



*Il Ministro dell'Ambiente*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC 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 al tipo III della S.S. 106 Jonica lotto VII da realizzarsi in Comune di Scanzano Jonico (MT) presentata dall'ANAS Compartimento per la Basilicata, in data 27 ottobre 1997;

**VISTI** i chiarimenti pervenuti in data 7 gennaio e 22 marzo 1998;

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali ed ambientali del 20 novembre 1997, pervenuto in data 25 novembre 1997, in cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

**VISTO** il parere della Regione Basilicata del 14 maggio 1998, pervenuto in data 26 maggio 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

**VISTO** il parere formulato in data 8 aprile 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- l'adeguamento del lotto VII, al tipo III delle Norme C.N.R. della S.S. 106 Jonica; il lotto VII fa parte di un progetto generale che si compone di 9 lotti in territorio lucano. Ad oggi 2 dei 9 lotti del progetto generale risultano realizzati: il lotto V nel Comune di Rotondella e il lotto VI del Comune di Policoro. La lunghezza totale dei lotti già realizzati in territorio lucano è pari a circa 10 km, un terzo della lunghezza del tratto lucano della SS 106 Jonica, pari a circa 37 km.

In corrispondenza del lotto IX il tracciato si ricongiunge al tratto già adeguato in territorio pugliese. La sezione prevista è a quattro corsie da 3,50 m, banchine da 1,75 m e spartitraffico

GAB

centrale da 1,10 m per una larghezza complessiva della piattaforma di 18,60 m e rappresenta un lotto funzionale in quanto da un lato si interconnette con il lotto VI già realizzato, e dall'altro termina con uno svincolo che realizza il collegamento tra la strada per Montalbano Jonico e l'attuale S.S. 106 in prossimità del lotto VIII;

- il tracciato conserva la sede attuale, opportunamente allargata, impegnando una parte della fascia di vincolo della strada esistente e realizza la ricucitura del territorio urbano di Scanzano, interrando parte della S.S. 106 ammodernata e riorganizzando la viabilità di superficie;
- dalla progressiva km 15,252 alla progressiva km 15,554, in corrispondenza dello svincolo Agri, il tracciato è in rilevato di circa 6 m con pendenza del 2%.  
Di seguito la pendenza si riduce all'1% e l'asse si adagia sul terreno; la strada quindi discende con il 2% di pendenza, dalla progressiva km 16,036 alla progressiva km 16,527, per imboccare successivamente la galleria artificiale;
- la galleria artificiale che ha una lunghezza complessiva di 590 m corre ad una quota di circa 8 m al di sotto della viabilità oggi esistente lasciando in superficie la strada di servizio, le due rotatorie per l'inversione di marcia e lo svincolo di Scanzano;
- nel tratto immediatamente successivo alla galleria, il sovrappasso alla progressiva km 17,537 sulla strada ancora in trincea, assicura l'interconnessione della viabilità locale esistente da un lato e dall'altro della Ionica, e più avanti il ponticello scatolare (alla progressiva km 17,767) consente alla strada di scavalcare il fosso Valle. Dopo circa 280 m dall'uscita dalla galleria la strada ricomincia a salire con una pendenza del 1% per assecondare l'andamento del terreno mantenendosi tuttavia in trincea per consentire l'attraversamento del sovrappasso, alla progressiva km 18,081, a servizio delle strade secondarie;
- l'asse stradale torna a raso (progr. km 18,414 e km 18,454) per guadagnare quota e raggiungere in rilevato, con altezza massima inferiore ai 4 m, lo svincolo di Montalbano; in quest'area sono presenti un ponte di 22 m di luce (progress. km 18,575) che consente di superare il canale artificiale costruito nel fosso Marzoccolo, ed un sottovia alla progressiva km 18,751 facente parte dello svincolo di Montalbano. Proseguendo con la stessa pendenza la strada in progetto si innesta su quella esistente facente parte dell'8° lotto ancora non realizzato;
- l'importo del progetto risulta pari a circa 95 MLD di cui circa 64 MLD per lavori a base d'appalto e circa 30 MLD per somme a disposizione da cui risultano circa 450 milioni per opere a verde e 1.600 milioni per barriere antirumore;

**considerato che:**

- la SS. 106 si sviluppa da Taranto a Reggio Calabria per una lunghezza complessiva di 490 Km., e rappresenta l'unico collegamento tra la Calabria, la Basilicata, la Puglia le regioni del versante adriatico; la direttrice risulta quindi interessata da notevoli ed intensi flussi di traffico soprattutto di merci, ai quali, nei periodi estivi, si sommano i flussi turistici anch'essi rilevanti e costituisce un'arteria di importanza interregionale e nazionale, costituendo l'alternativa nel tratto calabro all'A3 SA-RC e l'unico collegamento diretto della A14 Adriatica con la Calabria. Nella situazione attuale, essa svolge anche il ruolo di strada comprensoriale, intercomunale ed, in alcuni casi, di strada urbana ed interpodereale;
- nei tratti ricadenti nel territorio della Regione Basilicata la S.S. 106 attraversa il comprensorio del Metapontino che è composto dai territori dei Comuni di Nova Siri, Rotondella, Policoro, Montalbano Jonico, Scanzano Jonico, Pisticci e Bernalda, tutti ricadenti nella provincia di Matera;
- allo stato attuale l'arteria, che presenta in gran parte una sezione trasversale assimilabile al tipo IV C.N.R., risulta interessata da un traffico giornaliero medio totale (TGM) di circa 14.000 veicoli complessi nei due sensi di marcia, di cui circa il 27% costituito da mezzi pesanti. La situazione



# Il Ministro dell'Ambiente

inoltre risulta aggravata dai numerosi accessi a raso e dalla presenza di semafori nei centri abitati attraversati. L'infrastruttura presenta quindi un tasso di incidentalità piuttosto elevato;

- il progetto per l'adeguamento della S.S. 106 "Ionica" propone l'ammodernamento dell'infrastruttura al tipo III C.N.R. con gli obiettivi del raggiungimento di livelli di sicurezza equiparabili agli standard nazionali ed europei e di un incremento sostanziale della sua capacità.

La prima redazione del progetto di massima dell'adeguamento a quattro corsie della strada in oggetto, risalente al 1989 per incarico della Regione Basilicata, presentava una sezione trasversale del tipo I CNR. Esso fu poi rielaborato in fase di approvazione dal Consiglio di Amministrazione dell'Anas, (con voto n° 50 del 25.1.1990) adottando la sezione del tipo III CNR e riducendo pertanto la zona di occupazione.

Dalla corografia generale si evince che per i lotti I, II, III e IV si prevede una variante alla S.S.106, mentre per i restanti lotti si prevede l'adeguamento in sede;

#### osservato che:

- l'area è sottoposta al vincolo paesistico (ai sensi della Legge 1497/39, al D.M. 27/06/69, alla Legge n° 431 del 1985, alla Leggi regionali n° 3/90 e n° 50/93) la Regione Basilicata - Dipartimento Assetto del Territorio - Ufficio Territorio di Matera - Servizi BB.AA. ha rilasciato autorizzazione n° 5139/97 per la realizzazione delle opere di adeguamento della SS. 106 allo standard C.N.R. III (visto il parere favorevole della Commissione Regionale per i Beni Ambientali del 24.07.1997);
- per quanto attiene all'occupazione di aree destinate dal P.R.G. di Scanzano Jonico a "verde di vincolo" il Consiglio Comunale di Scanzano ha espresso (ai sensi dell'art. 81 comma 3 del D.P.R. n° 616/77) con delibera n° 17 del 27/06/1997, parere favorevole al progetto di adeguamento presentato dall'ANAS;
- l'Ufficio Territorio di Matera - Difesa del suolo e Consolidamento della Regione Basilicata (con nota del 5 giugno 1997 prot. n° 3299-3597) ha rilasciato, ai soli fini idraulici, l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori previsti nel "progetto esecutivo delle interferenze" riguardanti il fosso Valle ed il fosso Marzoccolo in agro di Scanzano Jonico;
- la Soprintendenza Archeologica di Potenza ha espresso (con nota del 10/04/1997 prot. n° 6187) parere favorevole al progetto di adeguamento in quanto nell'area d'intervento non incidono vincoli archeologici a norma della legge 1089/39, nè sono noti rinvenimenti d'interesse archeologico;
- le principali infrastrutture presenti, oltre la jonica sono:
  - la S.S. n. 407 "Basentana", che corre parallelamente al fiume Basento e collega direttamente Potenza con la S.S. n. 106 all'altezza di Metaponto;
  - la S.S. n. 598 che attraversa tutta la valle del fiume Agri collegando la S.S. n. 106 all'altezza di Scanzano Jonico e la Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria all'altezza dell'uscita di Atena Lucana;
  - la ferrovia Taranto - Sibari che nel tratto considerato corre parallelamente alla S.S. n. 106 ad una distanza da questa di circa 300 m;

#### valutato che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- dall'analisi dei documenti di pianificazione generali e settoriali emerge la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi e le azioni pianificate;
- l'infrastruttura interessa un'area inserita nella fascia litorale Jonica profondamente trasformata dall'intenso uso antropico, agricolo e infrastrutturale;

riguardo al quadro di riferimento progettuale:

GB [Signature]

- lo studio ha individuato e studiato una alternativa progettuale che prevede l'adeguamento in variante fuori sede della SS 106 su di un percorso che si spinge nell'entroterra, ad una distanza media dalla attuale statale di circa 3,5 km.

Questa soluzione, è stata scartata in quanto avrebbe comportato sensibili danni all'economia locale interessata da un'agricoltura con elevato livello di rendimento e specializzazione. Dal punto di vista paesaggistico questa alternativa avrebbe comportato una rilevante intrusione paesaggistica nel territorio, che presenta interessanti emergenze paesaggistiche, a causa della costruzione di nuove opere d'arte necessarie allo scavalco dei fiumi e delle loro pianure alluvionali.

- la realizzazione dell'opera è prevista in due tronchi successivi per contenere la durata del disagio. Il primo tronco è individuato fra lo svincolo Agri e quello di Scanzano, il secondo da questo allo svincolo di Montalbano.

Lo studio ha elaborato le varie fasi costruttive con i corrispondenti schemi di circolazione da attuare progressivamente alle varie realizzazioni dei vari interventi previsti: rampe esterne, sottovia, galleria, cavalcavia, svincoli;

- l'opera comporta la movimentazione dei volumi di terra di seguito tabellati come valori di massima:

- volume di scavo riutilizzato	m <sup>3</sup>	313.000;
- volume di scavo da porre a rifiuto definitivo	m <sup>3</sup>	170.000;
- totale volume di scavo	m <sup>3</sup>	483.000;
- materiale da demolizione pavimentazione da riciclare nella nuova strada	m <sup>3</sup>	50.000;

- il materiale da portare a rifiuto definitivo, che ammonta a circa 170.000 m<sup>3</sup>, potrà trovare posto in due siti utilizzabili come discariche. Il primo in prossimità dell'area dello svincolo Agri è individuato in una depressione e presenta un volume utilizzabile di circa 106.000 m<sup>3</sup>. Il secondo sito si trova invece nell'area più interna del territorio di Scanzano, nelle immediate vicinanze della S.S. 103, ed è raggiungibile da Scanzano percorrendo quest'ultima per circa 3,5 km; la depressione individuata, di pianta rettangolare, presenta, un volume complessivo di circa 96.000 m<sup>3</sup>.

La discarica più vicina alla statale Ionica può anche essere impiegata parzialmente come volume per lo stoccaggio del materiale da riutilizzare; per quest'ultimo, che sarà limitato ad un volume massimo di 80.000 m<sup>3</sup> per volta, sono state previste anche due aree in prossimità degli estremi del lotto (svincolo Agri e svincolo Montalbano) che potranno anche essere utilizzate come impianti secondari del cantiere; queste aree occupano rispettivamente una piccola superficie e l'area interna allo svincolo di Montalbano in progetto;

- il cantiere potrà essere impiantato in prossimità dell'incrocio di Scanzano che risulta libera da colture o fabbricati; tale posizione risulta baricentrica rispetto al lotto da ammodernare;

- eventuali materiali lapidei sciolti potranno anche essere reperiti in zona presso la cava ubicata lungo la provinciale che si innesta sulla S.S. 103 in prossimità di Masseria Miglio Izzo vicino Montalbano. Questa cava, che dista dall'incrocio di Scanzano circa 14 km, ha una disponibilità approssimativamente di 70.000 m<sup>3</sup> di conglomerati, sabbia e ciottoli.

Per allargare l'area occupata dall'intersezione di Scanzano, è prevista la demolizione del fabbricato inutilizzato individuato dalla particella 49.

- la SS. 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 attiene ai livelli di sicurezza la SS. 106 Jonica risulta, rispetto all'intera viabilità statale nazionale, una delle infrastrutture viarie statali caratterizzata da una elevata incidentalità.

Su di essa transita tutto il traffico merci che, avente quale origine le aree del corridoio adriatico e destinazione la Calabria o Sicilia, dall'autostrada A 24 Adriatica si immette sulla SS. 106 Jonica a



# Il Ministro dell'Ambiente

Taranto o a Metaponto per deviare, successivamente, a Sibari per raggiungere, a Spezzano, la A3 Salerno - Reggio Calabria;

- parte del traffico merci, inoltre, pur avendo origine nelle regioni settentrionali opta per il versante adriatico transitando, al fine di evitare il pagamento del pedaggio autostradale, sulla SS. 16 Adriatica;
- alla suddetta componente di traffico, che rappresenta una quota costante per tutto l'anno, vanno ad aggiungersi, nel periodo estivo, le punte connesse alla mobilità turistica generata dalle varie località balneari localizzate sulla costa e un'ulteriore componente di traffico relativa alla mobilità locale e regionale;

riguardo al quadro di riferimento ambientale:

- la relazione idrologico - idraulica, allegata al progetto, riporta per esteso i risultati dello studio idrologico effettuato nonché gli interventi proposti e le verifiche idrauliche sui fossi interessati dalle acque scaricate dalla piattaforma stradale. Lo studio ha acquisito i caratteri pluviometrici dell'area sede dei bacini idrografici interessati, determinando le portate di piena dei corsi d'acqua intercettati e effettuando una verifica idraulica delle diverse sezioni degli alvei e delle opere progettate per l'attraversamento;
- i fossi principali intercettati dalla strada sono quattro:
  - fosso alla progressiva km 16,910;
  - fosso Valle alla progressiva km 17,765;
  - affluente in destra del fosso Marzoccolo alla progressiva km 18,480;
  - fosso Marzoccolo alla progressiva km 18,575;
- i bacini che alimentano questi fossi sono per lo più piccoli e medi, non monitorati. Pertanto i valori delle portate di piena in questo caso sono stati ricavati attraverso modelli matematici in grado di interpretare il fenomeno afflusso pluviometrico - deflusso superficiale tenendo conto dell'estensione della superficie del bacino, della sua morfologia, della permeabilità dei suoli, del tempo di corrivazione, e dell'altezza di pioggia critica;

Per tutti gli impluvi intercettati, fatta eccezione per il fosso alla progressiva km 16,910, la realizzazione della strada progettata non comporta sensibili variazioni dei relativi bacini imbriferi, cioè non comporta modifica della superficie o della permeabilità superficiale. Per il fosso alla progressiva km 16,910 invece si è rilevato un piccolo aumento di superficie conseguente al differente drenaggio previsto per le aree adiacenti la sede stradale.

Lungo il Fosso Valle, a monte dell'abitato di Scanzano, in contrada Recoleta, è presente uno scolmatore con relativo canale diversivo costruito anni addietro dal Consorzio di Bonifica di Bradano e Metaponto per smaltire il grosso delle portate di piena del Fosso direttamente nel fiume Agri, evitando le frequenti esondazioni che si verificavano nel tratto interno all'abitato di Scanzano prima della realizzazione di tale opera. Tale situazione ha imposto lo studio sia del bacino complessivo che dei due sottobacini a valle e a monte dello scolmatore.

Anche per il fosso Marzoccolo che raccoglie un suo affluente in destra (anche quest'ultimo intercettato dalla Ionica) immediatamente a valle della strada è stato studiato il bacino dell'asta principale, quello dell'affluente e quello complessivo dopo la confluenza.

I fossi interferenti con il lotto VII, allo stato attuale risultano rivestiti e in alcuni casi tombati e regimentati;

- i corsi di acqua attraversati dall'opera, nel tratto di interesse canalizzati, sono caratterizzati da grande variazione stagionale delle portate, legate soprattutto agli apporti idrici dovute alle precipitazioni. La circolazione idrica sotterranea nell'area d'intervento avviene nell'ambito dei sedimenti sabbiosi e conglomeratici, con altezza piezometrica attestata al contatto sabbie-

GB [Signature] mw

conglomerati (circa 6-7 metri). Nella fascia di sottosuolo, al di sotto della galleria artificiale, è stata rinvenuta la falda ad una profondità che varia dai 13,00 e 15,00 metri dal piano campagna, successivamente stabilizzatasi a 6,00 metri circa dal piano campagna. E' probabile che in questi tratti, tenuto conto della escursione elevata, potrebbero trovarsi localmente falde localmente in pressione. Per motivi cautelativi, lo studio ha quindi preso in considerazione la misura della falda a quota stabilizzata;

- la presenza di falda idrica a pochi metri sotto il piano di campagna e la possibilità di interferenza con questa delle strutture sotterranee (paratie e galleria) ha richiesto, relativamente alla componente idrogeologica (sottosuolo), interventi consistenti nell'impermeabilizzazione dell'intera sezione della galleria e pozzi spia con pompa sommersa.

Tale soluzione consente di monitorare le variazioni dei livelli idrici stagionali in modo da controllare le eventuali interferenze con le strutture. Inoltre, nel caso in cui le quote piezometriche di falda risalgano fino ad un livello di guardia stimato in un intervallo compreso fra i 3,00 - 4,00 m. al disotto del piano di campagna, entrerà in funzione la pompa sommersa in grado di abbassare i carichi idraulici a monte e scaricando le acque nei tombini previsti dal progetto;

- l'area di progetto, inserita nella fascia litorale ionica ha subito una radicale trasformazione delle originarie caratteristiche naturali a causa dell'intenso uso antropico, sia agricolo che infrastrutturale;
- la copertura forestale originaria è stata sostituita dal pascolo, dalla coltura cerealicola, dall'olivo, dalla vite e dal frutteto. Il tratto di territorio interessato dall'opera di ampliamento del tracciato stradale risulta pertanto quasi privo di vegetazione spontanea, circoscritta quasi esclusivamente ai fossi. Anche la componente faunistica risulta semplificata con prevalenza di specie tipiche di ambienti antropizzati;
- per realizzare l'opera in oggetto sarà necessario abbattere circa 30 alberi di pino domestico lungo il lato sinistro della SS. 106 Jonica in direzione Taranto, e circa 100 tra alberi di olivo e di cipresso lungo il lato destro. Quest'ultimi sono impiantati lungo il confine della proprietà dell'azienda Santa Sofia e svolgono funzione di frangivento a protezione dell'agrumeto, mentre gli alberi di pino domestico svolgono una funzione di arredo stradale;
- gli impatti prevedibili a carico della componente agronomica, soprattutto in fase di costruzione, sono la sottrazione di suolo agricolo, la modifica delle condizioni dei suoli adiacenti l'area occupata dalla strada dovuta ai movimenti di terra e al traffico che verrà deviato sugli itinerari di variante interessando più direttamente le aree produttive.

La quantità di suolo agricolo sottratta dalla strada nelle varie fasi di progetto è equivalente a circa  $m^2$  236.774 di cui  $m^2$  181.209 di occupazione permanente e  $m^2$  55.565 di occupazione temporanea. La maggior parte del suolo da occuparsi nella fase di cantierizzazione è rappresentato quasi sempre da suoli molto marginali dove sarà allocato temporaneamente il materiale di scavo;

- sono state calcolate le concentrazioni dei principali inquinanti (CO, NO, NO<sub>2</sub> e particolato), per ognuno dei 30 ricettori rappresentativi dell'area di studio, riferite alle condizioni meteorologiche attuali, future medie e future più sfavorevoli;
- sono state condotte quindi simulazioni modellistiche per la valutazione dell'inquinamento dell'area in esame sia in termini di concentrazioni medie annue che dei parametri statistici definiti dalla normativa vigente in fatto di qualità dell'aria;
- le concentrazioni simulate per gli inquinanti CO, NO, NO<sub>2</sub>, Particolato, risultano assai inferiori ai limiti normativi vigenti, con alcune eccezioni riguardanti NO<sub>2</sub> nella situazione futura in condizioni peggiori, che, possono essere comunque ritenute trascurabili;



# Il Ministro dell' Ambiente

- le indagini strumentali effettuate per l'analisi della componente rumore hanno evidenziato livelli sonori che, in corrispondenza dell'abitato e nelle fasce prospicienti la direttrice esistente, superano i limiti di immissione previsti per le zone di classe IV ex DPR 14 novembre 1997. In particolare, le misure effettuate presso punti posizionati a distanze variabili fra 15 e 25 metri dal ciglio della strada hanno evidenziato un Livello sonoro equivalente diurno rispettivamente pari a 67,5 e 65,1 dBA, ed un Livello sonoro equivalente notturno rispettivamente pari a 64,6 e 62,2 dBA, a fronte di un valore limite di immissione pari a 65 dBA (diurno) e 55 dBA (notturno);
- le stime elaborate con modello previsionale indicano, per le aree abitate interessate dal tracciato, un incremento complessivamente contenuto del clima acustico, anche in assenza di interventi di mitigazione. In particolare, in corrispondenza del punto di misura posto a 15 metri dall'attuale ciglio stradale, il modello prevede un livello sonoro post operam di 69,7 dBA in periodo diurno (con un incremento di 2,2 dBA rispetto alla situazione attuale) e di 66,4 dBA in periodo notturno (con un incremento di 1,8 dBA). Più generalmente, le stime condotte evidenziano un livello sonoro che, ad eccezione dei punti di misura più vicini alla infrastruttura, si pone al di sotto della soglia diurna dei 65 dBA, mentre la corrispondente soglia notturna viene superata in corrispondenza del 50% dei recettori considerati, con un entità del superamento che varia da 1,5 a 15 dBA;
- il confronto delle previsioni effettuate in presenza di interventi di mitigazione con la situazione attuale (caratterizzata con misure strumentali) evidenzia, secondo lo SIA, un miglioramento generalizzato, con una riduzione dei livelli prevista in 0,5 - 5 dBA in periodo diurno;
- gli interventi di mitigazione rivolti al ripristino dello stato iniziale delle aree coinvolte e al migliore inserimento dell'opera dal punto di vista visivo-paesaggistico consistenti in:
  - creazione di barriere vegetali che saranno opportunamente compattate (sesti stretti) e posizionate ai lati delle carreggiate, con funzione filtrante delle sostanze inquinanti emesse dai veicoli in transito. Esse saranno realizzate con specie autoctone a rapido accrescimento e a foglia persistente;
  - la sistemazione a verde lungo tutta la fascia interessata dall'opera, e in particolare degli svincoli, nonché il ripristino degli esemplari di pino domestico abbattuti lungo il lato della carreggiata.
  - barriere fonoassorbenti e barriere fonoisolanti dell'altezza di 2 o 3 m per una lunghezza totale di 2.228 m e una superficie totale di 5.771 m<sup>2</sup>;

## in conclusione:

- trattandosi di un adeguamento di un'opera già esistente, gli impatti sono riconducibili ad una limitata sottrazione di suolo, all'eliminazione di alberature ai lati della strada, all'intercettazione di falde idriche in corrispondenza della galleria, all'avvicinamento dell'infrastruttura in corrispondenza di alcune abitazioni ed un edificio scolastico;
- gli impatti possono essere ritenuti di entità modesta e contenibili con appropriate misure di mitigazione attuabili nella fascia territoriale coinvolta;
- complessivamente, l'opera in progetto apporta un miglioramento sostanziale del tessuto urbano di Scansano che ad oggi risulta fratturato dalla attuale S.S. 106. La realizzazione della galleria artificiale e la riorganizzazione della viabilità di superficie permetteranno infatti la ricucitura urbanistica del territorio comunale apportando un miglioramento generalizzato al clima acustico ed atmosferico;

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

*GP*  
*NRV*

- a) al fine di attenuare l'effetto tamponante delle paratie costituite da pali in cemento armato previste in corrispondenza della galleria artificiale dovrà essere inserito un palo drenante (uno ogni cinque) nella parete della paratia (come proposto nella relazione integrativa ANAS 24 marzo 1998).  
Nel corso dell'esecuzione di lavori dovrà essere previsto un monitoraggio della falda al fine di verificare in modo puntuale le eventuali evoluzioni anomale del regime di falda e adottando, se necessario, tutte le soluzioni tecniche atte al loro contenimento;
- b) per limitare gli eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti dovranno essere previste idonee vasche o disoleatori prima dei punti di immissione nei ricettori naturali, eventualmente accompagnati da materassi di assorbimento lungo le canalizzazioni;
- c) il progetto deve recepire le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale apportando le seguenti modifiche:
- a causa della loro scarsa efficacia, non devono essere realizzate strutture in calcestruzzo ospitanti vegetazione di rivestimento sui lati dei viadotti. Particolare cautela va adottata nell'impianto della vegetazione arborea sugli innesti degli svincoli per problemi di visibilità;
  - nelle scarpate in trincea devono essere prevalentemente impiegate specie arbustive autoctone con disposizione a mosaico;
  - sui substrati minerali sciolti delle scarpate in trincea deve essere riportato uno strato di terreni vegetale in abbinamento con stuoie organiche antierosive, idrosemina e messa a dimora di arbusti autoctoni;
  - i raccordi tra le scarpate in trincea e gli imbocchi della galleria nonché le spalle dei viadotti dovranno essere risolti con il sistema delle terre verdi rinforzate, rinverdate con idrosemina e arbusti pionieri autoctoni;
  - al fine di creare un effetto di grossa siepe naturaliforme ai bordi della strada dovranno essere usate, oltre al frassino e al leccio, altre specie arbustive di macchia disposte a mosaico. I pini abbattuti dovranno essere sostituiti da esemplari di grosse dimensioni e di pronto effetto;
  - prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà presentare alla Regione Basilicata un progetto esecutivo delle sistemazioni a verde con indicazioni della copertura finanziaria nonché le modalità di smaltimento del materiale proveniente dagli scavi;  
per quanto riguarda le tecniche di ingegneria naturalistica si deve far riferimento al documento del Ministero dell'ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997;
- d) oltre a quanto già previsto nello studio per mitigare gli effetti del rumore, il valore del livello equivalente di pressione sonora in corrispondenza del punto più esposto in facciata dell'edificio scolastico dovrà essere inferiore a 50 dBA per il periodo diurno; per tutti gli altri ricettori sensibili lungo il tracciato del VII lotto della S.S. 106 Jonica, in attesa dello specifico regolamento attuativo della legge quadro sul rumore stradale, i valori limite di immissione sono quelli del regime transitorio dell'art. 6 comma 1 del DPCM 1 marzo 1991 e dell'art. 8 comma 1 del DPCM 14 novembre 1997 e quindi dovranno essere inferiori a 65 dBA per il periodo diurno e 55 dBA per il periodo notturno. Le possibili azioni per il raggiungimento di tali condizioni potranno essere:
- ulteriori o più efficaci barriere acustiche;
  - asfalto fonoassorbente;
  - abbassamento in trincea parziale o totale della strada;
  - copertura - chiusura dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda l'edificio scolastico va considerata, ove necessario, anche la delocalizzazione del ricettore a spese dell'ANAS.



# *Il Ministro dell' Ambiente*

**CONSIDERATA** la deliberazione della Regione Basilicata dell' 11 maggio 1998, pervenuta il 26 maggio 1998, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- aggiornare e trasmettere all'Ufficio di Compatibilità Ambientale gli elaborati grafici della paratia della galleria in conformità al calcolo integrativo già presentato ed in atti;
- presentare prima dell'inizio dei lavori le modalità di smaltimento del materiale inerte di risulta proveniente dagli scavi;
- presentare prima dell'inizio dei lavori il progetto esecutivo delle sistemazioni esterne ed a verde con l'indicazione della copertura finanziaria e da sottoporre all'approvazione dell'Ufficio Compatibilità Ambientale;
- la Commissione rileva inoltre che il quadro di riferimento complessivo non costituisce Studio d'Impatto Ambientale per i lotti successivi;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 20 novembre 1998, pervenuto in data 25 novembre 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di seguito riportate;

- i punti maggiormente a rischio possono essere al momento individuati nei due terrazzi che definiscono l'inizio lotto in prossimità dello svincolo per l'Agrina nell'area interessata dal sovrappasso per la provinciale che porta a mare in località S. Sofia e nei pressi del fosso Marzoccolo;

pertanto la locale Soprintendenza ha richiesto che:

- dovrà essere informata con almeno 45 gg. di anticipo sul calendario dei lavori di sbancamento e ricarica;
- eventuali rinvenimenti di manufatti o livelli riferibili ad antica frequentazione devono essere comunque protetti e segnalati tempestivamente;
- gli oneri per i possibili interventi di scavo archeologico dovranno essere a carico dell'Ente richiedente;
- qualora gli stessi interventi mettono in luce resti di strutture antiche, si riserva di indicare prescrizioni vincolanti per la loro salvaguardia;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 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;

## **ESPRIME**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativo al progetto di adeguamento al tipo III della S.S. 106 Jonica lotto VII da realizzarsi nel Comune di Scanzano Jonico, presentato dall'ANAS a condizione che si ottemperi a tutte le prescrizioni sopra riportate del Ministero dell'Ambiente, del Ministero dei Beni Culturali ed ambientali e della Regione Basilicata; il progetto, adeguato alle prescrizioni, dovrà essere inviato prima dell'avvio dei lavori, al Ministero dell'Ambiente, alla Regione Basilicata e al Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali per la necessaria verifica di ottemperanza;

*GR* *AR* *HRW*

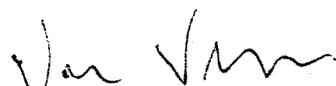
**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS, 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 26 LUG. 1988



**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**



**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**

