

DEC/VIA/8039



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo al completamento di ammodernamento del collegamento tra il casello autostradale di Taranto con la S.S. 106 Ionica (secondo lotto), da realizzarsi in Comune di Palagiano (TA), presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari, in data 17 luglio 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia in data 16 gennaio 2002;

VISTA la nota n. 1496 della Regione Puglia del 14 ottobre 2002, pervenuta il 15 ottobre 2002, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/21934/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 6 giugno 2002, pervenuta in data 13 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 477 positivo con prescrizioni formulato in data 14 marzo 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia;

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

per quanto attiene gli aspetti progettuali:

- l'intervento consiste nel completamento dell'ammodernamento della S.S. 106/dir già avviato con la realizzazione della "Variante di Palagiano", al fine di un collegamento veloce tra il casello

autostradale di Taranto della A14 e la SS 106 "Jonica". Al momento attuale la sezione stradale della S.S. 106/dir da ammodernare è costituita da una piattaforma ad una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa m 3.00 con banchine di larghezza variabile dai 50 ai 75 cm. Tale configurazione rappresenta un vero e proprio "collo di bottiglia" che dissuade buona parte del traffico, con particolare riferimento a quello pesante, che continua a dirigersi verso la S.S. 7 "Appia". I dati dell'analisi dei traffici evidenziano lo stretto rapporto esistente tra la S.S. 106/Dir. e la S.S. 7, dove un decremento di TGM registrato su quest'ultima nel corso del 2000 risulta determinato dalla apertura della "Variante di Palagiano" che ha svolto una funzione di "attrazione" soprattutto sul traffico leggero.

Al momento attuale risultano, sulla S.S. 106/dir., livelli di servizio che manifestano un significativo grado di congestione della strada in esame; in previsione dell'incremento di traffico stimato al 2010, l'infrastruttura entrerebbe già in crisi alle condizioni prevalenti e, nelle ore di punta, risulterebbe prossima al valore limite della capacità pratica e, quindi, ad un livello di servizio F. Il completamento dell'ammodernamento della strada in esame è operato mediante due interventi distinti:

- 1) l'intervento principale si sviluppa a Sud di Palagiano, ovvero dalla fine della variante di Palagiano alla S.S. 106 Jonica in località Chiatona; in questo tratto, di lunghezza pari a 3.363 metri, è previsto l'ampliamento in sede della S.S. 106/dir, e la realizzazione di una viabilità complanare per lo smaltimento dei traffici locali;
 - 2) a nord di Palagiano, ovvero dall'innesto con l'esistente svincolo autostradale all'inizio della variante di Palagiano, è previsto l'adeguamento della S.S. 7 "Appia"; l'intervento prevede l'adeguamento della piattaforma stradale per una lunghezza totale di 800 metri;
- in entrambi i casi la configurazione di progetto prevede una sezione del tipo III delle norme CNR, con una piattaforma di larghezza minima pari a 18.60 m;
 - la capacità attuale della strada è tale da non poter ipotizzare che durante l'esecuzione dell'ammodernamento ci sia un restringimento della sezione stradale; il programma dei lavori prevede una suddivisione in fasi distinte studiate con il duplice obiettivo di ridurre i tempi di esecuzione e di mantenere l'esercizio delle due corsie garantendo, allo stesso tempo, gli accessi agli insediamenti a margine della strada. Lo svolgimento delle attività di cantiere è articolato in quattro fasi e prevede prima la realizzazione della viabilità complanare e successivamente i lavori sulla viabilità principale con spostamento dei traffici sulle complanari stesse;

aspetti ambientali:

- l'area interessata si presenta pianeggiante e/o subpianeggiante circondata da una serie di colline piuttosto alte che costituiscono i bordi meridionali delle Murge. Questo paesaggio abbastanza piatto è interrotto dalla presenza di solchi di erosione che localmente assumono forme caratteristiche: le gravine e le lame. Le gravine sono caratterizzate da una sezione trasversale a "V" molto stretta, con pareti assai ripide, quasi subverticali; le lame, invece, sono caratterizzate da una sezione trasversale molto aperta, sono poco incise e con decorso piuttosto regolare, tra queste si segnala la Lama di Vite, un affluente della quale interseca il tracciato della S.S. 106 Dir all'altezza del km. 4 + 500 circa;
- dal punto di vista strutturale si segnala la presenza di una faglia, che interseca il tracciato oggetto del presente studio all'altezza del Km. 1+000, tuttavia, tutta la zona può risentire, in maniera

CSAR

fr



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

indiretta, delle sollecitazioni sismiche generate nelle strutture sismogenetiche delle aree limitrofe (Irpinia, Lucania e Gargano).

Nello studio si afferma che per la realizzazione delle opere sono necessari m^3 51.288 di materiali idonei per realizzare i rilevati di cui m^3 8.376 provengono da terreni di scavi e sbancamenti previsti nel progetto e m^3 42.912 da cave autorizzate di cui si fornisce l'elenco. Non è, quindi, necessario aprire nuove cave.

Per quanto riguarda le discariche non se ne è rilevata la necessità in quanto tutti i terreni scavati saranno riutilizzati all'interno del progetto;

- le caratteristiche idrografiche superficiali e sotterranee dell'area dipendono dalla prevalenza degli affioramenti calcarei o dei depositi più recenti entrambi caratterizzati da una discreta permeabilità.

La formazione calcarea di base risulta, infatti, fratturata ed interessata da fenomeni carsici piuttosto intensi, i depositi arenacei e/o sabbio-ciottolosi hanno una discreta permeabilità per porosità.

Entrambi favoriscono, quindi, il deflusso delle acque in profondità per cui, dove essi prevalgono, manca una idrografia superficiale a carattere perenne.

Dove, invece, affiora la formazione argillosa, le acque di pioggia hanno la possibilità di dar vita a corsi d'acqua superficiali anche se di modesta entità. La strada oggetto del presente studio interessa un affluente di destra della Lama di Vite.

La circolazione idrica sotterranea risulta piuttosto complessa e tale da permettere l'originarsi di due falde una "superficiale" ed un'altra "profonda". Dal punto di vista dello sfruttamento, si rileva che, nella gran parte, tali acque soddisfano le esigenze locali soprattutto legate all'irrigazione degli agrumeti. Nell'area in esame si rinvencono infatti pozzi e sorgenti collegati a tale falda superficiale; le sorgenti, a carattere sia stagionale che perenne, si originano al contatto tra terreni con diversi valori di permeabilità e sono diffuse generalmente lungo gli alvei delle lame; tra le più importanti citiamo la Sorgente Trovara e la Sorgente Calzo. La falda più profonda rappresenta una delle risorse naturali più importanti del territorio. La circolazione idrica profonda si attua nelle assise calcaree cretacee che formano l'impalcatura fondamentale di tutta la regione pugliese.

Tale falda è delimitata verso l'alto dalla formazione argillosa; in alcuni punti però è a pelo libero e galleggia, sulle acque di ingressione marina, insinuatesi attraverso le fratture le discontinuità strutturali del complesso calcareo - calcarenitico. Ciò determina un locale aumento della salinità delle acque emunte dai pozzi più vicini alla costa. Il livello della piezometrica è di pochi metri superiore al livello medio marino;

- il territorio invece non presenta elementi sensibili dal punto di vista del sistema naturalistico, questo è intensamente coltivato, con presenza prevalentemente di colture arboree (agrumeti) nella tratta a Sud di Palagiano e di seminativi nel tratto a Nord. La fauna, a causa della forte pressione antropica e della conseguente scarsa presenza di vegetazione naturale, è costituita dalle specie più adattabili e, quindi, meno esigenti; i popolamenti di maggiore rilievo sono quelli di rettili ed anfibi legati all'ambiente delle lame.

Data la scarsa naturalità della zona, per le componenti in esame non sono individuati ambiti di particolare criticità: la sottrazione di suolo derivante dalla realizzazione della viabilità principale ed accessoria di progetto, infatti, influenza esclusivamente l'ecosistema agrario, fatta eccezione per una esile fascia ripariale presente sulla Lama di Vite che, al momento attuale, risulta fortemente impoverita.

Le caratteristiche morfologiche e territoriali del contesto non evidenziano particolari criticità da punto di vista paesaggistico: gli impatti conseguenti la fase di costruzione della S.S.106-dir sulla componente paesaggio riguardano essenzialmente l'occupazione del suolo dovuto all'apertura dei cantieri e della viabilità di servizio mentre, per quanto attiene la fase di esercizio il nuovo assetto stradale porterà alla modifica dell'attuale percezione visiva del paesaggio.

Le interferenze più significative potranno verificarsi, in fase di costruzione, sul contesto socio-economico, con particolare riferimento alle eventuali deviazioni del traffico locale; miglioramenti si avranno, invece, in fase di esercizio a motivo dell'aumentato livello di servizio dell'infrastruttura;

- dalle analisi ed elaborazioni condotte relativamente all'inquinamento acustico, nell'ambito in esame risultano presenti solo 5 ricettori, di cui uno (identificato con la sigla R1), rappresentato da una casa cantoniera di proprietà ANAS attualmente in disuso. La verifica dell'eventuale superamento dei limiti di legge è stata effettuata, in assenza di zonizzazione acustica del Comune di Palagiano, riferendosi ai limiti di 70 dB(A) per il periodo diurno e di 60 dB(A) per il notturno. Unico ricettore per il quale è stata verificata eccedenza rispetto ai limiti di norma è rappresentato dalla Casa Cantoniera (R1), in corrispondenza della quale è stata prevista una barriera antirumore in metallo e PMMA, avente lunghezza pari a 90 metri ed altezza pari a 3 metri. La situazione permane, comunque, critica nelle ore notturne a motivo del traffico transitante sulla S.S. 106, che induce livelli di rumore pari a 65 dB(A) sulle facciate più esposte e 60 dB(A) su quelle più riparate.

Negli altri casi i livelli di esposizione al rumore sono accettabili, visto che lo studio indica sui ricettori R2 ed R3 livelli diurni da 52 a 57 dB(A) e notturni da 48 a 55 dB(A) e sui ricettori R4 ed R5, che godono della parziale mitigazione operata dai due capannoni industriali posti tra l'infrastruttura di progetto e gli edifici stessi, livelli diurni tra i 45 ed i 55 dB(A) e notturni tra i 40 ed i 50 dB(A);

- per quanto attiene la componente Atmosfera, peraltro non trattata nello studio di impatto ambientale, è stata prodotta documentazione integrativa in cui si specifica che rilievi atmosferici ad hoc non sono stati effettuati stante sia la situazione meteorologica favorevole dell'area in esame (area costiera Jonica, con buona ventilazione), sia la contenuta estensione dell'infrastruttura. Viene, inoltre, evidenziato che, sulla base dell'esperienza maturata dal proponente stesso, è stato in più occasioni verificato che, per le infrastrutture stradali di buona parte dell'area pugliese (fasce costiere, entroterra murgiano, ecc.) i progetti di adeguamento alla sezione III CNR determinano miglioramenti nel complessivo tenore di parametri aeriformi inquinanti, già di per sé piuttosto bassi;
- con riferimento all'unità della Lama di Vite, le caratteristiche dell'intervento in esame non risultano in contrasto con gli elementi sottoposti a tutela. In fase di progettazione esecutiva dovrà comunque essere sviluppato un progetto di compensazione e mitigazione paesaggistico-ambientale dell'infrastruttura che, tenendo conto della vocazione dei luoghi, nel minimizzare l'inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico sia volto anche alla valorizzazione complessiva dell'ambito interessato;
- come conseguenza della realizzazione dell'intervento si avrà un effettivo decongestionamento della S.S. 7 ed una redistribuzione della funzionalità del sistema stradale, dove la S.S. 7 si pone come ramo degli itinerari Nord-SudEst e la S.S. 106/dir. come asse prioritario negli itinerari Nord-SudOvest;

(18) AP

B



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- la scelta dell'adeguamento in sede con la realizzazione di un sistema di viabilità complanare parallela alla viabilità principale è risultata l'ipotesi migliore in quanto consente una minore occupazione di suolo con conseguente minore incidenza sulle colture arboree di pregio presenti nelle aree contermini al tracciato che, oltre al valore agricolo, si pongono come caratteristiche essenziali del paesaggio. Alternative di tracciato fuori sede, inoltre, avrebbero comportato maggiori difficoltà dal punto di vista costruttivo. Fatta eccezione per il tratto corrispondente all'attraversamento della Lama di Vite, il tracciato di progetto non presenta opere d'arte significative né elementi di criticità;
- l'adozione di vasche di sedimentazione dotate di disoleatore è apparsa la soluzione progettuale più idonea all'infrastruttura in esame, soprattutto a motivo della presenza di falde freatiche superficiali e della consistente estensione, nell'ambito contermini alla infrastruttura, di sistemi colturali di grande pregio con conseguente necessità di contenimento dell'occupazione di suolo. Il dimensionamento delle opere di presidio idraulico dovrà essere opportunamente condotto in sede di progettazione esecutiva;
- gli interventi di mitigazione ed inserimento paesaggistico ed ambientale delle opere tengono conto del carattere dei luoghi, caratterizzati in prevalenza da terreni agrari con presenza predominante di colture arboree (vigneti, oliveti, agrumeti); è stata inoltre opportunamente considerata l'opportunità di restituire continuità territoriale al popolamento faunistico, mediante l'individuazione di opportuni sottopassi.

Le indicazioni contenute nello Studio dovranno essere trasposte in opportuni documenti di progetto, da svilupparsi in fase di progetto esecutivo;

- il progetto di adeguamento alla Sez. III delle norme CNR del tronco in esame interessa una porzione di territorio che, nei riguardi degli indicatori significativi inerenti l'ambiente idrico, presenta valori di sensibilità ambientali in complesso medi. Le opportune misure di mitigazione previste (opere di regimazione, depurazione delle acque di carreggiata e acque reflue di cantiere, ecc.) consentono il miglior inserimento ambientale dell'opera in esame, riducendone gli effetti negativi indotti sulla componente ambiente idrico. Il prelievo delle acque di falda per la realizzazione delle opere e l'estensione della fascia impermeabilizzata in relazione all'ampio bacino di alimentazione della falda superficiale non sono, nel complesso, significativi. Lo stato post-operam della componente ambiente idrico può considerarsi soddisfacente, sia in riferimento alle tipologie costruttive adottate, sia in riferimento alle azioni progettuali previste;
- l'intervento in esame si inserisce in un contesto paesaggistico e naturalistico privo di elementi di particolare valore ed interesse, fatto salvo l'ambito della Lama di Vite che, pur presentandosi fortemente impoverito nella struttura, manifesta una certa potenzialità naturalistica;
- per quanto attiene lo sfruttamento agricolo dell'area in esame, l'occupazione di terreni di pregio sarà parzialmente compensata dalla razionalizzazione del sistema viario che, prevedendo una separazione del traffico locale dal traffico di lunga percorrenza, tenderà a favorire le relazioni locali;
- i previsti interventi di mitigazione e di inserimento paesaggistico descritti tengono conto della sensibilità dell'ambito della Lama di Vite, fornendo una serie di indicazioni circa le azioni progettuali da intraprendere per ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto interessato. In corrispondenza dell'attraversamento dell'affluente della Lama di Vite dovrà comunque essere

sviluppato un progetto di mitigazione e compensazione ambientale che, facendo proprie le indicazioni riportate nello Studio, sfrutti le potenzialità dei luoghi al fine di valorizzare gli elementi vegetazionali, faunistici e paesaggistici presenti;

- le stime condotte relativamente al possibile impatto sulla componente rumore dovranno essere opportunamente monitorate e verificate a seguito dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura tenendo conto, in particolare, dell'effettivo carico veicolare (mezzi leggeri e pesanti) sulla strada, dell'eventuale nuovo assetto normativo relativo ai limiti di riferimento, dell'effettivo utilizzo degli edifici. Si evidenzia infatti che:
 - non è giustificato il posizionamento di una barriera antirumore in corrispondenza di un edificio in disuso;
 - i dati relativi ai flussi di traffico in transito sull'infrastruttura utilizzati per le analisi previsionali non risultano coerenti con le stime riportate nelle integrazioni al Quadro di Riferimento Progettuale (Analisi dei traffici), con particolare riferimento alla percentuale di mezzi pesanti sul TGM, sia nel periodo diurno che notturno;
- per quanto attiene l'inquinamento atmosferico dovrà essere condotta una opportuna campagna di monitoraggio volta a valutare l'effettiva emissione di sostanze inquinanti nell'ambiente, l'eventuale verificarsi di concentrazioni superiori ai limiti di normativa e, di conseguenza, il dimensionamento di interventi di mitigazione idonei;

CONSIDERATA la nota n. 1496 della Regione Puglia del 14 ottobre 2002, pervenuta il 15 ottobre 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *le stime condotte relativamente al possibile impatto sulla componente rumore dovranno essere opportunamente monitorate e verificate a seguito dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura tenendo conto, in particolare, dell'effettivo carico veicolare (mezzi leggeri e pesanti) sulla strada, dell'eventuale nuovo assetto normativo relativo ai limiti di riferimento, dell'effettivo utilizzo degli edifici. Si evidenzia che:*
 - *non è giustificato il posizionamento di una barriera antirumore in corrispondenza di un edificio in disuso;*
 - *i dati relativi ai flussi di traffico in transito sull'infrastruttura utilizzati per le analisi previsionali non risultano coerenti con le stime riportate nelle integrazioni al Quadro di Riferimento Progettuale (Analisi dei traffici), con particolare riferimento alla percentuale di mezzi pesanti nel periodo diurno che notturno;*
- *per quanto attiene l'inquinamento atmosferico dovrà essere condotta una opportuna campagna di monitoraggio volta a valutare l'effettiva emissione di sostanze inquinanti nell'ambiente, l'eventuale verificarsi di concentrazioni superiori ai limiti di normativa e, di conseguenza, il dimensionamento di interventi di mitigazione idonei;*

CONSIDERATA la nota prot. n. ST/407/21934/2002 del 6 giugno 2002, del Ministero per i beni e le attività culturali, pervenuta in data 13 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, di seguito riportato:

in riferimento alla nota prot.n.22381 del 17.07.2001 dell'Ente Nazionale per le Strade –



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Compartimento della viabilità per la Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio in data 29.08.2001 al prot. n. ST/407/12334/01, con la quale è stato richiesto a questo Ministero di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda i lavori di ammodernamento del collegamento della SS 106 dir e del casello autostradale di Taranto con la S.S. 106 Jonica (2° lotto);

vista la nota prot. n. ST/407/14712/01 del 21/09/2001, con la quale questo Ufficio ha richiesto alle competenti Soprintendenze di settore di Bari e di Taranto di voler valutare quanto argomentato dal richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota prot.n.1122 del 16.01.2002 dell'Ente Nazionale per le Strade - Compartimento della viabilità per la Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio in data 18.02.2002 al prot. n. ST/407/6329/02, con la quale si trasmette la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA e a seguito del sopralluogo del 21.11.2001 al fine di ottenere ulteriori e necessari approfondimenti al SIA per la pronuncia sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto e che riguarda l'analisi del traffico, i dati su movimenti di materie, indagini geognostiche e studio idrogeologico sull'area in esame nonché fotosimulazioni delle opere d'arte in zone critiche del tracciato e sistemazione planimetrica in Lama di Vite;

vista la nota prot.n.18740 del 14.09.2001 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico della Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/16007/01 del 3.10.2001, con la quale si ritiene opportuno che venga meglio documentato lo svincolo vicinale Francavilla che corre all'interno della Lama di Vite in prossimità dell'abitato di Palagiano e vista la nota prot.n.5970 del 28.03.2002 della stessa Soprintendenza, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/15495/02 del 23.04.2002, con la quale si esprime parere favorevole alla luce della documentazione integrativa presentata;

viste le note prot.n.19328 del 9.10.2001 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/18310/01 del 19.10.2001, e prot.n.10117 del 28.05.2002 della stessa Soprintendenza, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/21027/2002 del 31/05/2002, nelle quali si esprime parere favorevole subordinandolo alla verifica di tutto il tracciato attraverso sopralluoghi congiunti con l'Ente per individuare le aree archeologiche a particolare rischio dove verrà eseguito lo scavo manuale che sarà adottato anche per eventuali emergenze archeologiche rinvenute in corso d'opera e la sorveglianza dei lavori di spateamento e di scavo meccanico da parte di personale incaricato dalla Soprintendenza di settore con oneri a carico dell'Ente proponente;

a seguito di un attento esame dell'analisi e delle verifiche condotte dal richiedente con lo studio di V.I.A. e degli approfondimenti espressi nella documentazione integrativa con fotomontaggi dei tratti critici e tavole tematiche riguardanti le opere a verde previste in aree di svincolo, la componente vegetazione - flora-fauna presa in esame e la localizzazione delle aree di cave e discariche rispetto alla ubicazione del cantiere per i lavori proposti;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note delle Soprintendenze di settore della Puglia esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione delle opere indicate in oggetto

Si raccomanda di seguire le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza Archeologica della Puglia che ha la competenza in materia di tutela dei beni archeologici ai sensi del titolo I del D.L.vo 490/99;

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

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

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al completamento di ammodernamento del collegamento tra il casello autostradale di Taranto con la S.S. 106 Jonica (secondo lotto), da realizzarsi in Comune di Palagiano (TA), presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) in fase di redazione del progetto esecutivo si dovrà fare riferimento, per quanto concerne gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, ai criteri ed alle indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale, che dovranno essere sviluppati in base alle specifiche condizioni delle opere e del territorio. In particolare:
 - dovrà essere predisposto un *“progetto di compensazione ed inserimento ambientale”* volto alla valorizzazione delle potenzialità ecologiche del corso d'acqua affluente della Lama di Vite;
 - dovranno altresì essere specificate le *modalità di accantonamento del terreno vegetale* proveniente dagli scotici necessari per la realizzazione dell'infrastruttura da reimpiegarsi per la realizzazione delle opere a verde;
 - per tutte le opere a verde previste si dovrà fare riferimento alle *“Linee guida per capitolati speciali per opere a verde e di ingegneria naturalistica”* del Ministero dell'Ambiente ('97);
- b) a seguito dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, in corrispondenza dei ricettori presenti, dovrà essere svolta una campagna di monitoraggio delle condizioni acustiche ed atmosferiche che, tenendo conto dell'effettivo carico veicolare (mezzi leggeri e pesanti) sulla strada, dell'eventuale nuovo assetto normativo relativo ai limiti di riferimento, dell'effettivo utilizzo degli edifici, verifichi la necessità di posizionamento di eventuali interventi di mitigazione acustica. La pavimentazione stradale dovrà, in ogni caso, essere realizzata con caratteristiche drenanti e fonoassorbenti;
- c) in sede di progettazione esecutiva sarà necessario verificare il calcolo delle vasche di contenimento delle acque superficiali sulla base di una metodologia strettamente quantitativa; il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza). Dovrà inoltre essere verificato il recapito finale della vasca ubicata alla progressiva 1+200 della S.S. 106 dir.. Dovrà infine essere previsto



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

un piano di manutenzione sia ordinario che straordinario in modo tale da evitare situazioni di concentrazione di inquinanti in periodi asciutti o con basse precipitazioni;

- d) per quanto riguarda gli interventi di ripristino previsti in corrispondenza del cantiere, in sede di progettazione esecutiva dovranno essere effettuati approfonditi rilievi dello stato attuale dei luoghi al fine di poter ristabilire correttamente le condizioni ante operam;
- e) le prescrizioni di cui alle lettere a) e c) dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio prima di dare corso alle procedure d'appalto;
- f) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- g) tutti gli interventi derivanti dalle precedenti prescrizioni, una volta ulteriormente definiti, dovranno essere recepiti all'interno dei capitolati speciali d'appalto;

DISPONE

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

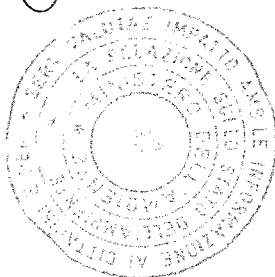
Roma li 12 DIC 2002

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

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

SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 5 fogli è conforme all'originale.
Roma, li 11 DIC 2002

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.



Handwritten signature