



Il Ministro dell' Ambiente

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di adeguamento in sede al tipo III delle Norme C.N.R. della S.S. 106 Jonica lotti VIII e IX, dal Km 432,890 al Km 452,215 in Regione Basilicata da realizzarsi in Comuni di Scanzano Ionico, Pisticci e Bernalda (MT), presentata dall' ANAS Compartimento Basilicata con sede in via Nazario Sauro, 85100 Potenza, in data 29 settembre 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Basilicata in data 12 luglio e 9 novembre 2000;

VISTA la nota n. 24320/75F della Regione Basilicata del 7 dicembre 2000, pervenuta il 20 dicembre 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTE le note n. ST/407/15613/2000 del 12 luglio 2000, pervenuta in data 21 luglio 2000, e la n. ST/407/2678/2000 del 29 gennaio 2001, pervenuta in data 31 gennaio 2001, del Ministero per i beni e le attività culturali con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 397 formulato in data 20 dicembre 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall' ANAS Compartimento Basilicata;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'adeguamento in sede al tipo III delle Norme C.N.R. della S.S. 106 Jonica lotti VIII e IX, dal Km 432+890 al Km 452+215;

ARA

preso atto che:

- l'opera si colloca nel territorio della fascia litorale della piana costiera Jonica compresa tra i bassi bacini del torrente Cavone e del Fiume Bradano e si sviluppa quasi interamente in rettilineo, sub parallelamente alla linea di costa, a quote comprese in media tra m15 e 28 slm;

considerato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- il Piano decennale ANAS e il successivo Programma Triennale ANAS 1997 - 1999 classificano la S.S. 106 Jonica, in relazione all'entità dei flussi ed alla funzione di collegamento interregionale, come infrastruttura viaria di grande comunicazione inserendone l'adeguamento nella I° fascia di priorità;
- i lotti in esame rappresentano il completamento di tale adeguamento;
- il Piano Regionale dei Trasporti, nelle azioni volte ad eliminare le condizioni di criticità del sistema della mobilità regionale, individua l'adeguamento in sede, ove possibile, della S.S. 106 Jonica dall'attuale standard CNR IV a quello III per l'intera estensione regionale;
- l'intervento di adeguamento della S.S. 106 Jonica è previsto nel Piano di Sviluppo Regionale;
- il Piano Territoriale-Paesistico di area vasta del Metapontino qualifica l'area interessata dall'intervento, sottoposta a vincolo paesaggistico in corrispondenza dell'attraversamento dei fiumi Bradano, Basento e Cavone, come zona dove la trasformazione è soggetta a verifica di compatibilità ambientale, in quanto sono presenti elementi areali di valore elevato e/o medio, e la trasformazione per uno specifico uso è legata all'esito positivo di una specifica valutazione di compatibilità ambientale;
- i Piani Regolatori Generale di Pisticci e di Bernalda già prevedono l'adeguamento della S.S. Jonica

per quanto riguarda i profili progettuali:

- i lotti in istruttoria fanno parte di un progetto generale che si compone di 9 lotti in territorio lucano, dei quali ad oggi ne sono stati realizzati 2: il lotto V nel Comune di Rotondella e il lotto VI del Comune di Policoro. Il lotto VII in Comune di Scanzano Jonica, già sottoposto a V.I.A. con esito positivo è in corso di realizzazione. Dopo il lotto IX il tracciato si ricongiunge al tratto già adeguato in territorio pugliese;
- la S.S. 106 Jonica è percorsa da elevati flussi veicolari, con una consistente componente di mezzi adibiti al trasporto merci, per tutto l'arco dell'anno con punte elevate nelle stagioni estive. Per quanto riguarda i livelli di sicurezza essa risulta caratterizzata da una elevata incidentalità;
- il progetto prevede per la maggior parte l'adeguamento in sede della S.S. 106 con una sezione trasversale appartenente al tipo III secondo la normativa CNR/80, con due corsie per senso di marcia di 3,50 m di larghezza e banchine laterali di 1,75 m. La larghezza dello spartitraffico centrale è stata incrementata a 2,00 m rispetto allo standard di 1,10 m al fine di poter impiantare una siepe vegetale tra gli elementi di barriera new-jersey centrali. L'ingombro totale della carreggiata è quindi di 19,50 m;
- il corpo stradale è prevalentemente in rilevato, con altezze non superiori ad un metro;
- la viabilità di servizio corre prevalentemente in affiancamento al corpo centrale della S.S.106, con una sezione totale di 7 m, consentendo la separazione dei flussi locali dalle rimanenti tipologie di traffico che, attualmente, si svolgono contemporaneamente sull'arteria;

WU
RAB



Il Ministro dell'Ambiente

- l'attraversamento del torrente Cavone avviene con un viadotto a tre luci in sezione mista acciaio-calcestruzzo con luce centrale di 85 m, in maniera da non creare interferenza alcuna con l'alveo del torrente stesso. L'attraversamento del fiume Basento è realizzato con un viadotto a sette campate da 31 m ciascuna avente luce complessiva $L = 217$ m. L'attraversamento del fiume Bradano è realizzato con un viadotto a cinque campate da 31 m, e luce complessiva $L = 155$ m;
- è previsto un cavalcavia di svincolo tra la S.S.106 e la S.P. destra Basento. Sono previsti sottopassi di svincolo in corrispondenza dell'intersezione del tracciato con la S.P. Pisticci - Marconia Mare, con la S.S.407 "Basentana", con la S.S.175 "Bradonica";
- il tracciato prevede sovrappassi e sottopassi per l'interscambio tra la viabilità di servizio di monte e di valle ed il collegamento della viabilità locale;
- in seguito alle osservazioni formulate dal ministero dell'Ambiente sono state presentate le seguenti modifiche:
 - l'eliminazione quasi completa della "complanare" di monte tra lo svincolo di S. Basilio ed il termine del lotto 8°;
 - l'eliminazione del cavalcavia di interscambio tra le strade di servizio situato in prossimità del sito archeologico delle Tavole Palatine;
 - la modifica del tracciato nell'attraversamento fluviale del Basento, con l'affiancamento della nuova strada al vecchio tracciato e il ridisegno dello svincolo;
- il progetto prevede una velocità di $80 \div 100$ km/h, l'adeguamento non comporta, pertanto, un aumento della velocità di progetto della strada, ma la presenza di altre due corsie consentirà di aumentarne la capacità a quasi quattro volte quella attuale e quindi di elevare notevolmente il livello di servizio e ridurre la pericolosità;
- per ciascun lotto sono state individuate le aree necessarie alle varie attività di cantiere che interessano ambiti marginali all'interno di un territorio intensamente coltivato a oliveto, vigneto, frutteto e seminativo irriguo. Le aree sono inoltre collegate alla S.S.106 mediante strade già esistenti;
- l'opera comporta lo scavo di $m^3 725.000$ di terra dei quali $m^3 420.000$ riutilizzati e $m^3 305.000$ da porre a rifiuto. Nell'ambito delle discariche ufficiali della Regione Basilicata, sono stati individuati i siti che, per motivi di vicinanza e di capacità ricettiva, sono idonei allo smaltimento;
- l'approvvigionamento di materiali, circa $m^3 521.000$ è soddisfatto dalla capacità produttiva delle attività estrattive già presenti nella provincia di Matera;
- si prevedono interventi per l'abbattimento dei livelli di inquinamento acustico consistenti in:
 - barriere fonoassorbenti o fonoisolanti dell'altezza di 2 -3 metri;
 - asfalto fonoassorbente;
 - barriere vegetali opportunamente compattate (sesti stretti);
- nelle scarpate in trincea saranno impiegate specie arbustive autoctone con disposizione a mosaico;
- sui substrati minerali sciolti delle scarpate in trincea sarà riportato uno strato di terreno vegetale in abbinamento con stuoie organiche antierosive, idrosemina e messa a dimora di arbusti autoctoni;
- le rampe di approccio alle spalle dei viadotti saranno risolte con il sistema delle terre verdi rinforzate, rinverdite con idrosemina e arbusti pionieri autoctoni;
- ai bordi della strada saranno usate, oltre al frassino e al leccio, altre specie arbustive di macchia disposte a mosaico, al fine di creare un effetto di grossa siepe naturaliforme. Gli eventuali pini abbattuti saranno sostituiti da esemplari di grosse dimensioni e di pronto effetto;

per quanto riguarda i profili ambientali:

- il territorio interessato dal tracciato ha un utilizzo prevalentemente agricolo con insediamenti sparsi che si concentrano allineandosi lungo l'attuale asse stradale;
- le originarie caratteristiche naturali del territorio sono state profondamente trasformate per sostituzione della copertura forestale col pascolo e con le colture cerealicola, della vite e dell'ulivo, ad eccezione della vegetazione che si sviluppa lungo i corsi d'acqua che rappresentano le uniche aree naturali residue;
- la componente faunistica risulta anch'essa semplificata con prevalenza di specie tipiche di ambienti antropizzati;
- l'area interessata dalle opere è caratterizzata dall'affioramento di terreni plio-pleistocenici sui quali poggiano lembi di depositi litorali, in terrazzi via via più recenti verso mare. Nei sedimenti marini plio-pleistocenici sono incise le valli fluviali dei principali corsi d'acqua. I terreni litologicamente sono costituiti da sabbie e ghiaie associate a argille e limi e contengono una falda acquifera ubicata a modesta profondità;
- la configurazione morfologica dei versanti è caratterizzata da acclività molto basse alle quali corrispondono condizioni favorevoli relativamente alle caratteristiche meccaniche e quindi alla stabilità delle rocce affioranti;
- l'attuale strada, priva di elementi di mitigazione degli impatti, esercita una notevole pressione acustica sull'ambiente esterno, superando in più punti i livelli massimi consentiti (65 dBA diurni e 55 dBA notturni);
- le attuali emissioni in atmosfera sono per quanto riguarda le concentrazioni di monossido di carbonio, ossido di zolfo ed ozono abbondantemente inferiori al limite imposto dalla normativa, mentre le concentrazioni di ossido di azoto e materiale particolato si avvicinano solo alla concentrazione limite. Tutti gli idrocarburi (IPA, incombusti e aromatici) e il piombo sono presenti anch'essi in concentrazioni abbondantemente inferiori al limite di legge;

valutato che:

- l'intervento è coerente con le previsioni degli strumenti programmatori e pianificatori di settore e urbanistico territoriali;
- per la salvaguardia dei corsi d'acqua e delle falde idriche si prevede la esecuzione di vasche di raccolta e decantazione dei reflui liquidi inquinanti e/o tossici provenienti dalla piattaforma stradale;
- per realizzare l'opera in oggetto sarà necessario abbattere un numero estremamente limitato di esemplari arborei; in particolare si tratta di max 20 esemplari, tra pini, eucalipti ed ulivi. Il SIA prevede il ripristino vegetazionale post-operam nel progetto esecutivo, con un capitolato speciale per i lavori di ripristino ambientale;
- l'impatto sulla componente biotica è limitato alla sottrazione di habitat negli attraversamenti fluviali. Tale impatto è compensato dalle mitigazioni proposte. La strada risulta permeabile agli spostamenti della fauna, in particolare quella minore migrante, con l'adozione dei sottopassi scatolari e del mantenimento della continuità della rete dei canali di bonifica. Inoltre che nell'uniformità degli habitat dell'area la realizzazione delle barriere vegetali a filare arboreo e alto arbustivo a sesto fitto, fornirà un elemento di miglioramento, in particolare per l'estensione dei filari anche alle complanari;
- il nuovo corridoio stradale è complanare al territorio con un dislivello contenuto entro un metro limitando attraverso questo assetto l'impatto territoriale dovuto alle maggiori dimensioni

MM
S AR



Il Ministro dell'Ambiente

dell'infrastruttura. L'inserimento nel paesaggio avverrà marcando il segno preesistente della strada attuale, senza alterazioni sostanziali del quadro complessivo;

- le modifiche progettuali apportate permettono l'eliminazione di un elemento di forte intrusione nel paesaggio rappresentato dal cavalcavia in prossimità dell'area archeologica delle Tavole Palatine;
- la nuova configurazione dell'attraversamento del Basento limiterà considerevolmente l'area interclusa, pur senza interrompere per un lungo tratto la continuità fluviale;
- l'adozione delle misure di mitigazione del rumore permetterà di conseguire un significativo miglioramento rispetto alla situazione attuale. Sarà tuttavia necessario rafforzare gli accorgimenti per l'ulteriore contenimento della pressione sonora, non essendo le misure adottate sufficienti a garantire il raggiungimento dei limiti normativi in tutti i ricettori;
- non si prevedono incrementi significativi dell'inquinamento atmosferico, inoltre le barriere previste contribuiranno a diminuire le polveri, che risultano il parametro più critico in relazione all'incremento della capacità della strada;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 24320/75F della Regione Basilicata del 7 dicembre 2000, pervenuta il 20 dicembre 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alla seguente prescrizione:

- *presentare all'ufficio compatibilità ambientale prima dell'inizio dei lavori, per l'approvazione, il progetto esecutivo relativo alle opere di mitigazione, di ripristino ambientale e di sistemazione a verde relativamente all'intero tracciato e con particolare riferimento agli attraversamenti fluviali ed alle aree di svicolo. Nel progetto occorrerà prevedere il trasferimento a margine della nuova sede stradale dei pini esistenti che interferiscono con l'ampliamento della sede stradale o in subordine, qualora l'attecchimento delle stesse piante dovesse risultare negativo prevedere la piantumazione di alberi di pino di grosse dimensioni in numero almeno pari a quello dei pini esistenti. Tutte le aree intercluse all'interno dei rami degli svincoli, qualora non fossero già di proprietà dell'ANAS, dovranno essere acquisite dal Proponente e destinate a verde.*

Il progetto in questione oltre alle relazioni tecniche e gli elaborati grafici dovrà essere completo di computo metrico e stima e dell'indicazione della copertura finanziaria;

CONSIDERATA la nota n. ST/407/15613/2000 del 12 luglio 2000, pervenuto in data 21 luglio 2000, del Ministero per i beni e le attività culturali, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

in riferimento alla richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della viabilità per la Basilicata di pronuncia sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda l'adeguamento al tipo III C.N.R./80 del 8° e 9° lotto, integrata con successiva nota n. 4791 del 21/03/2000 con la quale si inoltra la documentazione integrativa degli studi di impatto ambientale richiesta durante la discussione in sede di Commissione V.I.A. del 9 dicembre 1999 e con nota n.62/VIA.A.O.13.G del 05/01/2000 del Ministero dell'Ambiente;

vista la nota n. ST/407/7945/00 del 05/04/2000, con la quale quest'Ufficio Centrale ha

Mw

B AR

richiesto alle competenti Soprintendenze per i Beni Ambientali e Architettonici e Archeologici di Potenza di voler esprimere le proprie valutazioni definitive su quanto argomentato dal richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

considerato l'esito del sopralluogo effettuato con la Commissione VIA in data 31/05/2000;

vista la nota n. 13877 del 26/06/2000 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata, qui pervenuta in data 28/06/2000 al prot. n. ST/407/14731/00, nella quale, pur ribadendo il parere favorevole già espresso nella nota n.18344 del 29/11/1999 con le prescrizioni di contenere l'altezza dei muri in c.a. a m5 adottando per ulteriori altezze sistemazioni del terreno a scarpa; di concordare preventivamente il materiale e il disegno per il rivestimento dei muri di sostegno e delle pannellature fono-assorbenti; di annettere al viadotto principale quello complanare sul fiume Bradano, si osserva che si devono salvaguardare e restaurare i ponti ad arco esistenti sul fiume Bradano e sul torrente Cavone. Quest'ultimo conserva ancora intatti gli elementi caratteristici dell'architettura fascista ormai storicizzati e meritevoli di tutela. Si auspica, infatti, che il recupero dei ponti come collegamenti pedonali possa avvenire nell'ambito di un più ampio progetto di valorizzazione delle aree fluviali di cui lo Studio dovrebbe tenere conto come opere di mitigazione e compensazione dell'impatto. Inoltre si approva sia la soluzione espressa nella tav.34, che prevede l'eliminazione del cavalcavia della progressiva 6 + 500 del lotto 9°, che la riduzione o eliminazione di quelle complanari che servono solo pochi frontisti o nel caso in cui sia presente nelle immediate vicinanze una viabilità alternativa;

vista la nota n. 9568 del 23/05/2000 della Soprintendenza Archeologica della Basilicata, qui pervenuta in data 06/06/2000 al prot. n. ST/101/12785/00, nella quale, confermando le osservazioni già espresse nella nota n.20033 del 24/11/1999 circa la necessità di effettuare una preliminare ricognizione archeologica con saggi sistematici -il cui onere finanziario sarà a carico dell'Ente richiedente che ne dovrà dare formale accettazione-, sul tracciato stradale per evitare il danneggiamento di strutture stratigrafiche e antichi depositi archeologici riferibili a strutture murali e alla necropoli urbana di Metaponto e di specificare che la proposta progettuale che riguarda il tracciato della complanare occidentale che unisce il punto di collegamento n.2 con l'area di parcheggio dell'Antiquarium è stata elaborata in funzione esclusiva del Museo e del Parco Archeologico delle Tavole Palatine, si esprime parere favorevole alla eliminazione del cavalcavia del lotto 9° alla progressiva 6 + 500 poiché in tal modo si riduce notevolmente l'impatto ambientale per le presistenze del Parco Archeologico e all'alternativa di tracciato proposta nella tav.41 per la viabilità di servizio sul fiume Bradano;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata e quelle della Soprintendenza Archeologica della Basilicata esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione del progetto per l'adeguamento al tipo III C.N.R./80 - 8° e 9° lotto con le seguenti prescrizioni:

- contenere l'altezza dei muri in c.a. a m 5 adottando, per ulteriori altezze, sistemazioni del terreno a scarpa;
- di concordare, preventivamente con i tecnici della Soprintendenza competente, il materiale e la tessitura per il rivestimento dei muri di sostegno e il disegno delle pannellature fono-assorbenti;
- di demolire l'attuale viadotto della SS 106, conservare il ponte ad arco sul fiume Basento e costruire il viadotto della strada di servizio in affiancamento al nuovo tracciato così come proposto nell'alternativa della tav.39;



Il Ministro dell' Ambiente

- di ammettere al viadotto principale quello complanare sul fiume Bradano per ridurre l'impatto ambientale sul fiume così come proposto nell'alternativa della tav. 41;
- di prevedere opere di salvaguardia e restauro anche per i ponti ad arco esistenti sul fiume Bradano e sul torrente Cavone come opere di mitigazione e compensazione dell'impatto;
- di prolungare le complanari di valle e ridurre o eliminare quelle che sono nelle immediate vicinanze di una viabilità alternativa;
- di effettuare una preliminare ricognizione archeologica con opportuni saggi, concordati con i tecnici della Soprintendenza competente, sul tracciato stradale a rischio archeologico e in particolare nelle zone di Contrada Parisi e Terzo Cavone in agro di Scanzano, di Bivio Franchi in agro di Pisticci, della località Crucinia-Casa Teresa in agro di Bernalda, dell'incrocio tra la SS 407 e il fiume Bradano e nelle aree tra gli sviccoli n.3 Pantanello e n.5 ponte Bradano. Poiché gli oneri finanziari dovranno essere posti a carico del richiedente, è necessario che la Soprintendenza competente acquisisca la formale accettazione di tale prescrizione;
- di specificare che la proposta progettuale che riguarda il tracciato della complanare occidentale che unisce il punto di collegamento n.2 con l'area di parcheggio dell'Antiquarium è stata elaborata in funzione esclusiva del Museo e del Parco Archeologico delle Tavole Palatine;

CONSIDERATA la nota successiva del Ministero per i beni e le attività culturali n. ST/407/2678/2000 del 29 gennaio 2001, pervenuto in data 31 gennaio 2001, ad integrazione della prima con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

in riferimento alla richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della viabilità per la Basilicata di pronuncia sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda l'adeguamento al tipo III C.N.R./80 del 8° e 9° lotto, integrata con successiva nota n. 4791 del 21/03/2000, con la quale si inoltra la documentazione integrativa degli studi di impatto ambientale richiesta durante la discussione in sede di Commissione V.I.A. del 9 dicembre 1999 e con nota n.62/VIA/A.O.13.G del 05/01/2000 del Ministero dell'Ambiente nonché delle ulteriori documentazioni integrative trasmesse dal richiedente con note n.8542 del 12/07/2000 che riguarda elaborati grafici di variante per soluzioni discusse in sede di sopralluogo effettuato il 31/07/2000 e n.12745 del 26/10/2000 che riguarda una nuova soluzione planimetrica per l'attraversamento del fiume Basento discussa in sede di riunione presso il Ministero dell'Ambiente;

viste le note n. ST/407/21419/00 del 04/10/2000 e n. ST/407/24966/00 del 14/11/2000 con le quali questo Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze per i Beni Ambientali e Architettonici ed i Beni Archeologici di Potenza di voler esprimere le proprie valutazioni definitive su quanto argomentato dal richiedente anche nelle integrazioni dello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota n. 17214 del 25/10/2000 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata, qui pervenuta in data 31/10/2000 al prot. n. ST/407/23634/00, nella quale si ritiene di non dover sollevare obiezioni in merito alle modifiche presentate negli elaborati integrativi in quanto queste sono in linea con le indicazioni emerse nel corso del sopralluogo e si richiama l'attenzione circa la necessità di salvaguardare le antiche alberature presenti lungo l'attuale sede viaria, in particolare il pino mediterraneo, e, dove non fosse possibile per ragioni tecniche, di provvedere al loro reimpianto o alla loro sostituzione con altre essenze di analoga specie da porsi ai margini del nuovo tracciato;

vista la nota n. 544 del 11/01/2001 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata, qui pervenuta in data 16/01/2001 al prot. n. ST/407/1299/01, con la

HW

AR

quale si comunica di non dover sollevare particolari obiezioni in merito alla ulteriore soluzione planimetrica dell'attraversamento sul fiume Basento;

vista la nota n. 11418 del 20/06/2000 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata, qui pervenuta in data 30/06/2000 al prot. n. ST/407/14810/00, con la quale si trasmette la relazione di sopralluogo del funzionario responsabile di zona che solleva la necessità di una maggiore attenzione per la conservazione del ponte sul fiume Cavone per le sue peculiarità architettoniche prevedendo opere di recupero anche solo per consentire una viabilità di servizio e ciclabile. Analoga osservazione è sollevata per il ponte esistente sul fiume Basento per il quale si esprime perplessità circa il progetto di mantenere l'attuale ponte in esercizio come complanare. Inoltre, rilevando un dimensionamento ed un numero elevato di complanari rispetto alle effettive esigenze delle utenze locali, viene richiesto di studiare con maggior approfondimento alcuni segmenti della viabilità secondaria dando preferenza ai percorsi alternativi più interni già presenti a valle e a monte dell'attuale strada statale;

vista la nota n. 18939 del 16/10/2000 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata, qui pervenuta in data 24/10/2000 al prot. n. ST/407/23074/00, con la quale si esprime parere favorevole alle alternative di progetto riguardanti la riduzione del tracciato delle complanari e l'eliminazione del cavalcavia del lotto IX alla progressiva 6+500 con conseguente prolungamento di circa m.600 della strada di servizio che collega lo svincolo della SS175 con il Parco archeologico delle Tavole Palatine, poiché tale opera sarebbe stata una barriera per la visibilità del tempio, e si ribadisce che il tracciato della complanare proposto nell'alternativa nel tratto compreso tra lo svincolo 2 e la congiunzione a valle con la SS 175 interessa per intero la necropoli urbana dell'antica colonia greca;

questo Ministero, esaminati gli atti integrativi, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Basilicata e quelle della Soprintendenza Archeologica della Basilicata, esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione del progetto per l'adeguamento al tipo III C.N.R./80 - 8° e 9° lotto, così come illustrato negli elaborati di progetto integrativi, confermando quanto già indicato nella precedente nota n. ST/407/15613 del 12/07/2000 per la redazione del progetto esecutivo ed aggiungendo le seguenti prescrizioni:

- conservare le antiche alberature presenti lungo l'attuale sede viaria, in particolare il pino mediterraneo, e, dove non fosse possibile per ragioni tecniche, provvedere al loro reimpianto o alla loro sostituzione con altre essenze di analoga specie da porsi ai margini del nuovo tracciato;
- installare pannelli insonorizzanti, il cui disegno deve essere sottoposto al parere delle competenti Soprintendenze, nelle aree prospicienti le Tavole Palatine di Metapontum;
- effettuare una ricerca archeologica, con relativi oneri a carico del richiedente, nella zona interessata dal tracciato della complanare nel tratto della alternativa approvata, compreso tra lo svincolo 2 all'altezza della SS 407 Basentana e la congiunzione a valle con la SS 175 Metaponto Matera.

A parziale rettifica di quanto riportato nella citata nota di parere di questo Ufficio Centrale si prescrive di prevedere opere di salvaguardia e restauro, come opere di mitigazione e compensazione dell'impatto, per il ponte sul torrente Cavone e per quello sul fiume Basento. In particolare, per l'attraversamento del fiume Basento, per il quale è già previsto nel progetto il mantenimento della struttura del vecchio ponte, si approva la soluzione planimetrica progettata nelle tavole integrative allegate alla nota dell'ANAS del 26 ottobre 2000 n.12745.



Il Ministro dell'Ambiente

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

- osservazione del Sig Andrea Forliano che chiede l'eliminazione del cavalcavia di collegamento tra le due strade complanari in prossimità del sito archeologico delle Tavole Palatine, facendo rilevare l'invasività del quadro paesaggistico. L'osservazione si ritiene superata dalla modifica progettuale che ha eliminato il cavalcavia, collegando le strade di servizio con lo svincolo posto a circa 800 metri;

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'adeguamento in sede al tipo III delle Norme C.N.R. della S.S. 106 Jonica lotti VIII e IX, dal Km 432+890 al Km 452+215 da realizzarsi in Comuni di Scanzano Ionico, Pisticci e Bernalda (MT), presentato dall' ANAS Compartimento Basilicata a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) dovranno essere realizzate ulteriori e più efficaci barriere acustiche, in corrispondenza dei ricettori, individuati nello studio di impatto ambientale, nei quali si avrebbe il superamento delle soglie normative del valore del livello equivalente di pressione sonora. Il proponente dovrà assicurare la verifica dell'efficacia degli interventi ex post di mitigazione acustica proposti o da integrare, sulla base delle misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura del traffico della strada. Il proponente dovrà presentare all'Agenzia Regionale per l'Ambiente della Basilicata il progetto di adeguamento delle barriere e il risultato delle simulazioni che dimostrino il raggiungimento dei limiti;
- b) la realizzazione dei filari arborei e arbustivi prevista nello studio di impatto ambientale andrà estesa anche al bordo delle nuove strade complanari e alle strade di accesso alle aree archeologiche. L'altezza dei filari dovrà comunque essere superiore a quella delle barriere antirumore. Dovrà inoltre essere ricostituita la copertura vegetale nelle aree intercluse degli svincoli, utilizzando le specie delle serie autoctone, compatibilmente con il mantenimento della visibilità;
- c) in corrispondenza degli attraversamenti fluviali, si dovranno ricomporre gli spazi interclusi tra i nuovi ponti e quelli esistenti mantenuti per la viabilità complanare, ricostituendo la vegetazione riparia e quella dei terrazzi fluviali di estensione sufficiente a delineare una struttura areale e non solo lineare delle macchie di verde. In queste ricomposizioni andranno anche inseriti i ponti della vecchia S.S. Jonica conservati per il loro valore testimoniale;
- d) andranno realizzati attraversamenti in sottopasso, con una frequenza di circa 500 m, per consentire gli spostamenti della fauna minore. Tali sottopassi dovranno essere realizzati con scatolari di dimensioni di almeno 3 - 4 metri di lunghezza e di 1,5 di altezza. Il fondo deve essere realizzato a quota e con sistemi di drenaggio tali da garantire il transito terrestre degli animali. Dovrà essere previsto un sistema di recinzione con altezza minima di 1,25 m. con maglia decrescente con la parte inferiore interrata in funzione della fauna interessata e raccordando la recinzione ai previsti sottopassi e viadotti;

- e) per tutti gli interventi a verde si prescrive l'uso esclusivo di specie autoctone;
- f) prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà presentare alla Regione Basilicata un progetto esecutivo delle sistemazioni a verde con indicazioni della copertura finanziaria e predisporre un'integrazione del progetto con tutti i dispositivi attivi e passivi di controllo del traffico che verrà sottoposto a verifica di ottemperanza;
- g) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Basilicata e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

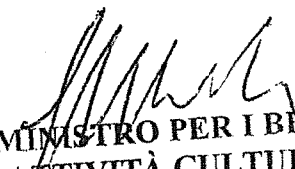
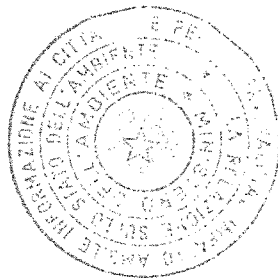
che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Basilicata, all'ANAS direzione centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Basilicata, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto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

Roma li 8 MAG. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



**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 al suo originale.
Roma, li 9.05.2001

