M. 01/03/1991, determinati sulla base della zonizzazione urbanistica.

Come previsto dalla normativa acustica (D.P.C.M. 1/3/1991, art. 6) le zone A sono equiparate a classe IV, le zone B alla classe III, le zone esclusivamente industriali alla classe VI e il resto del territorio comunale è equiparato alla classe V.

L'infrastruttura di progetto si configura come intervento "in sede" alla viabilità esistente.

Ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142, la fascia di pertinenza acustica, per la strada oggetto di analisi, classificata di tipo "B", è pari a 250 metri a partire dal confine stradale, suddivisa in fascia A e B. I valori limite assoluti di immissione sonora, all'interno della fascia sopra definita, sono quelli della tabella 2 dell'Allegato 1 e devono essere conseguiti al momento della realizzazione dell'opera. I loro valori sono di seguito riportati:

- a) 50 dB(A) Leq diurno, 40 dB(A) Leq notturno per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale il solo limite diurno;
- b) 70 dB(A) Leq diurno, 60 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia A (100 m);
- c) 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno per gli altri ricettori all'interno della fascia B (150 m);

Al di fuori della fascia di pertinenza sono da considerarsi i limiti prescritti dall'Autorità locale per mezzo del Piano di Classificazione Acustica.

Per quanto riguarda l'aggiornamento dei ricettori si considera come base di partenza la situazione censita nella revisione del Progetto Definitivo del 2017 (Giugno 2018). Sulla base di sopralluoghi in loco e l'ausilio di immagini telerilevate saranno identificati i nuovi edifici, residenziali e produttivi/commerciali, all'interno della fascia di pertinenza acustica stradale. Sarà inoltre eseguita una ricognizione di tutte le aree e gli edifici ritenuti sensibili, quali scuole, ospedali, case di cura e case di riposo. Analogamente saranno identificate anche le aree di espansione residenziale, in quanto rientrano nella definizione di ricettore ai sensi del DPR 142/04.

Sui nuovi ricettori e queste aree saranno sviluppate le analisi puntuali finalizzate ad identificare la eventuale necessità di nuove barriere acustiche.

4 INTERVENTI DI MITIGAZIONE ED INSERIMENTO PAESISTICO AMBIENTALE

Il tema degli interventi di mitigazione connessi alle modifiche introdotte si ritiene si possa articolare in due differenti ambiti: le mitigazioni di carattere acustico e le mitigazioni di carattere paesaggistico – ambientale.

Se per il primo aspetto la definizione delle mitigazioni segue quanto già sviluppato nelle precedenti fasi progettuali (identificazione dell'eventuale superamento dei limiti di immissione in corrispondenza di un ricettore, dimensionamento della barriera, adozione del tipologico di progetto), il secondo aspetto merita un approfondimento importante.

Il progetto definitivo revisionato individuava infatti quale impatto più significativo l'interferenza con ampie aree investite ad ulivo adottando quale opera di mitigazione l'espianto ed il ricollocamento degli ulivi in specifiche aree individuate a progetto quali "aree di reimpianto".

L'evoluzione della epidemia di *Xylella fastidiosa* nel Salento ha purtroppo reso tale soluzione del tutto impraticabile.

In tale senso appare opportuno citare uno specifico studio commissionato da ANAS nel giugno 2021 ad un dottore agronomo avente quale obiettivo la verifica dello stato vegetativo delle piante di ulivo e fruttifere e delle essenze spontanee al fine di valutare il permanere delle condizioni per il loro reimpianto.

Tale studio, svolto mediante specifico sopralluogo lungo l'intero tracciato, conclude rimarcando la necessità di dover provvedere all' "abbattimento di tutte le piante di ulivo presenti sul tracciato in quanto ampiamente interessate dalla presenza del patogeno da quarantena *Xylella fastidiosa* e quindi compromesse nelle funzioni fisiologiche".

La impossibilità di trapianto è inoltre rafforzata dal divieto di procedere a tale operazione per piante che presentino manifestazioni del patogeno.

Sulla base di tali valutazioni si ritiene quindi che l'intero sistema delle mitigazioni degli impatti sull'agroecosistema e sul connesso sistema paesaggistico debba essere completamente rivisto introducendo soluzioni compatibili con l'attuale stato fitosanitario dell'area in sostituzione delle aree di reimpianto individuate dal progetto revisionato che, per tali motivi, non sono state inserite nelle tavole di raffronto e di individuazione delle varianti localizzative.

Rimangono invece confermate le mitigazioni a verde diverse dal reimpianto degli ulivi già previste nel progetto revisionato: impianti di essenze arbustive autoctone nelle scarpate del rilevato; impianti di essenze arbustive a piccolo e medio sviluppo; sistemazioni dei margini stradali con piantagioni di arbusti a medio e grande sviluppo; quinte verdi arborate polifunzionali.

Le soluzioni proposte che si integrano con quanto già previsto nel progetto, troveranno una prima definizione all'interno del documento di addendum al SIA ed una compiuta definizione progettuale all'interno del progetto esecutivo e potranno comprendere:

- macchie boscate a valenza naturalistica con specie gravitanti nell'ambito della classe *Quercetea ilicis*, associazione potenziale di riferimento per l'area. Tali macchie potrebbero costituire delle importanti aree di biodiversità in un contesto in cui anche a causa della

- epidemia di Xylella il sistema vegetazionale ha subito una profonda semplificazione;
- sistemi lineari arboreo-arbustivi di specie autoctone a valenza naturalistica (*Quercus coccifera*, *Arbutus unedo*, *Genista tinctoria*, *Juniperus phoenicia*, *Laburnum anagyroides*, *Pistacia terebinthus*, *Pistacia lentiscus* etc);
 - filari abbinati al ripristino dei muretti a secco con specie resistenti alla Xylella e tipiche della tradizione rurale locale: *Ceratonia siliqua* (carrubo), *Ficus carica* (fico), *Cercis siliquastrum* (albero di Giuda), oppure, come già previsto nel progetto revisionato per le situazioni di versante Nord e/o Ovest dei muretti, *Quercus coccifera* (quercia spinosa).
 - Inserimento di specie ad alto valore paesaggistico quale supporto alla valorizzazione di contesti di pregio (*Cupressus sempervirens*, *Pinus sp.* etc)

In ogni caso le specie da utilizzare negli interventi a verde saranno scelte tra gli ecotipi locali rispettando quanto previsto dal Decreto 386/2003 e come previsto dalla Normativa Regionale.

La localizzazione degli interventi a vocazione più spiccatamente naturalistica terrà infine conto dei corridoi ecologici esistenti e dei previsti sottopassi faunistici.

Inoltre, nel caso le modifiche introdotte comportino la dismissione di tratti stradali e questi non risultino necessari per accesso a specifici lotti, sarà prevista la sistemazione di tali aree con restituzione alla naturalità anche mediante il ripristino di muretti a secco, eventualmente interrotti da tali tratti evitando quindi la presenza di residui di aree asfaltate che possano diventare oggetto di degrado.

5 MONITORAGGIO AMBIENTALE

A valle delle analisi sulle componenti ambientali sopra descritta, sarà valutata la eventuale necessità di integrare o modificare i monitoraggi già previsti nell'ambito del PMA.

In particolare, nel caso gli approfondimenti identifichino la presenza di nuovi ricettori o ancor più la necessità di provvedere all'inserimento di opere aggiuntive di mitigazione acustica, si valuterà la possibilità di riposizionare i punti di monitoraggio già previsti o, in seconda battuta, ad inserire postazioni di misura aggiuntive.

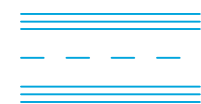
ALLEGATO 1:

Album di comparazione tra il tracciato 2005 ed il progetto definitivo modificato del 2019

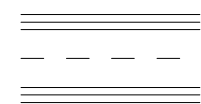
LEGENDA:



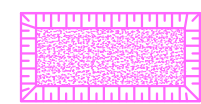
Progetto 2019



Progetto 2005



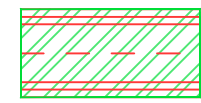
Opere già realizzate



Vasche di compensazione idraulica



Vasche smaltimento acque di piattaforma



Varianti localizzative



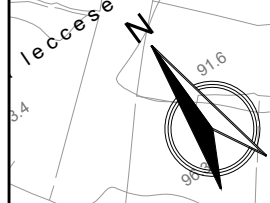
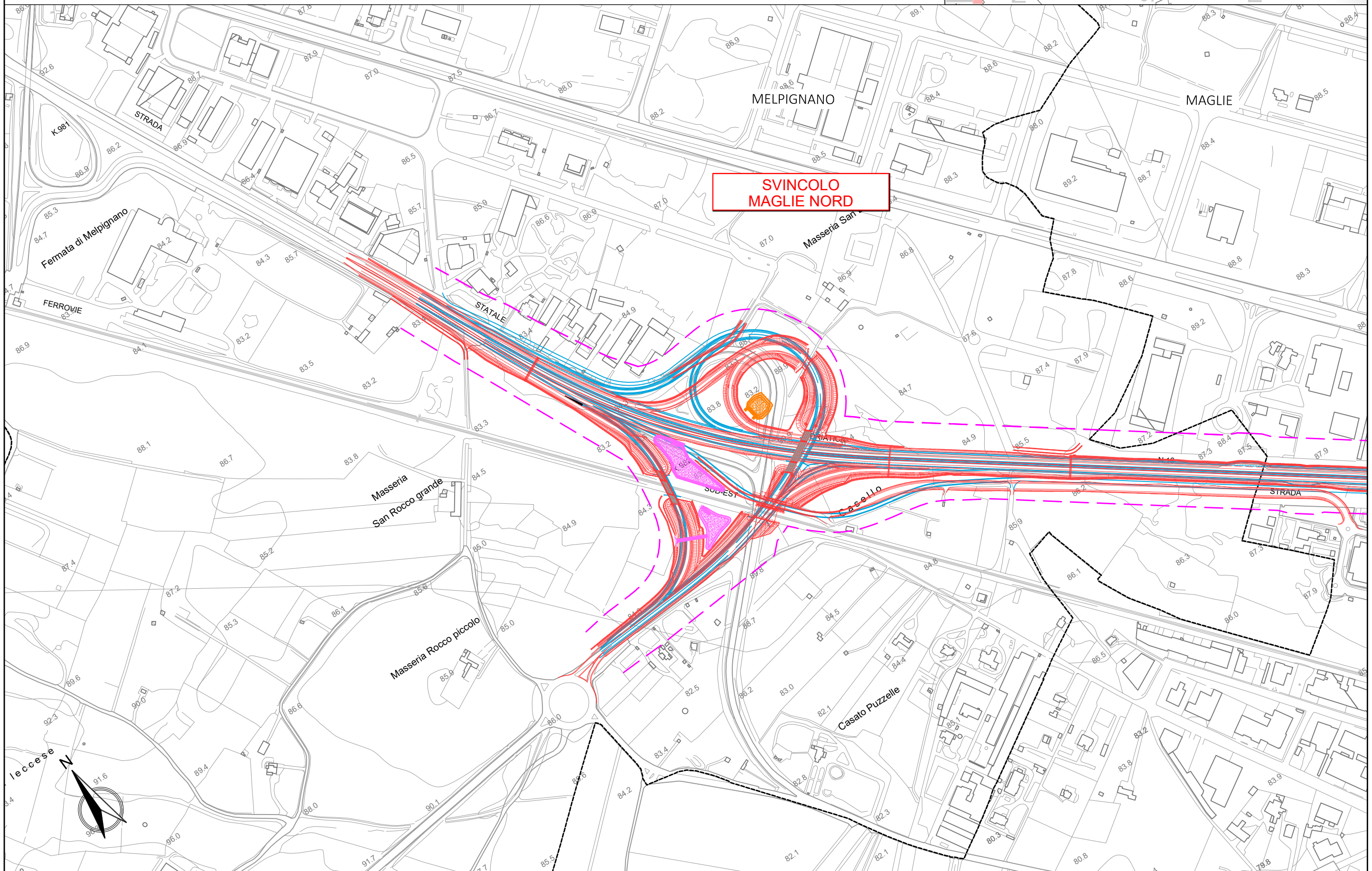
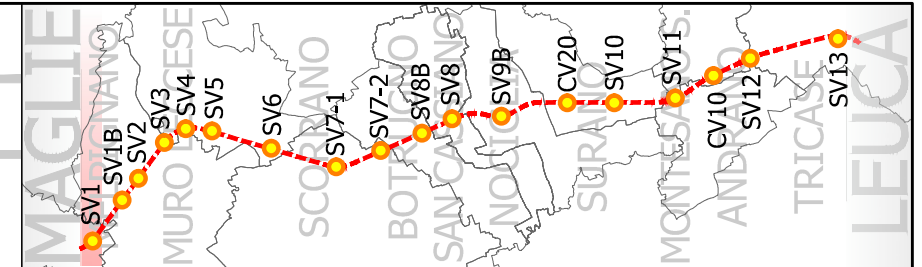
Fascia di rispetto 2005

0623E04-BA283 Maglie Leuca

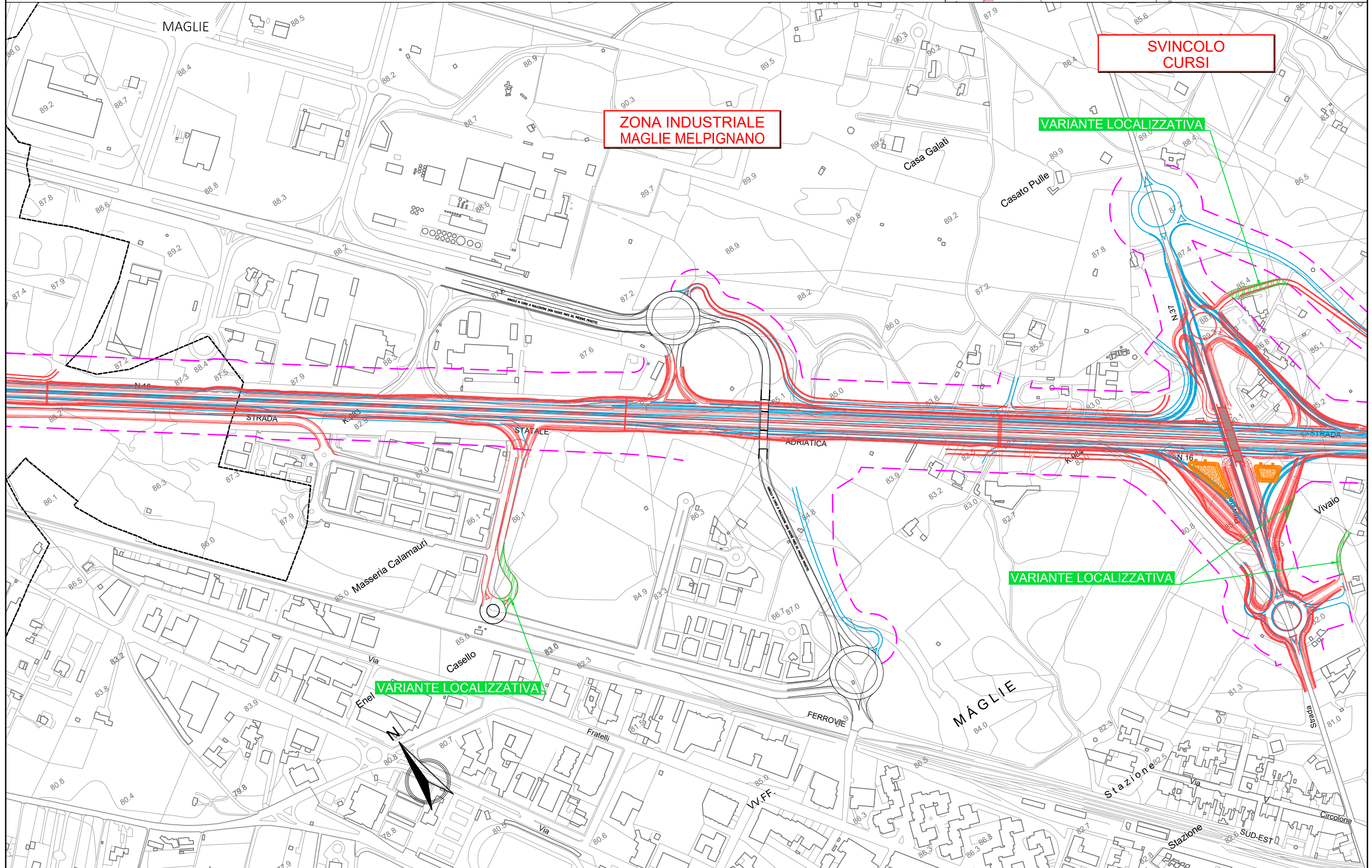
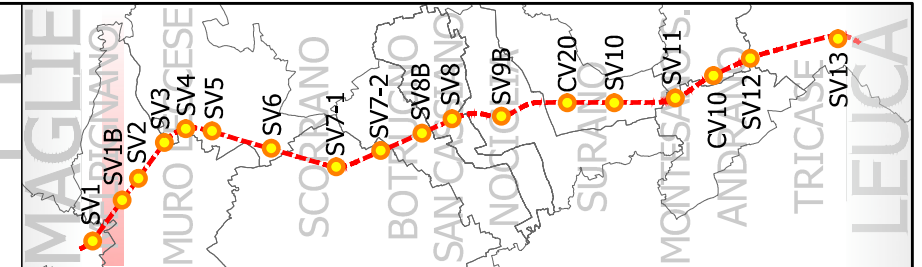
SV1 - SVINCOLO MAGLIE NORD

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



VARIANTI LOCALIZZATIVE

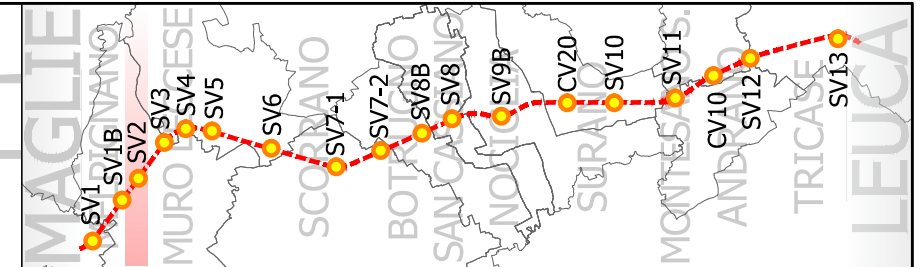


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV2 - CURSI

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

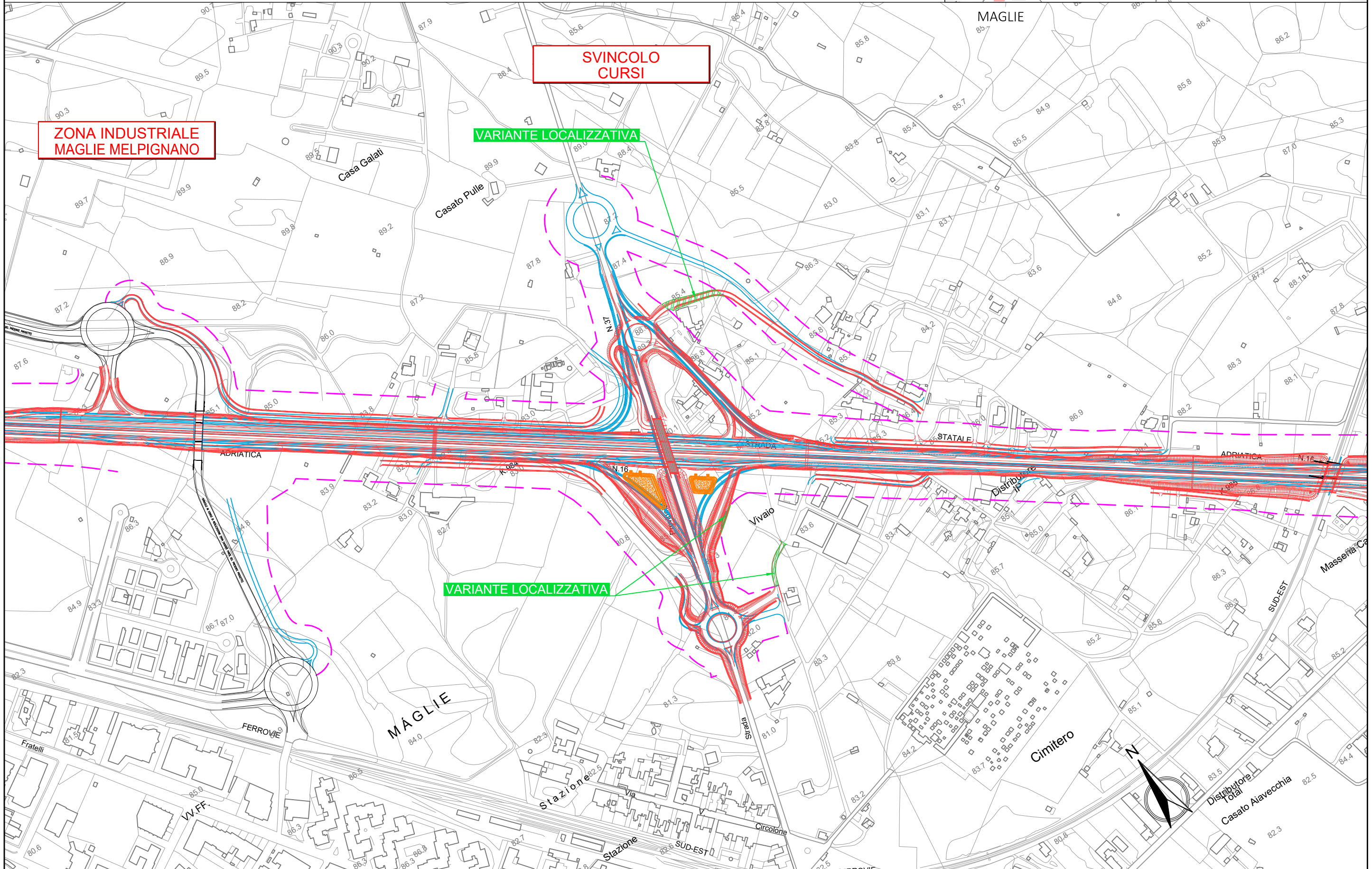


SVINCOLO
CURSI

ZONA INDUSTRIALE
MAGLIE MELPIGNANO

VARIANTE LOCALIZZATIVA

VARIANTE LOCALIZZATIVA

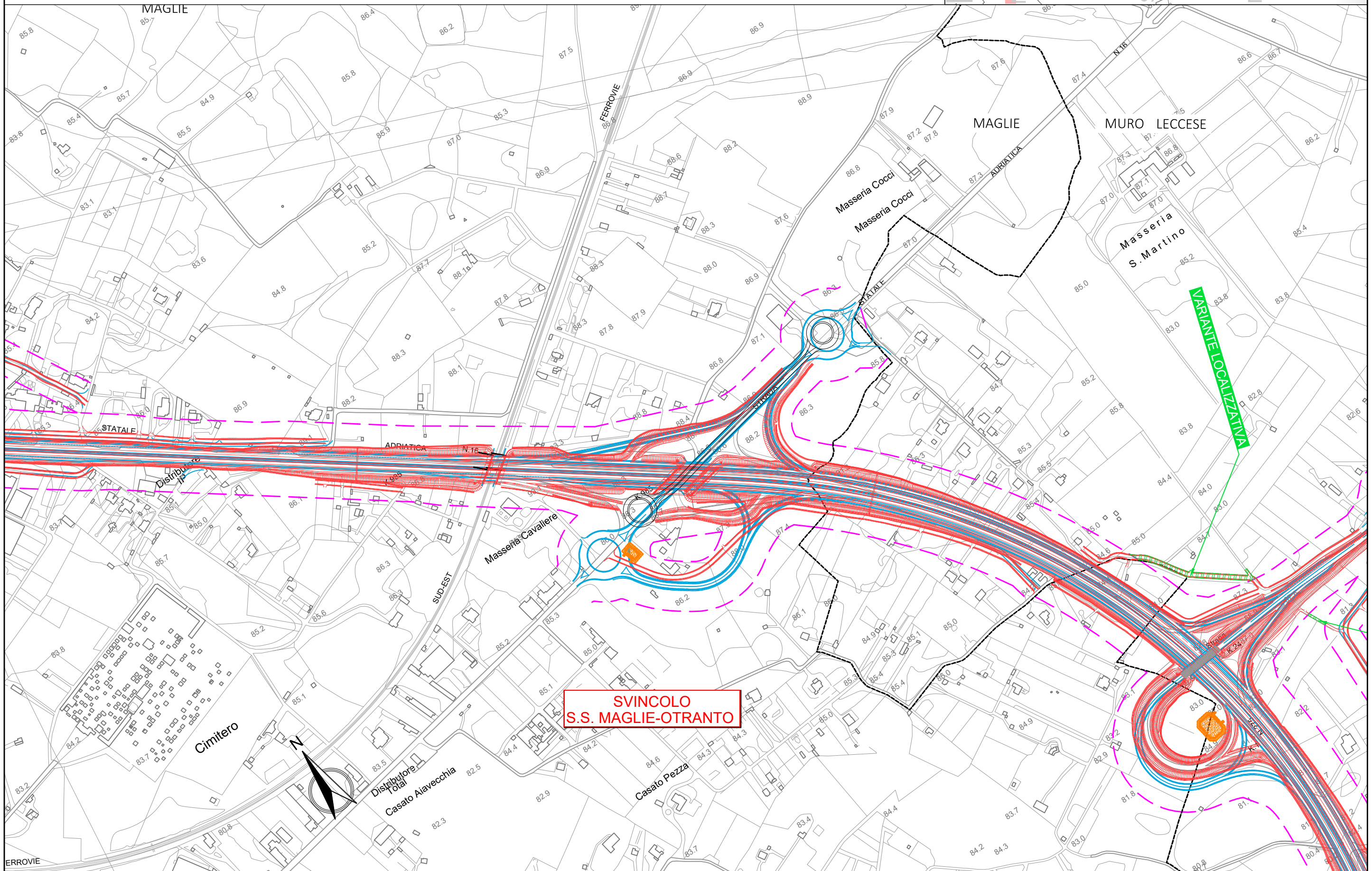
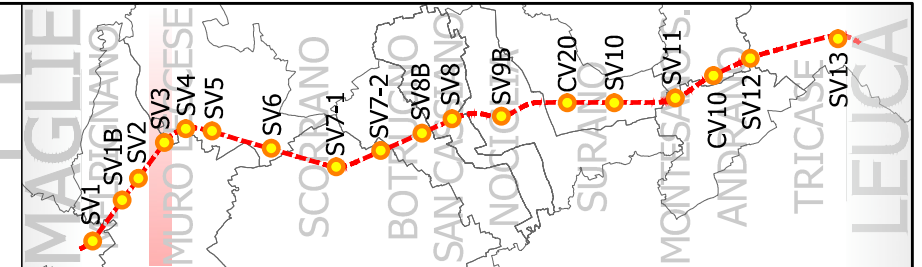


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV3 - S.S. MAGLIE-OTRANTO

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

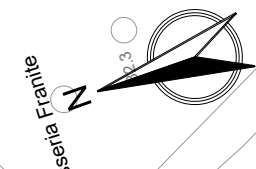
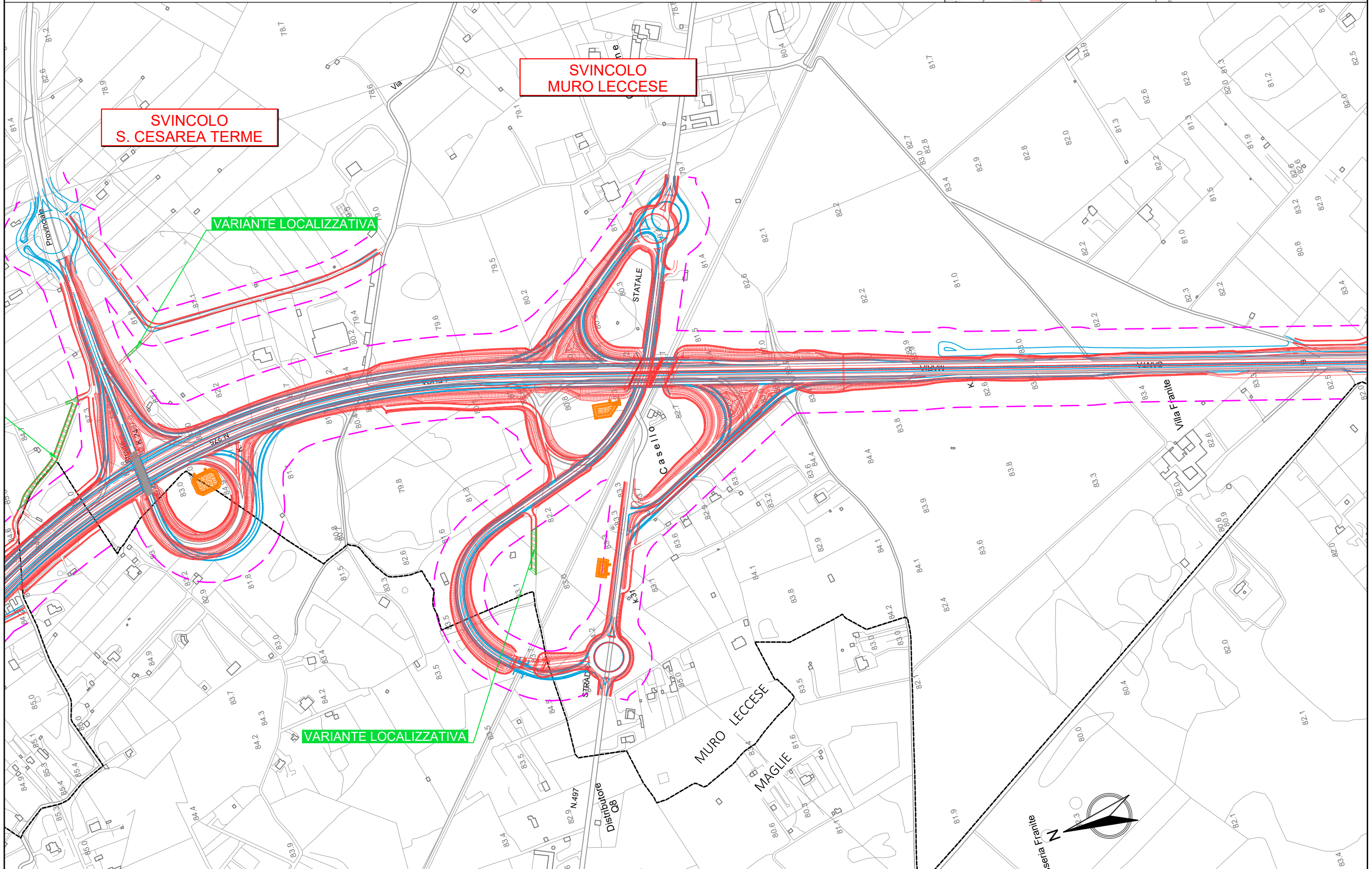
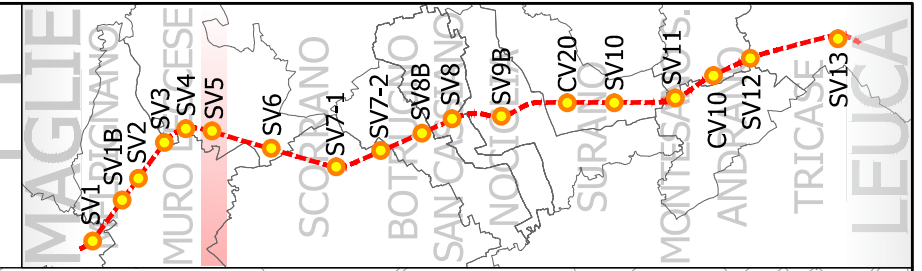


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV5 - MURO LECESE

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

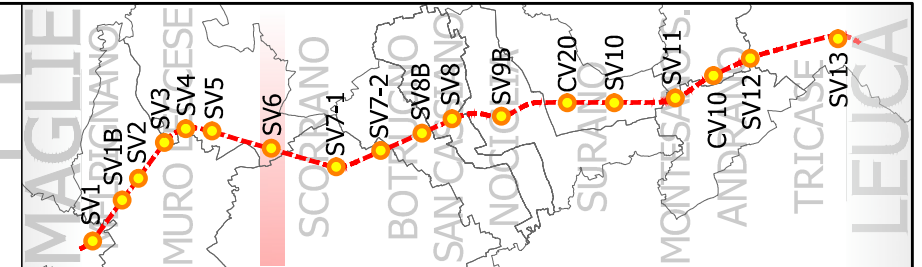


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV6 - SCORRANO

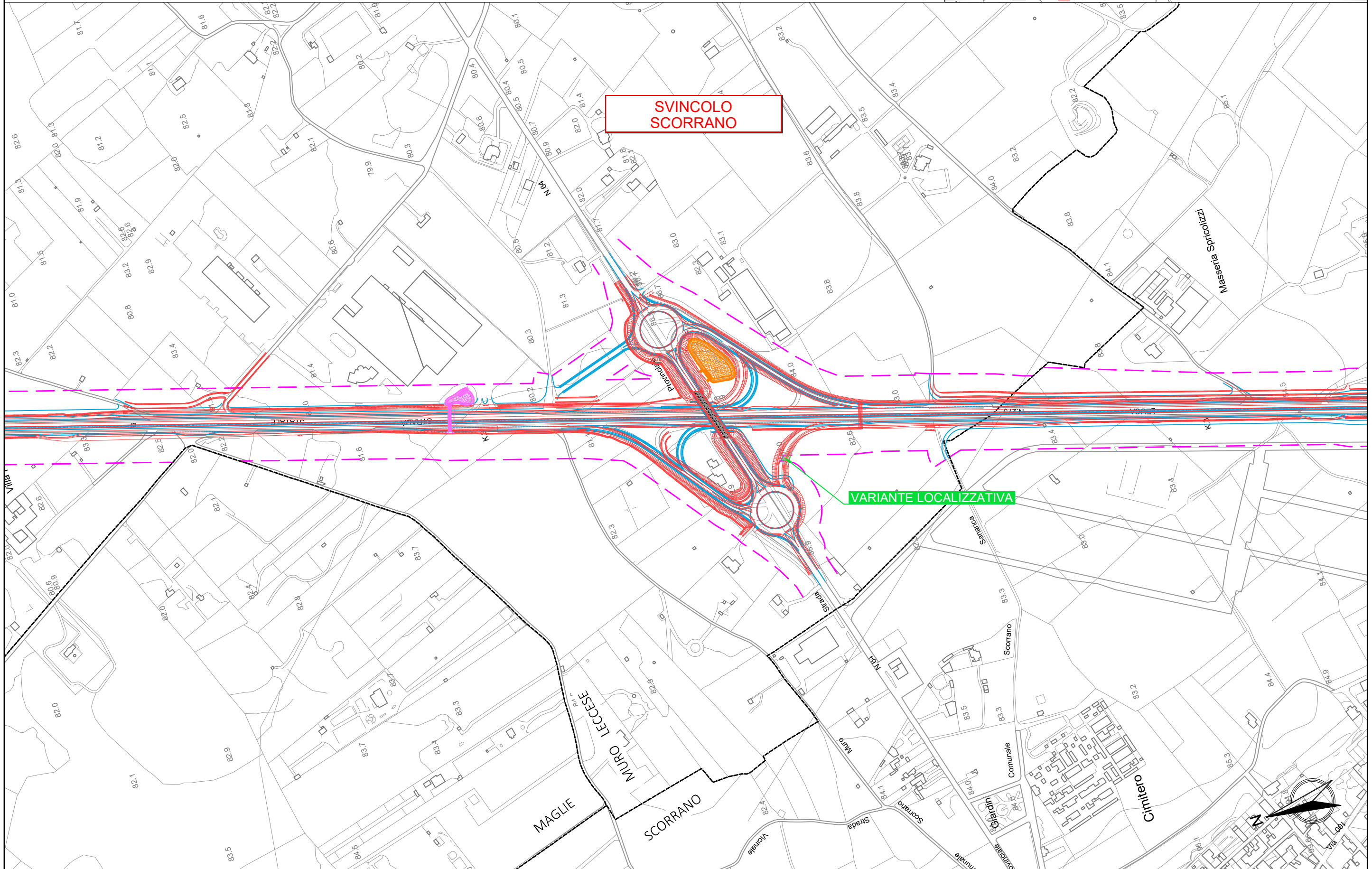
Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



SVINCOLO
SCORRANO

VARIANTE LOCALIZZATIVA

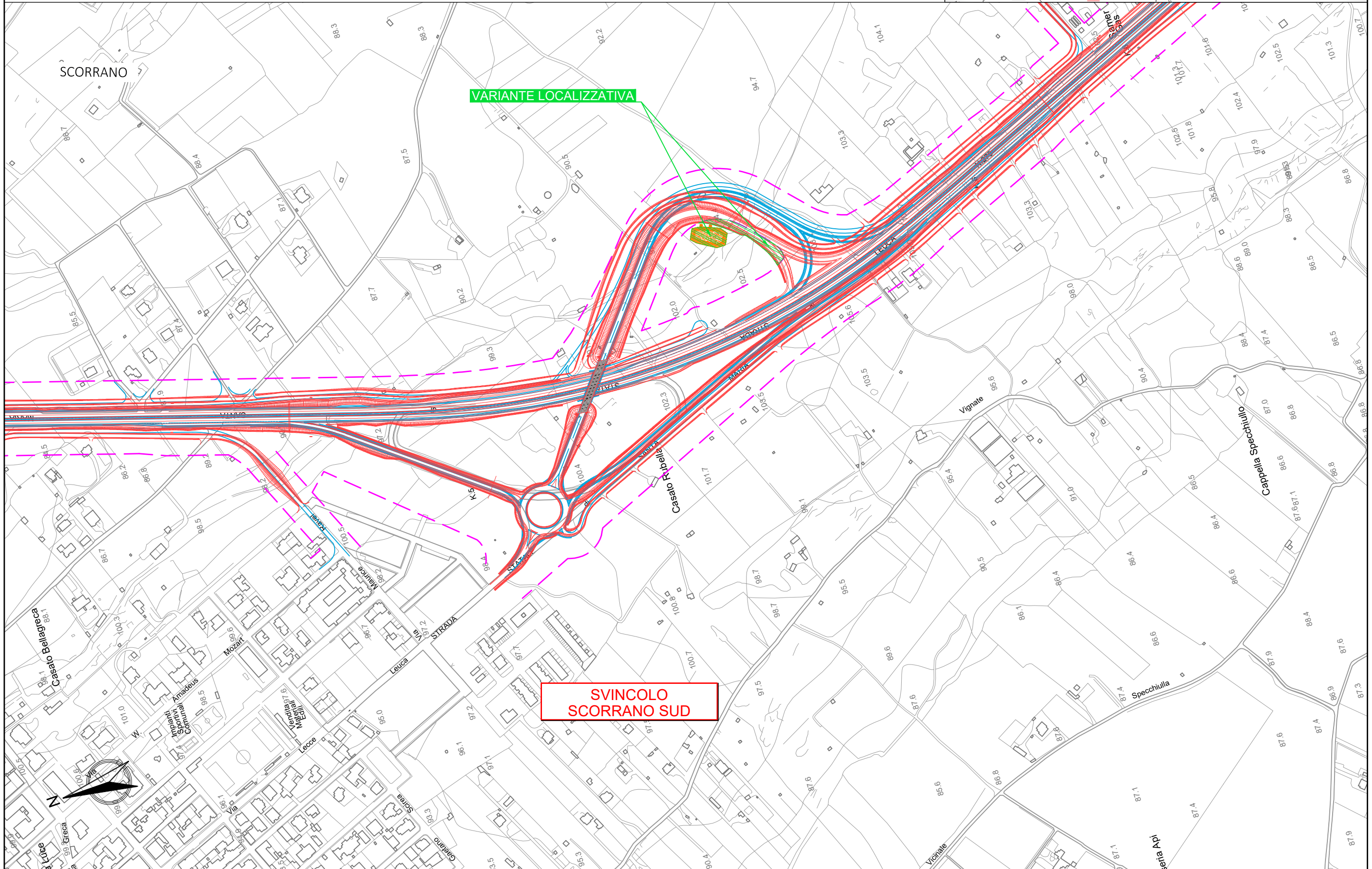
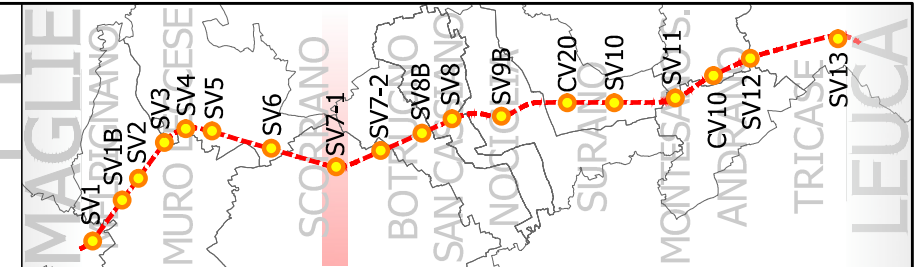


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV7 - SCORRANO SUD

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



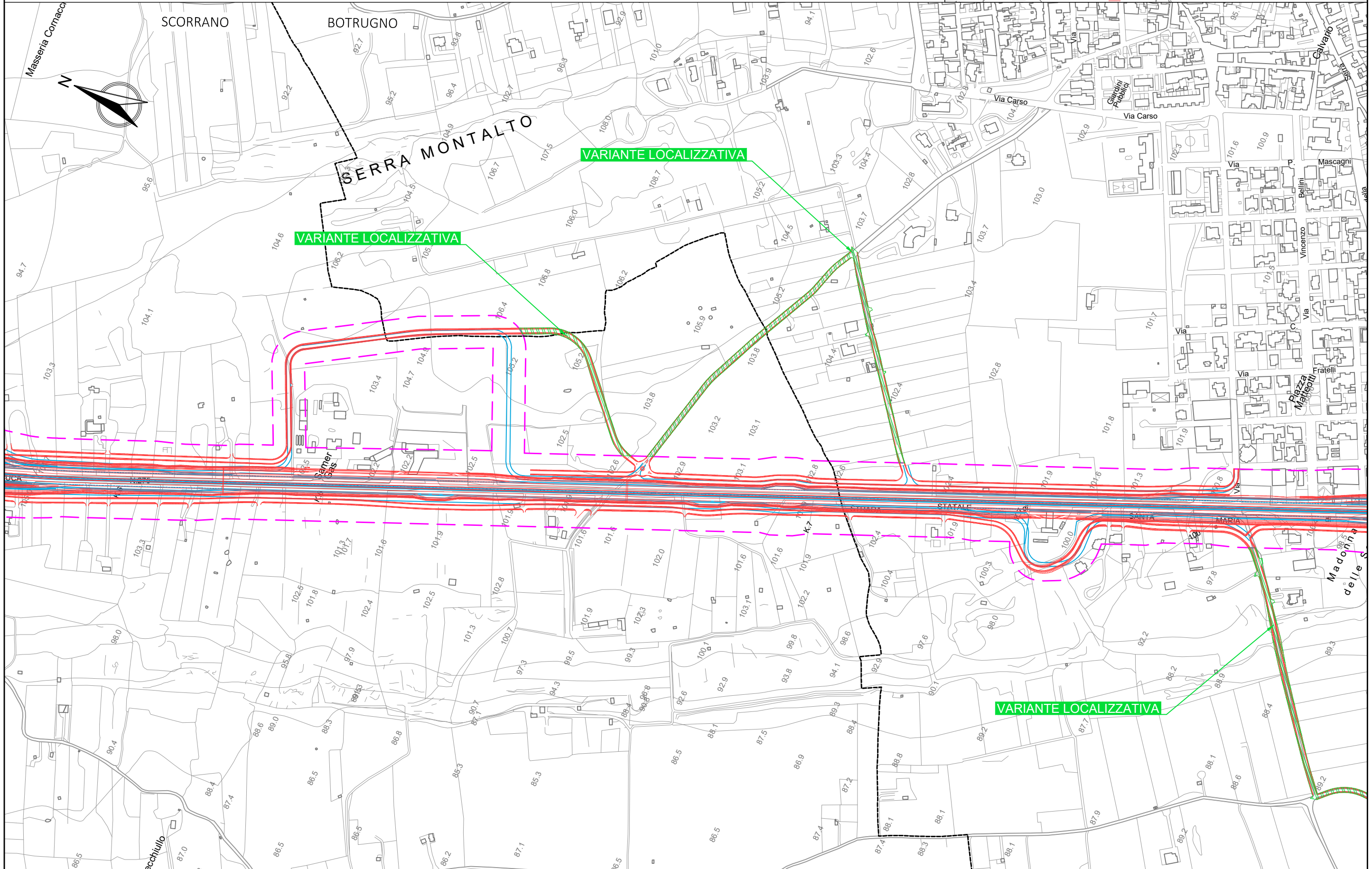
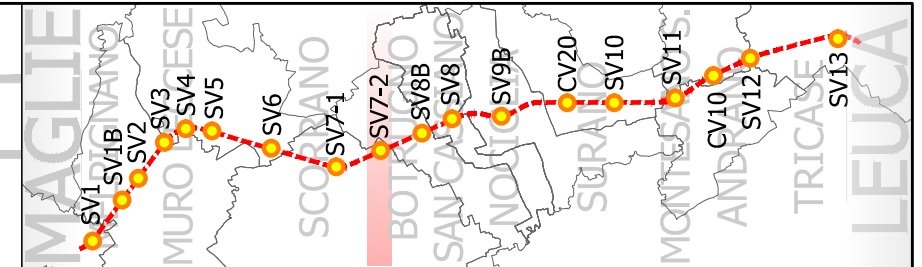
SVINCOLO
SCORRANO SUD



0623E04-BA283 Maglie Leuca
SV7-2 - SVINCOLO SCORRANO SUD

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

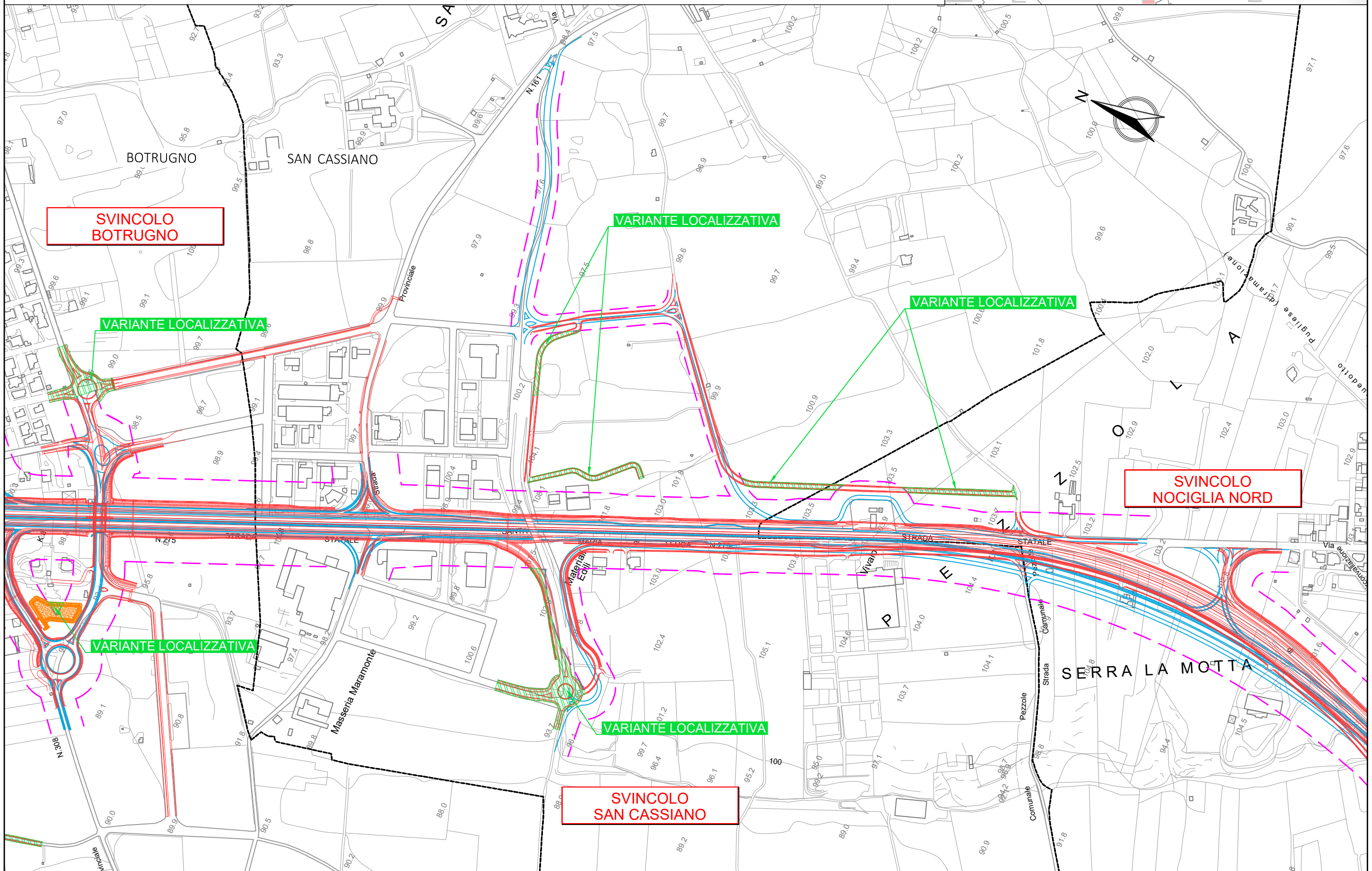
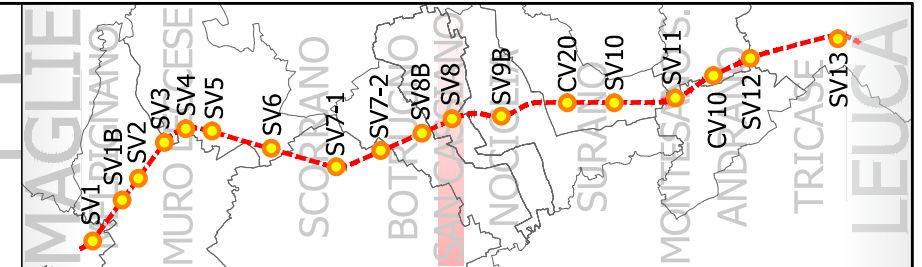


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV8 - SAN CASSIANO

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

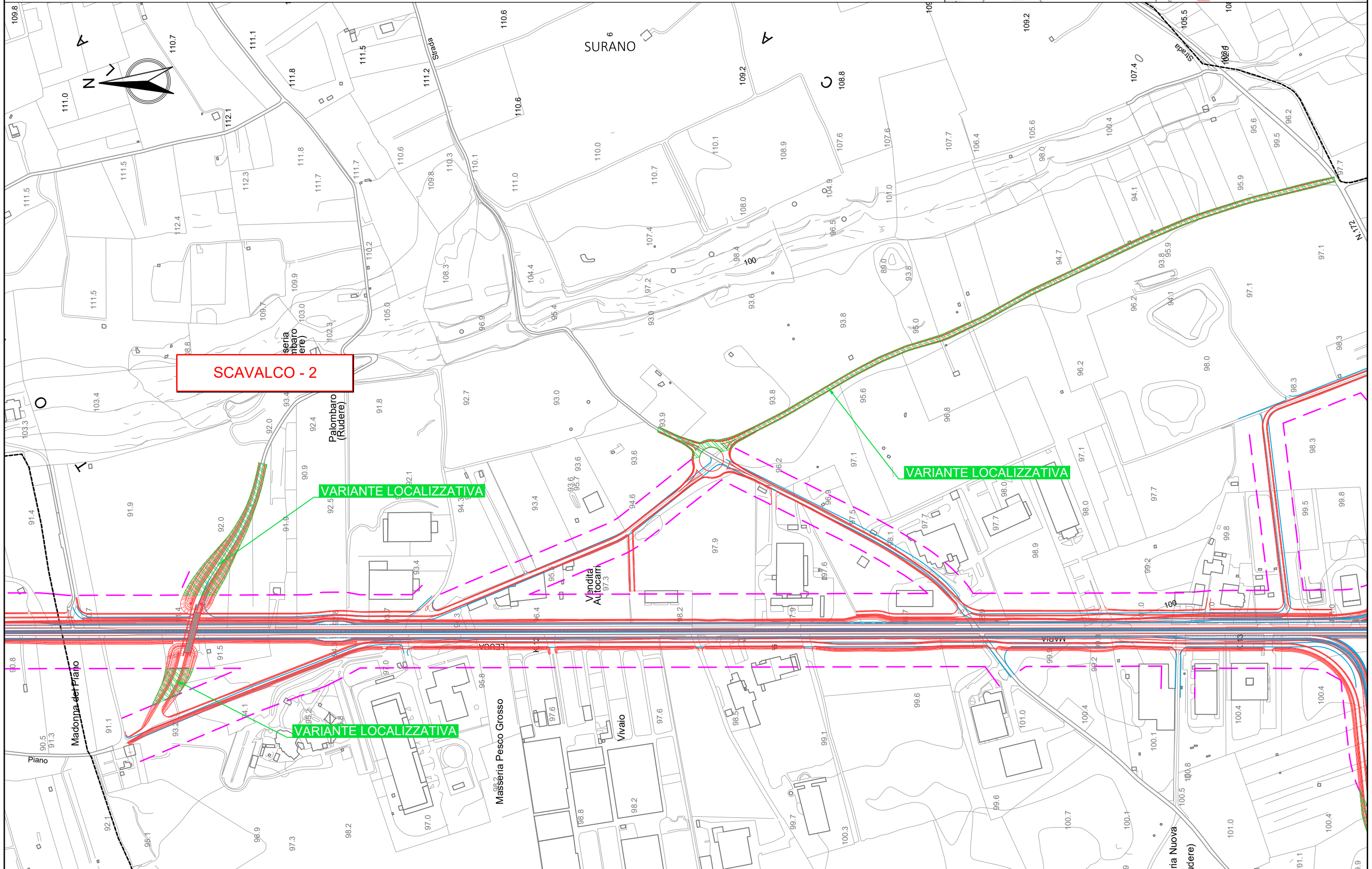
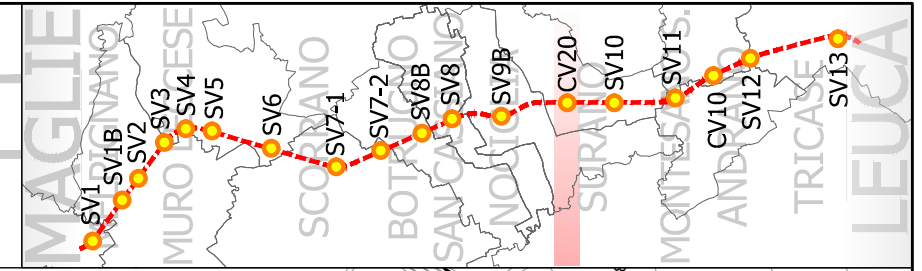


0623E04-BA283 Maglie Leuca

CV20 - SCAVALCO 2

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



SCAVALCO - 2

VARIANTE LOCALIZZATIVA

VARIANTE LOCALIZZATIVA

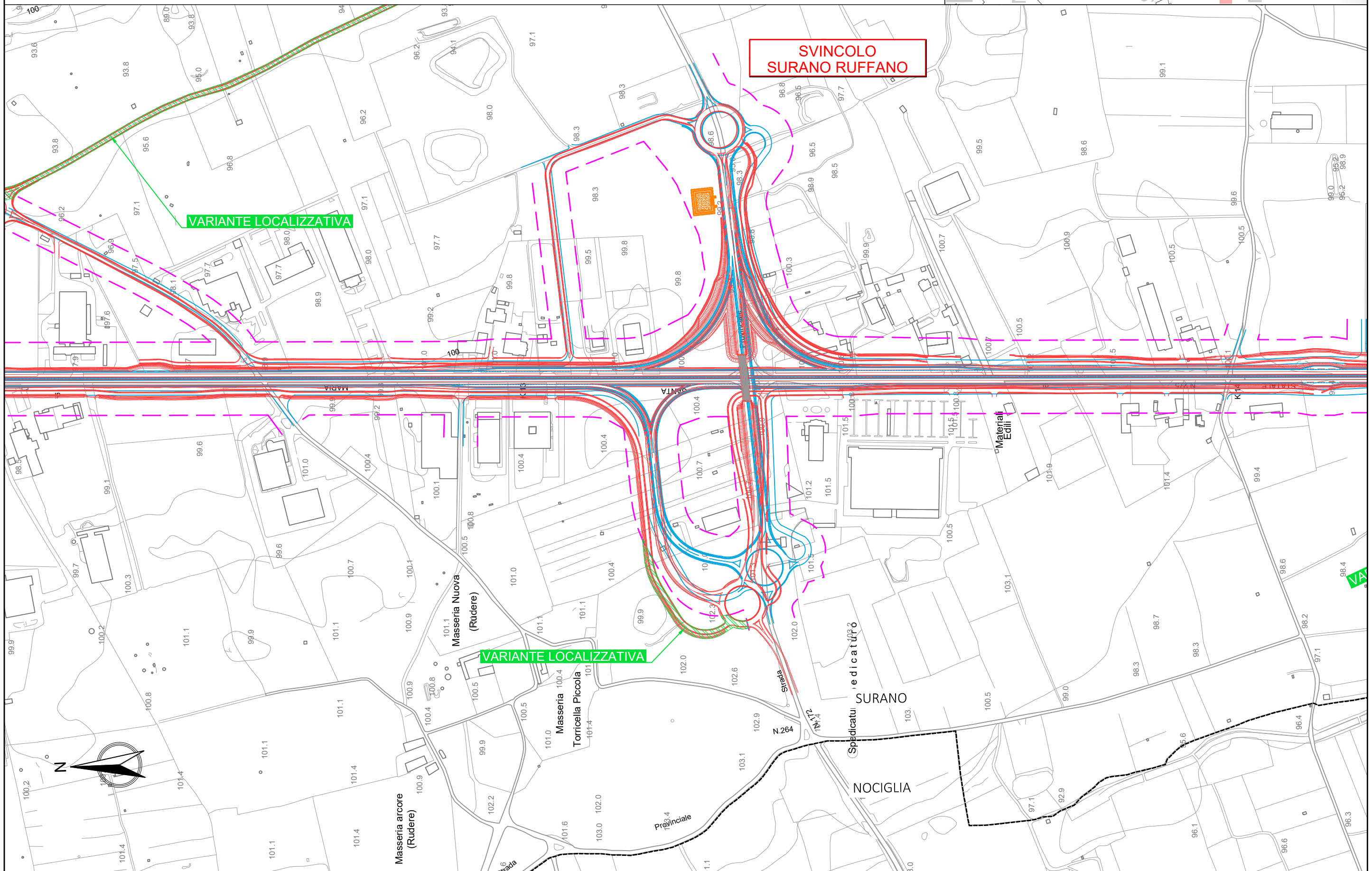
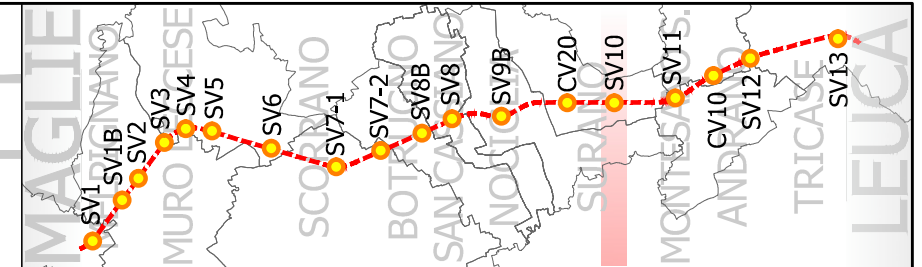
VARIANTE LOCALIZZATIVA

0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV10 - SURANO-RUFFANO

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

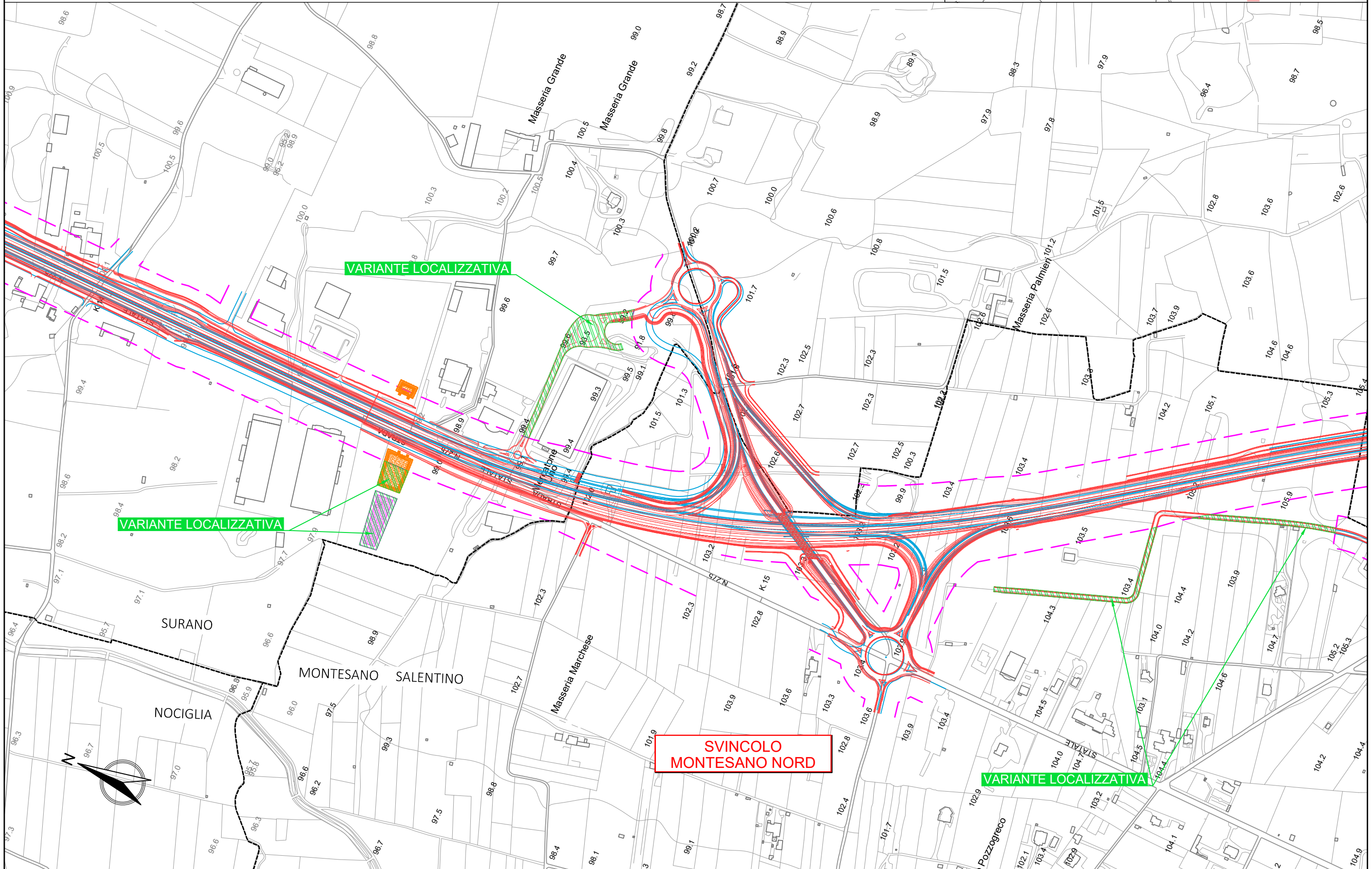
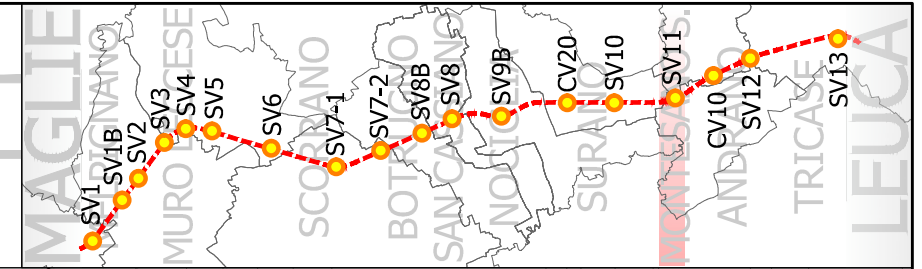


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV11 - MONTESANO NORD

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

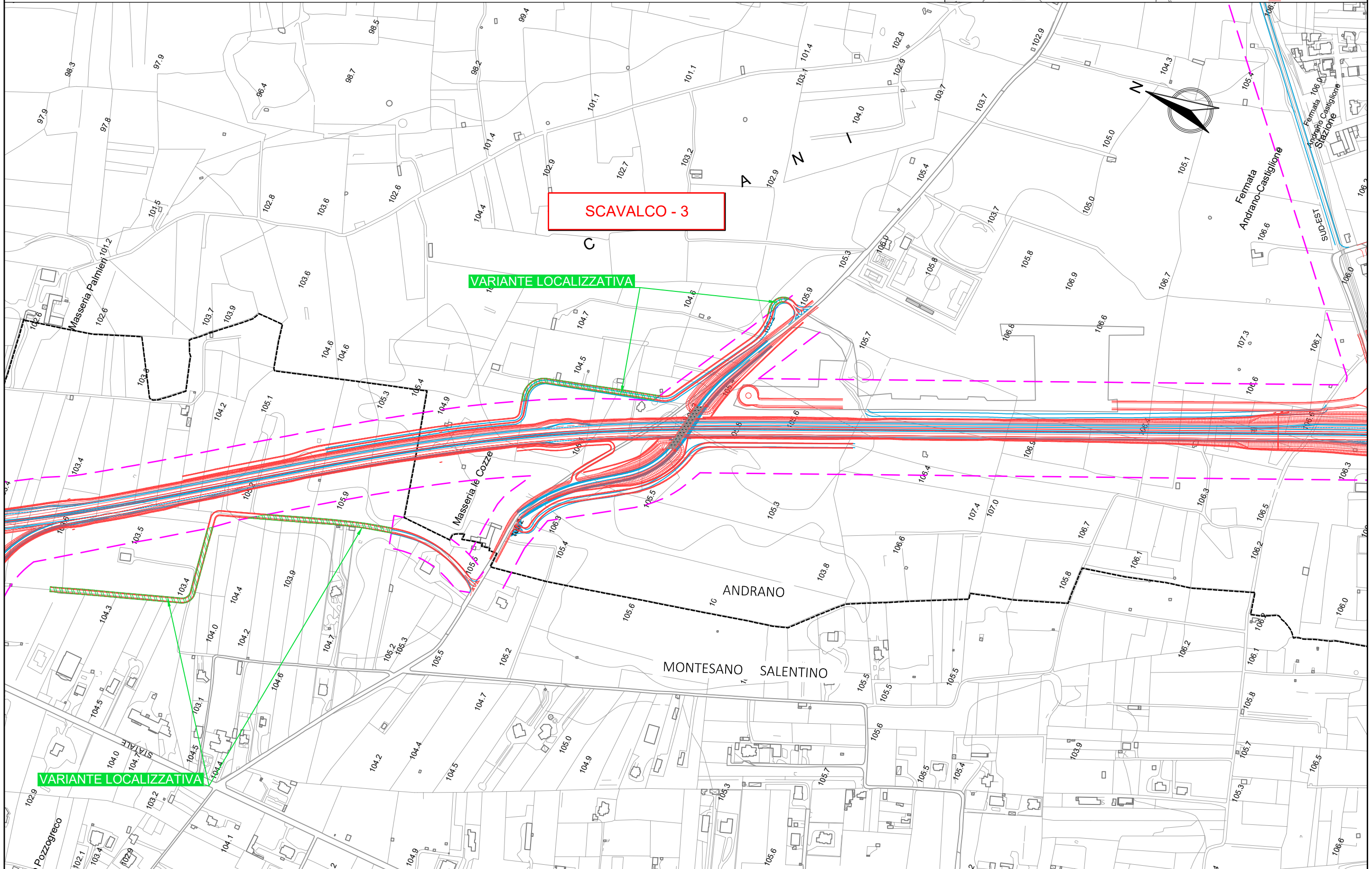
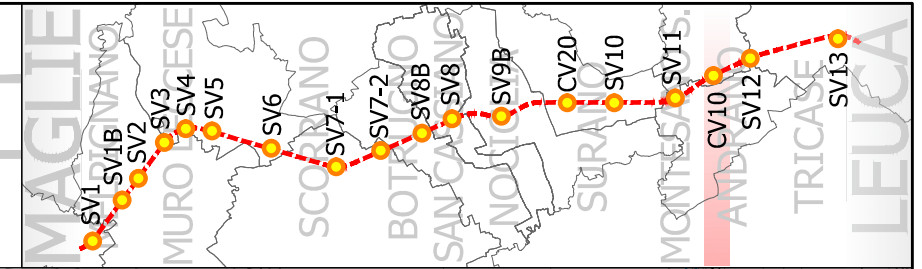


0623E04-BA283 Maglie Leuca

CV10 - SCAVALCO 3

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



SCAVALCO - 3

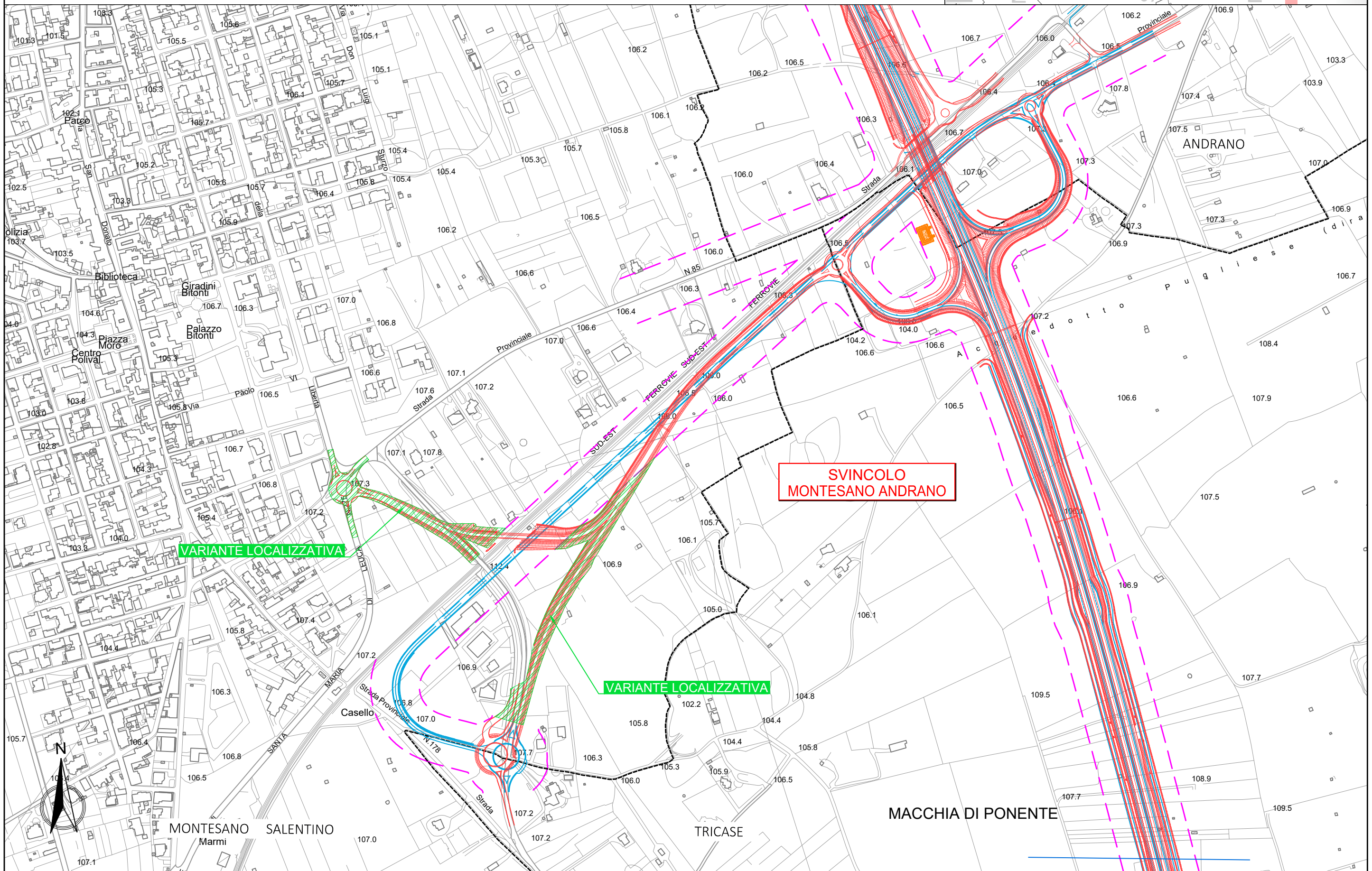
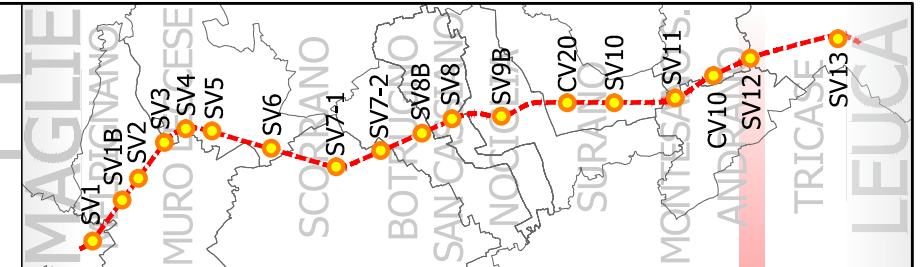
VARIANTE LOCALIZZATIVA

VARIANTE LOCALIZZATIVA

0623E04-BA283 Maglie Leuca
SV12 - MONTESANO-ANDRANO

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE

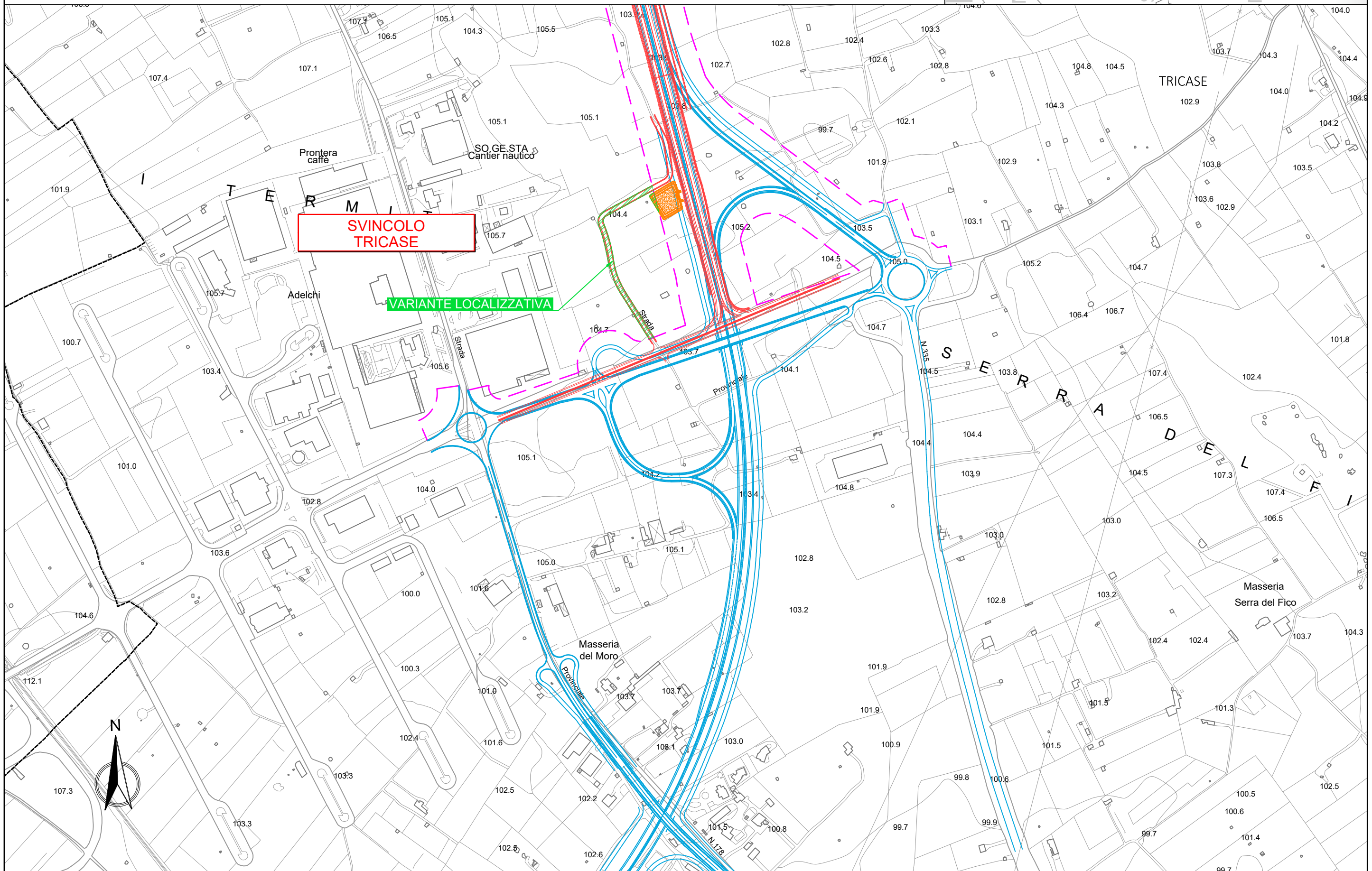
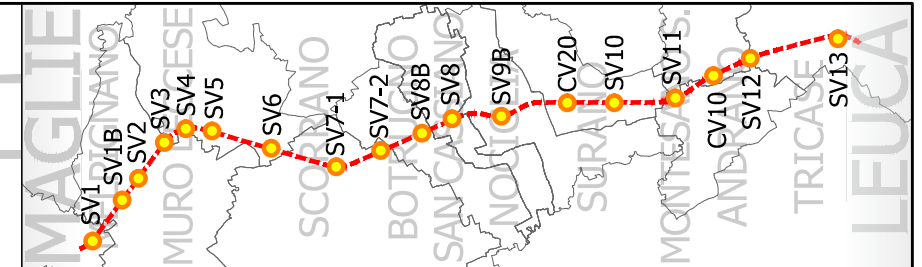


0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV13 - TRICASE

Scala 1:5000

VARIANTI LOCALIZZATIVE



ALLEGATO 2:

Elenco elaborati

Sezione	Titolo 1	n° Tav	Formato	Scala
01. ELENCO ELABORATI				
	ELENCO ELABORATI	-	A4	-
02. ADDENDUM STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	RELAZIONE (inquadramento procedura e varianti localizzative)			
	COROGRAFIA DEGLI INTERVENTI IN ESAME	1 di 1	A0	1:25.000
2.3	SV1 Maglie nord			
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
2.4	SV1 B Zona industriale Maglie			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
2.5	SV2 Corsi			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
2.6	SV3 S.S. Maglie - Otranto			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
2.7	SV4 Santa Cesarea Terme			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.8	SV5 Muro Leccese			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.9	SV6 Scorrano			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.10	SV7 Scorrano sud			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.11	SV7 Scorrano sud 2			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.12	SV8 Botrugno e complanare			
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.13	SV8b San Cassiano			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.14	SV9b Nociglia nord			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000

	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.1	Scavalco 2 (CV20)			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.15	SV10 Surano - Ruffano			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.16	SV11 Montesano nord			
	RELAZIONE (descrizione parte variata e analisi impatti)		A4	-
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.2	Scavalco 3 (CV10)			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.17	SV11 Montesano - Andrano			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000
2.18	SV13 Tricase			
	PLANIMETRIA INTERVENTO (PARTI VARIATE)	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	1 di 1	A3	1:5.000
	STRUMENTI URBANISTICI	1 di 1	A3	1:5.000
	PIANO ZONIZZAZIONE ACUSTICA CON RICETTORI	1 di 1	A3	1:5.000
	USO DEL SUOLO	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DELLA VEGETAZIONE REALE	1 di 1	A3	1:5.000/1:2000
	CARTA DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICO-CULTURALI	1 di 1	A3	1:5.000
	CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE	1 di 1	A3	1:2.000