

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

S.S. N° 275 "DI S. MARIA DI LEUCA"

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

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

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

PROGETTO DEFINITIVO

COD. BA283

PROGETTAZIONE: ANAS - STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

I PROGETTISTI

Ing. Alberto SANCHIRICO - Progettista e Coordinatore
Ing. Simona MASCIULLO - Progettista

COLLABORATORI

Geom. Andrea DELL'ANNA
Geom. Massimo MARTANO
Geom. Giuseppe CALO'

IL COORDINATORE IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Alberto SANCHIRICO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gianfranco PAGLIALUNGA

RESPONSABILE PROJECT MANAGEMENT E PROGETTI SPECIALI

Ing. Nicola MARZI

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Ing. Vincenzo MARZI

ESTENSORE SIA



**VARIANTI LOCALIZZATIVE
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Sintesi non tecnica**

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. N. PROG.	TOOIA00AMBRE06_A		
L0503A	D 1701	CODICE ELAB. T00IA00AMBRE06	A	-
A	EMISSIONE	Marzo 2022	A. Pili	A. Fernandez
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO
				S. Airaghi

INDICE

1	PREMESSA	2
2	LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	3
3	MOTIVAZIONE dell’opera	15
4	carATTERISTICHE DEL PROGETTO - varianti introdotte	16
4.1	Svincolo 1 Maglie Nord	17
4.2	Svincolo 1b Zona industriale di Maglie	18
4.3	Svincolo 2 Corsi	19
4.4	Svincolo 3 S.S. Maglie – Otranto.....	20
4.5	Svincolo 4 Santa Cesarea Terme.....	21
4.6	Svincolo 5 Muro Leccese	22
4.7	Svincolo 6 Scorrano	23
4.8	Svincolo 7-1 Scorrano sud	24
4.9	Svincolo 7-2 Scorrano sud	25
4.10	Complanare Botrugno	26
4.11	Svincolo 8 Botrugno	27
4.12	Svincolo 8B San Cassiano	28
4.13	Svincolo 9b Nociglia Nord	30
4.14	Scavalco 2 (CV20)	31
4.15	Svincolo 10 (Surano - Ruffano)	32
4.16	Svincolo 11 Montesano Nord	33
4.17	Scavalco 3 (CV10)	35
4.18	Svincolo 12 Montesano – Andrano.....	35
4.19	Svincolo 13 - Zona Artigianale Tricase	37
5	STIMA DEGLI IMPATTI AMBIENTALE, MISURE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE E DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	39
6	CONCLUSIONI	46

1 PREMESSA

Il presente documento rappresenta la Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale per le varianti ritenute localizzative, richiesto dal D.D. 125 del 30/04/2021 che richiama integralmente il Parere n.225 del 6 aprile 2021.

Nel parere di verifica di ottemperanza n. 225 del 6 aprile 2021, è infatti contenuta una prescrizione relativa alla necessità di integrare, per le varianti localizzative contenute nel progetto definitivo 2019, la documentazione già presentata in sede di procedura di VIA, al fine di attivare la procedura ai sensi del dettato dell'articolo 167 "Norme generali sulla procedura di approvazione dei progetti", commi 6 e 7, del D.Lgs. n. 163/2006.

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

La struttura del presente documento ha lo scopo di divulgare i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale anche a fruitori non necessariamente esperti di tematiche ambientali ed è redatto ai sensi delle "Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del SIA (art. 22, comma 4 e Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006)" Rev.1 del 30.01.2018.

Tuttavia, considerata la particolarità dello studio, come meglio si descriverà nell'iter approvativo del progetto (vedi: AUTORITÀ COMPETENTE ALL'APPROVAZIONE / AUTORIZZAZIONE DEL PROGETTO), alcuni contenuti sono stati rimodulati ai fini di meglio rappresentare la tipologia dello studio mantenendo i requisiti di comprensibilità e leggibilità dei contenuti stessi riportati in Tabella 1 e Tabella 2 delle Linee Guida succitate.

2 LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

LOCALIZZAZIONE

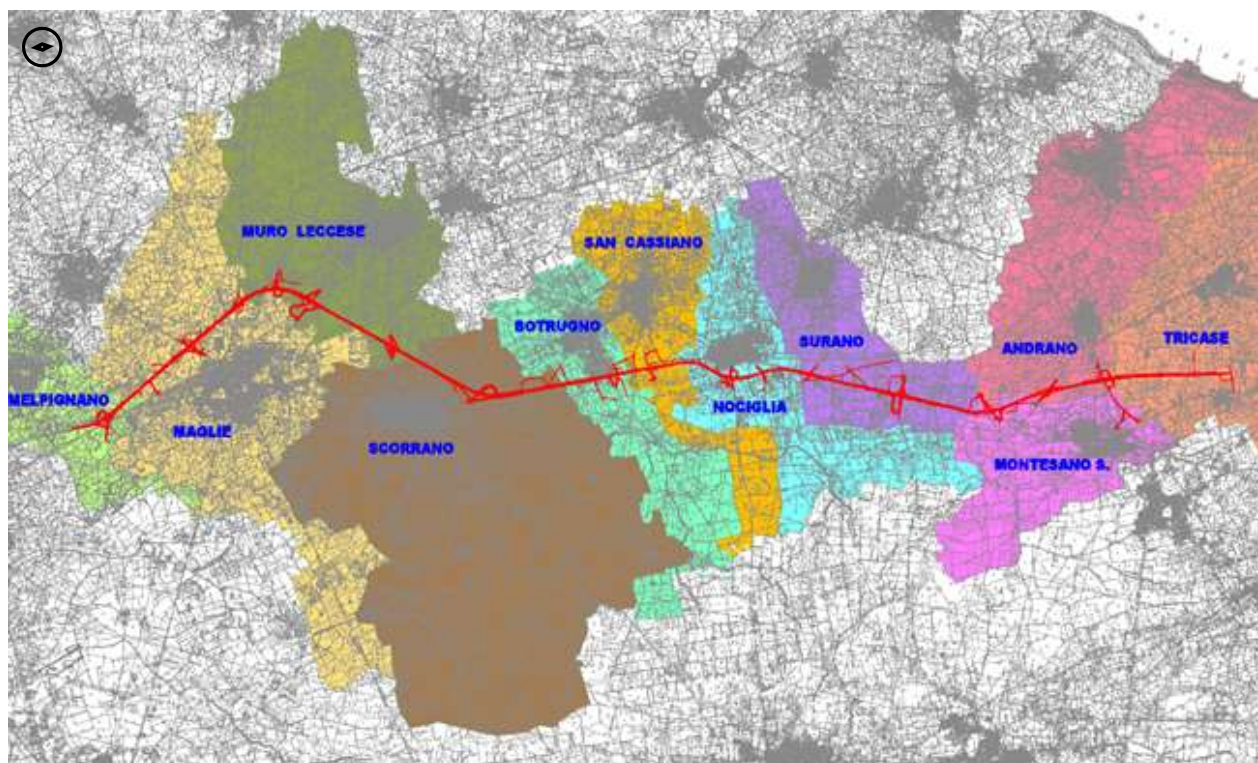


Figura 1 - Inquadramento del Progetto

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto definitivo revisionato oggetto di analisi ambientale è il primo lotto funzionale dell'intervento di ammodernamento della Maglie-S. Maria di Leuca.

Il primo lotto è stato suddiviso a sua volta in tre stralci funzionali:

- 1° stralcio funzionale: dal km - 0+092,65 di prog. al km 10+452,68 di prog. (da Melpignano a Scorrano);
- 2° stralcio funzionale: dal km 10+452,68 di prog. al km 18+140 (da Botrugno a Surano);

- 3° stralcio funzionale: dal km 18+140 di prog. al km 23+270,25 (da Surano alla Z.I. Tricase- Specchia - Miggiano).

Per tali tratti è previsto:

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

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

La revisione del progetto definitivo, prevede la realizzazione dell'asse principale che ripercorre il sedime esistente per un tratto di 18+516 km dalla progressiva 981+700 della SS.16 alla progressiva 18+500 della SS.275. Da questo punto in poi, per un tratto di 4+754 km dalla progressiva 18+516 alla progressiva 23+270, il tracciato è in variante. Inoltre è previsto anche la realizzazione di n. 16 svincoli (4 ex novo e 12 in adeguamento), taluni anche realizzati con l'ausilio di carreggiate complanari all'asse principale contenenti corsie dedicate allo smistamento dei flussi veicolari in ingresso e uscita. È infine prevista la realizzazione di n. 78 strade complanari e/o di servizio, in gran parte previste nel progetto definitivo originario, oltre che l'adeguamento di altre tre strade complanari con la realizzazione di altrettante opere di scavalco dell'asse principale.

Il presente documento rappresenta la Sintesi non Tecnica relativa alle varianti ritenute localizzative, richiesto dal D.D. 125 del 30/04/2021 che richiama integralmente il Parere n.225 del 6 aprile 2021.

Maggiori informazioni progettuali relative alle varianti in progetto saranno fornite nel **Capitolo 4.**

PROPONENTE

Anas

AUTORITÀ COMPETENTE ALL'APPROVAZIONE / AUTORIZZAZIONE DEL PROGETTO

Per quanto concerne le procedure approvative, il progetto preliminare era stato approvato con Delibera CIPE nr. 92 del 20/12/2004, mentre il progetto definitivo era stato approvato con Delibera

CIPE nr. 76 del 31/07/2009. Sullo stesso progetto definitivo la Regione Puglia in data 19/06/2007 aveva approvato l'intervento a due corsie per senso di marcia limitatamente al tratto fino al km 33 circa (svincolo con S.P.210), integrato dalla richiesta di adeguamento e messa in sicurezza del tratto della viabilità esistente dalla S.P.210 fino a S. Maria di Leuca.

Sulla base del progetto definitivo approvato dal CIPE, l'ANAS pubblicava il Bando di gara nella G.U. del 28/12/2009.

Con provvedimento n. 204 del 21.11.2016 l'ANAS ha disposto per la revoca, in via di autotutela, di tutti gli atti della procedura concorsuale indetta per l'intervento di che trattasi, nell'ambito del quale veniva ampiamente motivata la necessità di ritirare l'intero procedimento concorsuale, tenuto conto del mutato quadro esigenziale e per l'effetto dell'inidoneità del progetto definitivo approvato, nel 2009, dal CIPE e posto a base di gara, non risultando quest'ultimo più attuale.

Pertanto, le varianti oggetto del presente studio rispondono alle richieste fornite nel tempo dai portatori di interesse sul territorio.

Al fine di giungere ad un celere riappalto dei lavori, Anas ha valutato di procedere, in prima battuta, alla revisione del progetto definitivo, di un primo lotto funzionale suddiviso nei tre stralci funzionali descritti precedentemente.

Rispetto al quadro procedurale pregresso, che ha portato per altro alla necessità di elaborare lo studio di impatto ambientale di cui alla presente sintesi non tecnica, si richiamano i seguenti atti:

- Parere CTVIA n. 225 del 6 aprile 2021, allegato alla DD 125 del 30 aprile 2021, relativo all'aggiornamento della Procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi dell'articolo 185, comma 4, del decreto legislativo 163/2006;
- Parere CTVIA n. 323 del 5 agosto 2021, allegato alla DD 365 del 28 settembre 2021, relativo al completamento della Procedura di Verifica ai sensi degli articoli 166 e 185, commi 4 e 5 del decreto legislativo 163/2006;
- Parere 372 del 8 novembre 2021 "Definizione del livello di dettaglio degli elaborati progettuali" – art. 20 D.Lgs. 152/2006 allegato alla comunicazione prot. 736893 del 19 novembre 2021.

Data la particolarità dell'oggetto della valutazione, anche in relazione ai pregressi autorizzativi dell'opera, la struttura dello studio, pur rispettando l'impianto previsto dalla norma, è adattata alla specificità del progetto e delle richieste di cui al parere della CTVIA 372 dell'8 novembre 2021 e alle indicazioni della "Relazione Art. 20 del D.lgs 152/2006", che definiscono complessivamente il quadro dei contenuti e degli approfondimenti dello Studio di Impatto Ambientale.

INFORMAZIONI TERRITORIALI

L'opera in oggetto di valutazione è per la maggior parte già approvata ed è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001 n.121 che individua, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito dei "Sistemi stradali e autostradali" del "Corridoio Plurimodale Adriatico" con la dizione "Maglie-Santa Maria di Leuca".

L'asse principale di progetto, orientato in direzione Nord-Sud, si sovrappone per la maggior parte del tracciato all'esistente strada statale SS. 275 della quale si prevede l'ammodernamento. Tale tratto attraversa da nord verso sud i comuni di Melpignano, Maglie, Muro Leccese, Scorrano Botrugno, San Cassiano, Nociglia e Surano.

Solo per il restante tratto, che attraversa i comuni di Montesano Salentino, Andrano e Tricase, l'opera non si sovrappone alla strada esistente ai fini di veicolare il flusso di traffico al di fuori dal centro abitato di Montesano Salentino.

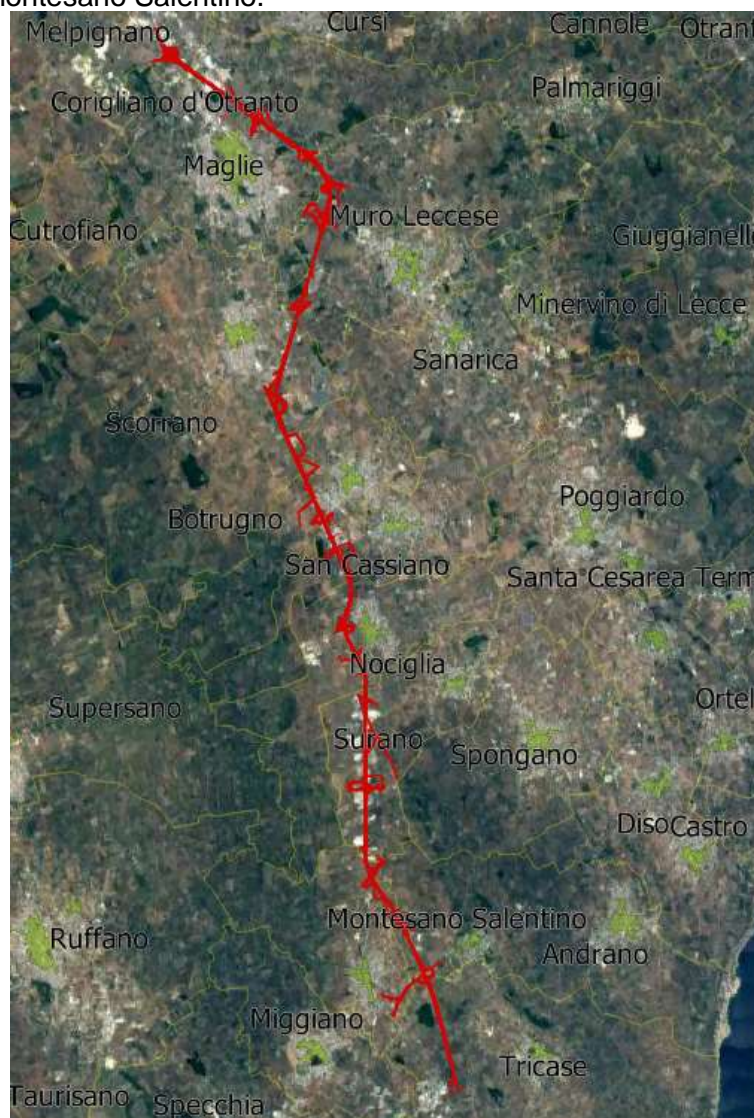


Figura 2 - Vista satellitare dell'area di intervento con indicazione dei centri abitati.

L'intero territorio oggetto di studio ricade, ad eccezione del tratto che attraversa i comuni di Maglie e Melpignano, nell'area geografica del Salento Meridionale, in particolare nell'ambito paesaggistico del Salento delle Serre.

Rispetto al progetto 2005 e conseguentemente alle pregresse valutazioni ambientali, il territorio ha avuto, come naturale una sua evoluzione. Si ritiene che l'elemento di maggior importanza è sicuramente legato alla presenza della *Xylella fastidiosa* che ha determinato la moria di intere colture di olivo determinando, oltre ai ben noti danni economici, una significativa modifica del contesto paesaggistico e percettivo del territorio.

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

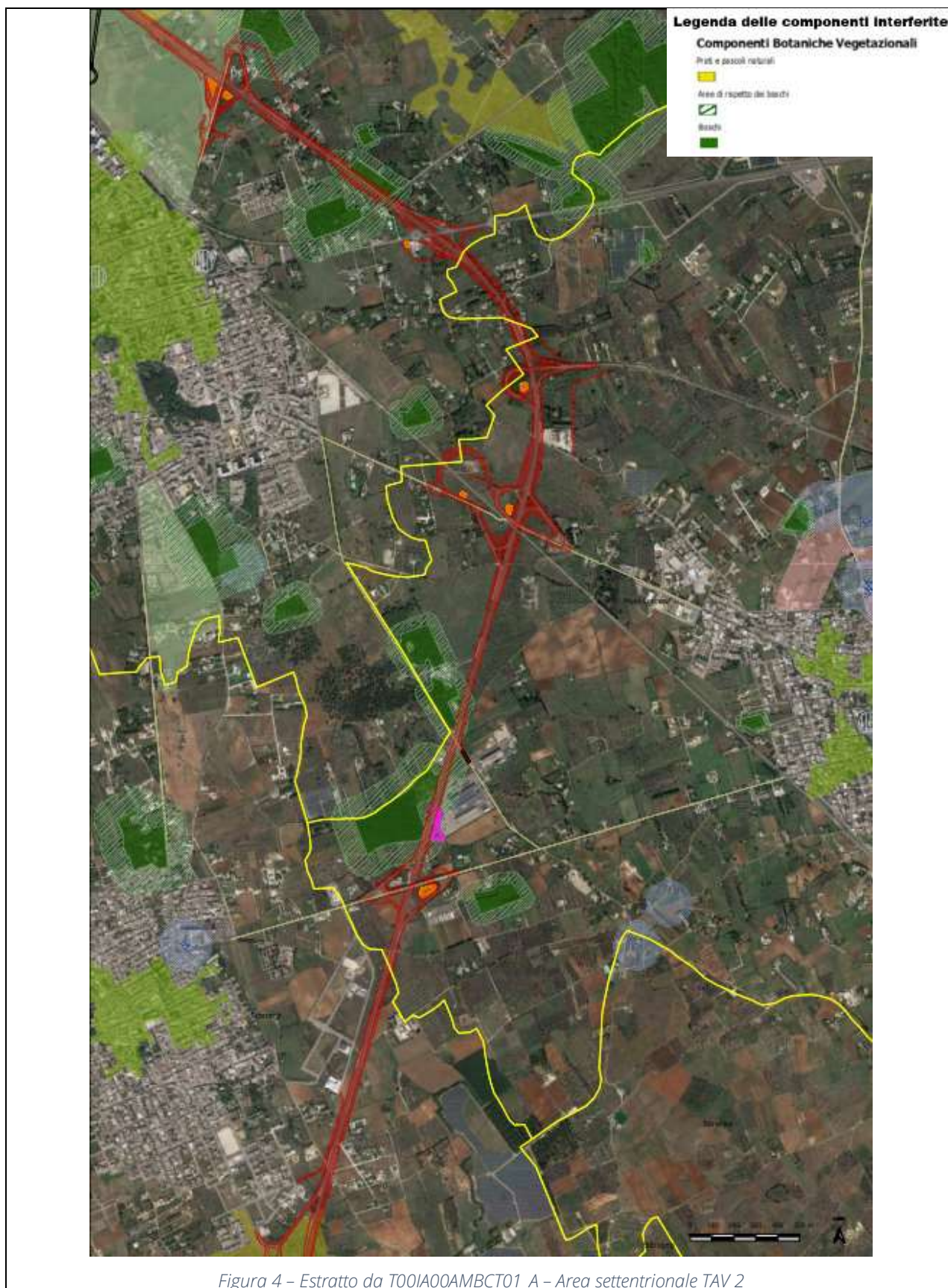
Gli interventi analizzati interferiscono con ambiti disciplinati dalle seguenti norme:

- Aree soggette a vincolo idrogeologico - Art. 43 – 5.
- Boschi – Art. 62.
- Aree di rispetto dei boschi UCP - Art. 63.
- Prati e pascoli naturali - Art. 66.
- UCP – Aree di rispetto delle componenti culturali insediative (100 m – 30 m) - Paesaggi rurali - Art. 83.

Di seguito gli estratti della carta di inquadramento Piano Paesaggistico Territoriale Regionale in ordine da Nord verso Sud.



Figura 3 – Estratto da T00IA00AMBCT01_A – Area settentrionale TAV 1





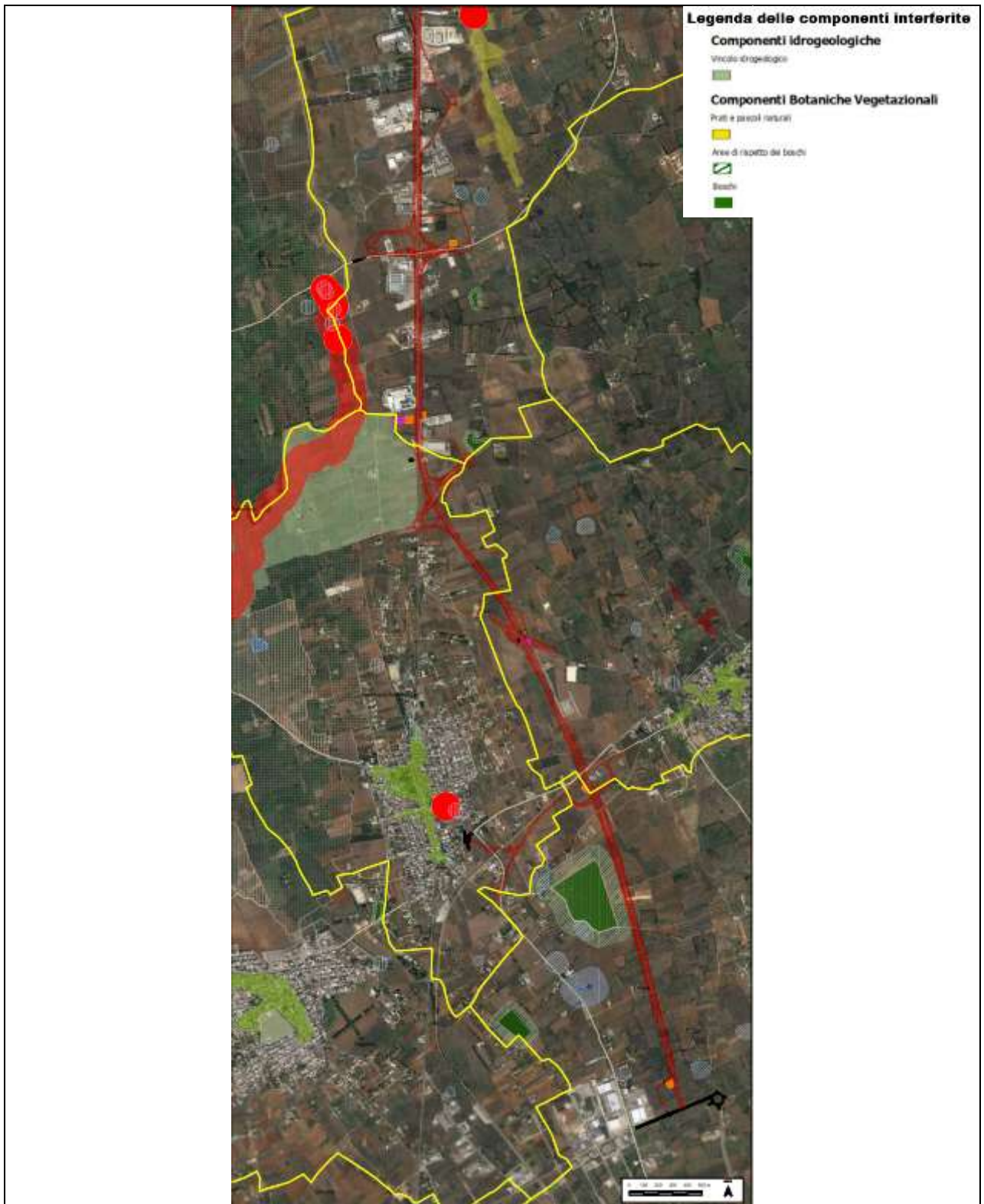


Figura 6 - Estratto da T00IA00AMBCT03_A - Area meridionale

Nonostante le componenti interferite, l'opera può essere realizzata in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle norme vigenti come riportato dall'art. 95 comma 1 delle NTA di seguito riportate:

1) Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è sempre di competenza della Regione.

VINCOLI NATURALISTICI

Il sito **Natura 2000** più vicino, localizzato a circa 90 m dall'asse principale nel comune di Tricase, è il "Bosco Macchia di Ponente" (ZSC IT9150010).



Figura 7 – Estratto dallo screening di valutazione di incidenza con focus sul "Bosco Macchia di Ponente"

In riferimento alla prossimità con la Zona Speciali di Conservazione è stato predisposto uno screening di Valutazione di incidenza (T00IA00AMBRE07_A).

VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto 30 dicembre 1927 ricade nei seguenti settori:

- settore settentrionale, nel comune di Maglie, nell'area che va dalle Prog. 1+200 fino a 2 + 600.

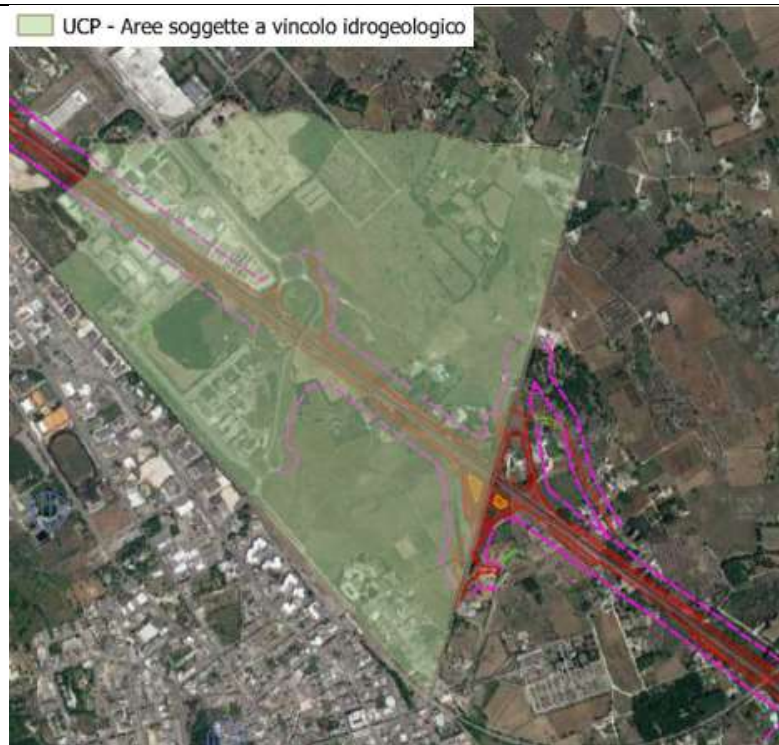


Figura 8 - Vincolo idrogeologico - Settore settentrionale

- Settore meridionale, in prossimità dello svincolo SV11, dove vi sono due interferenze: la prima interferenza, a partire da nord, interessa l'accesso ad una strada secondaria da complanare (prog. 18+440). La seconda interferenza è in prossimità della rotatoria dello svincolo stesso ad ovest dell'asse principale.



Figura 9 - Vincolo idrogeologico - Svincolo 11

Dall'analisi ambientale è emerso che gli interventi non compromettono gli aspetti idrogeologici delle aree interferite.

VINCOLI PAESAGGISTICI

L'unica interferenza diretta con le aree tutelate per legge (boschi – comma 1 lett. g del D.Lgs 42/2004) è relativa ad una porzione di tracciato, nel tratto compreso tra la prog. 3+249 e 3+540. L'area in verde è indicata con freccia nell'immagine seguente.



Figura 10 – Interferenza con area boscata- Estratto da T00IA00AMBCT04_A

Inoltre si segnalano le seguenti aree vincolate limitrofe al progetto:

- Area di rispetto siti storico culturali: “Torre Colombaia e Masseria S. Aloia” che costituiscono notevole interesse pubblico secondo l'ex art. 136 del D.lgs 42/2004. L'area identificata da PPTR è localizzata ad Est del tracciato a circa 200 m dall'asse principale.
- Area di rispetto interesse archeologico: “Menhir Calamauri” e relativa area di rispetto ex art- 142 c.1 lett. m del D.lgs 42/2004 localizzata ad est del tracciato principale.



3 MOTIVAZIONE DELL'OPERA

Le motivazioni di carattere generale dell'intervento nel suo complesso, di cui è già stata acclarata la compatibilità sotto il profilo ambientale nel progetto preliminare, risiedono in un aumento della sicurezza di circolazione nella diminuzione del tasso di incidentalità e nella risoluzione di interferenze con alcuni centri abitati.

In linea generale si può affermare che le motivazioni delle singole varianti sono legate alla necessità di ottemperare alle prescrizioni CIPE n. 76/2009 alla richiesta dei singoli comuni, agli affinamenti sviluppati in fase di Progetto Definitivo. Molte delle varianti consentono anche una minimizzazione degli impatti ambientali, come ad esempio interferenze con aree boscate.

Maggiori dettagli sono riportati nel **Capitolo 4** in cui si riportano le caratteristiche delle varianti progettuali e relative motivazioni.

4 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO - VARIANTI INTRODOTTE

Al fine di chiarire la effettiva natura, estensione e localizzazione delle modifiche progettuali introdotte, già oggetto di analisi in sede di verifica di ottemperanza, è stata prodotta la seguente documentazione in scala 1:2000.

Planimetria delle varianti	
Planimetria delle varianti - SV1 Maglie Nord	T10IA00AMBPL01_A
Planimetria delle varianti - SV1B Zona industriale Maglie	T10IA00AMBPL02_A
Planimetria delle varianti - SV2 Corsi	T10IA00AMBPL03_A
Planimetria delle varianti - SV3 S.S: Maglie - Otranto	T10IA00AMBPL04_A
Planimetria delle varianti - SV4 Santa Cesarea Terme	T10IA00AMBPL05_A
Planimetria delle varianti - SV5 Muro Leccese	T10IA00AMBPL06_A
Planimetria delle varianti - SV6 Scorrano	T10IA00AMBPL07_A
Planimetria delle varianti - SV7 - 1 Scorrano sud	T10IA00AMBPL08_A
Planimetria delle varianti - SV7 - 2 Scorrano sud	T10IA00AMBPL09_A
Planimetria delle varianti - SV8 Botrugno	T10IA00AMBPL10_A
Planimetria delle varianti - SV8B San Cassiano	T10IA00AMBPL11_A
Planimetria delle varianti - SV9B Nociglia Nord	T10IA00AMBPL12_A
Planimetria delle varianti - CV20 scavalco 2	T10IA00AMBPL13_A
Planimetria delle varianti - SV10 Surano - Ruffano	T10IA00AMBPL14_A
Planimetria delle varianti - SV11 Montesano Nord	T10IA00AMBPL15_A
Planimetria delle varianti - CV10 scavalco 3	T10IA00AMBPL16_A
Planimetria delle varianti - SV12 Montesano Andrano	T10IA00AMBPL17_A
Planimetria delle varianti - SV13 Tricase	T10IA00AMBPL18_A

La serie di tavole sopra elencate, suddivise per ambiti di variante, mettono in evidenza le modifiche introdotte ed in particolare quelle che, uscendo al di fuori del corridoio di riferimento ai fini urbanistici, si configurano quali variante localizzative e sono quindi l'oggetto privilegiato dell'integrazione allo studio di impatto ambientale.

Si sottolinea che le minime modifiche relative alle varianti localizzative non impattano in alcun modo la cantierizzazione così come attualmente rappresentate in PD.

Nella tabella che segue si riporta una sintesi delle varianti analizzate.

Ambiti di variante	Nome	Varianti localizzative
SV1B	Zona industriale Maglie	SV1B-a
SV2	Corsi	SV2a
		SV2b
		SV2c
SV4	Santa Cesarea Terme	SV4a
		SV4b
SV5	Muro Leccese	SV5a
		SV5b

Ambiti di variante	Nome	Varianti localizzative
SV6	Scorrano	SV6a
		SV6b
SV7-1	Scorrano Sud	SV7b
		SV7a
SV7-2	Scorrano Sud 2	SV7-2a
		SV7-2b
		SV7-2c
SV8	Complanare Botrugno	SV8a
		SV8b
	Svincolo Botrugno	SV8c
		SV8d
SV8B	San Cassiano	SV8Ba
		SV8Bb
		SV8Bc
		SV8Bd
SV9B	Nociglia Nord	SV9Ba
		SV9Bb
		SV9Bc
		SV9Bd
CV20	Scavalco 2	CV20a
		CV20b
		CV20c
		CV20d
		CV20e
SV10	Surano - Ruffano	SV10a
		SV10b
SV11	Montesano Nord	SV11a
		SV11b
		SV11c
SV12	Montesano-Andrano	SV12a
		SV12b
SV13	Zona Artigianale Tricase	SV13a
		SV13b

4.1 Svincolo 1 Maglie Nord

Le variazioni introdotte alla viabilità ricadono nel corridoio urbanistico e configurano una **variante non localizzativa**. Sono state infatti inserite due vasche di compensazione idraulica all'interno dello svincolo indicate con il colore magenta. In sede di parere n. 225 del 06/04/2021 la Commissione aveva prescritto di posizionare la vasca lato est dello svincolo all'interno dello svincolo stesso, ma al di fuori dell'area circolare adiacente alla zona di rispetto di beni storico culturali di Masseria S. Aloia. Tale prescrizione è stata recepita modificando la posizione della vasca verso nord-ovest ai

fini di allontanare la vasca di smaltimento delle acque meteoriche dall'area da proteggere pur rimanendo all'interno dell'area di pertinenza stradale.



Figura 12 - Svincolo 1 Maglie Nord in variante NON LOCALIZZATIVA. In magenta le vasche di compensazione idraulica come richiesto da parere n.225 del 06/04/2021 e in arancione la vasca di smaltimento delle acque di piattaforma.

4.2 Svincolo 1b Zona industriale di Maglie

Si tratta essenzialmente di una diversa configurazione dell'asta d'accesso all'area industriale di Maglie-Melpignano, attualmente a due carreggiate, ciascuna a doppia corsia per senso di marcia separate da spartitraffico; in sostanza l'attuale carreggiata in uscita dalla Statale verrà utilizzata come viabilità bidirezionale ad unica corsia per ogni senso di marcia, a servizio degli opifici e sarà fisicamente separata dalla carreggiata opposta. Quella attualmente in ingresso alla Statale sarà trasformata in una rampa di svincolo bidirezionale ad unica corsia per senso di marcia e si innesterà alla rotatoria esistente, realizzata dal Consorzio ASI, attraverso un breve tratto di nuova realizzazione. Con una freccia blu nella foto aerea successiva è indicata la viabilità esistente oggetto di nuova configurazione relativamente ai sensi di marcia delle attuali corsie.

Pertanto le uniche opere da realizzare sono il raccordo complanare (freccia arancione) e la rampa di uscita dalla S.S. 275 verso la zona industriale (freccia gialla) che rientrano nell'area già identificata dal corridoio urbanistico.

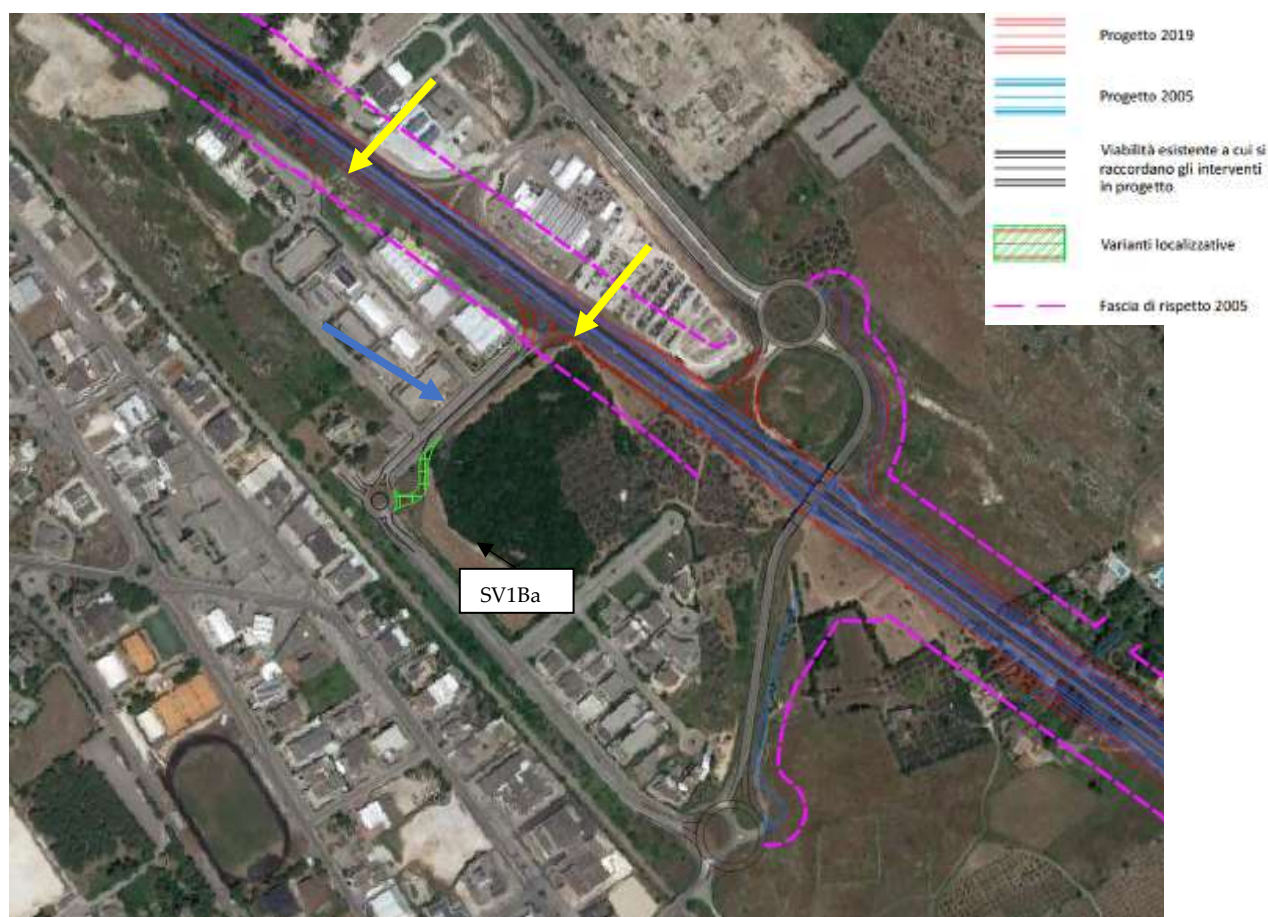


Figura 13 – Svincolo 1b Zona industriale di Maglie con indicazione del tratto in variante localizzativa SV1a. Le frecce gialle indicano i nuovi raccordi da realizzare mentre la freccia blu indica la viabilità esistente oggetto di modifiche alla viabilità.

4.3 Svincolo 2 Corsi

L'originaria rotonda prevista allo svincolo con la S.P.37 Maglie-Cursi e la strada di servizio ad essa afferente, a seguito dell'adozione e successiva approvazione del PPTR Puglia avrebbe interessato un'area perimetrata a bosco (indicato con freccia arancione nell'immagine successiva), per cui si è valutato di traslare l'intersezione e l'innesto della strada di servizio al di fuori dell'area vincolata non essendo comunque possibile rimanere all'esterno della fascia di rispetto della medesima, di cui si parlerà nel dettaglio nel paragrafo di analisi al PPTR. Mentre la nuova rotonda sovrappone all'attuale incrocio a raso canalizzato, il ramo di ricucitura della viabilità locale a nord est dell'infrastruttura si pone in una nuova posizione, al di fuori della fascia di rispetto e costituisce **variante localizzativa Sv2c**.

Mentre, nella porzione a ovest dell'asse principale si evidenziano due varianti localizzative:

- **variante localizzativa Sv2a:** una prima definita dalla scarpata della rampa di svincolo che è stata traslata ai fini di un'ottimizzazione dell'asse di tracciato;
- **variante localizzativa Sv2b:** una seconda rappresentata da un breve tratto di viabilità di accesso ad una proprietà privata altrimenti interclusa.

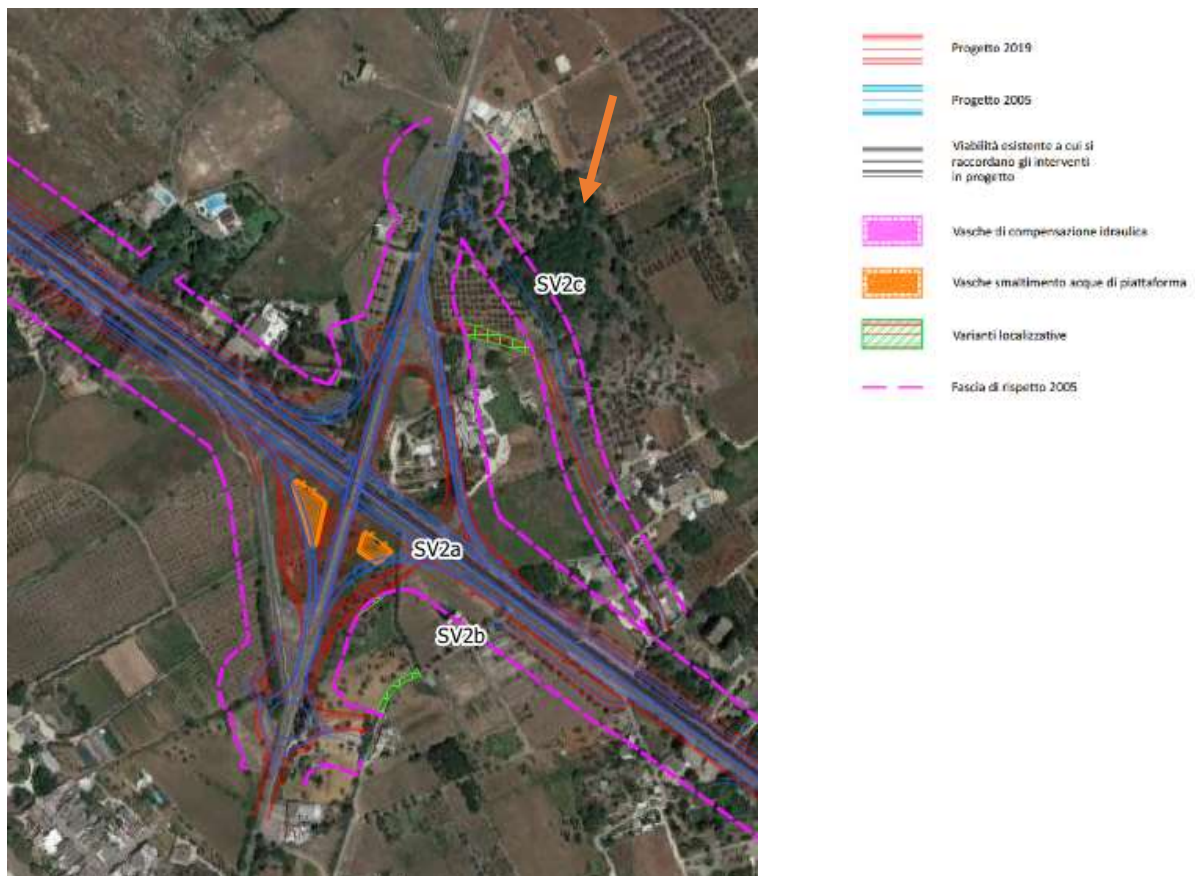


Figura 14 – Svincolo 2 Corsi con indicazione delle varianti localizzative SV2a, SV2b e SV2c. Con la freccia arancione è indicato il bosco perimetrato da PPTR.

4.4 Svincolo 3 S.S. Maglie – Otranto

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

Vi è comunque l’inserimento di una stradina complanare, ad ovest dell’asse principale e all’interno della originaria localizzazione urbanistica che rappresenta pertanto **variante non localizzativa** (freccia gialla).

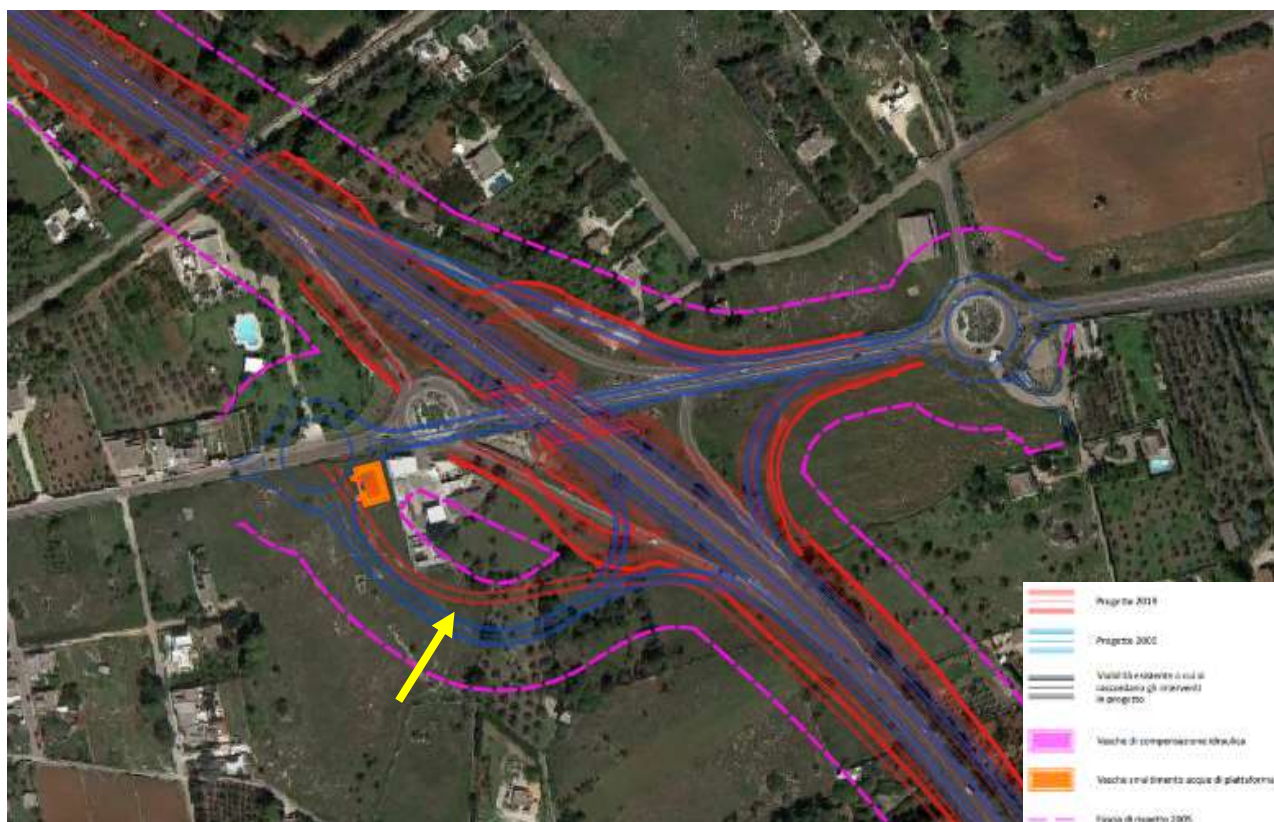


Figura 15 – Svincolo 3 S.S. Maglie – Otranto. Con freccia gialla è indicata la complanare in variante non localizzativa.

4.5 Svincolo 4 Santa Cesarea Terme

È stata eliminata la rotatoria sulla SP 363 su richiesta del Comune di Muro Leccese, indicata con un cerchio rosso, che costituisce variante non localizzativa.

Le due ricuciture della viabilità locale costituiscono **varianti localizzative Sv4a e Sv4b** limitatamente alle porzioni che fuoriescono dalle fasce di rispetto.



Figura 16 – Svincolo 4 Santa Cesarea Terme. Le frecce indicano le varianti localizzative. Il cerchio rosso indica la variante non localizzata.

4.6 Svincolo 5 Muro Leccese

Lo svincolo oggetto di nuova revisione prevede lo spostamento della rotatoria sul lato est ai fini di evitare l'interferenza con un edificio limitrofo alla viabilità (indicato con freccia gialla nell'immagine che segue). Tutti gli interventi sono contenuti nelle aree di fasce urbanistiche fatta eccezione per le due varianti localizzative, sul lato ovest dello svincolo: un ramo di complanare per accesso ad un fondo altrimenti intercluso che costituisce **variante localizzativa Sv5a** e una piccola parte della vasca di smaltimento delle acque di piattaforma **variante localizzativa Sv5b**.

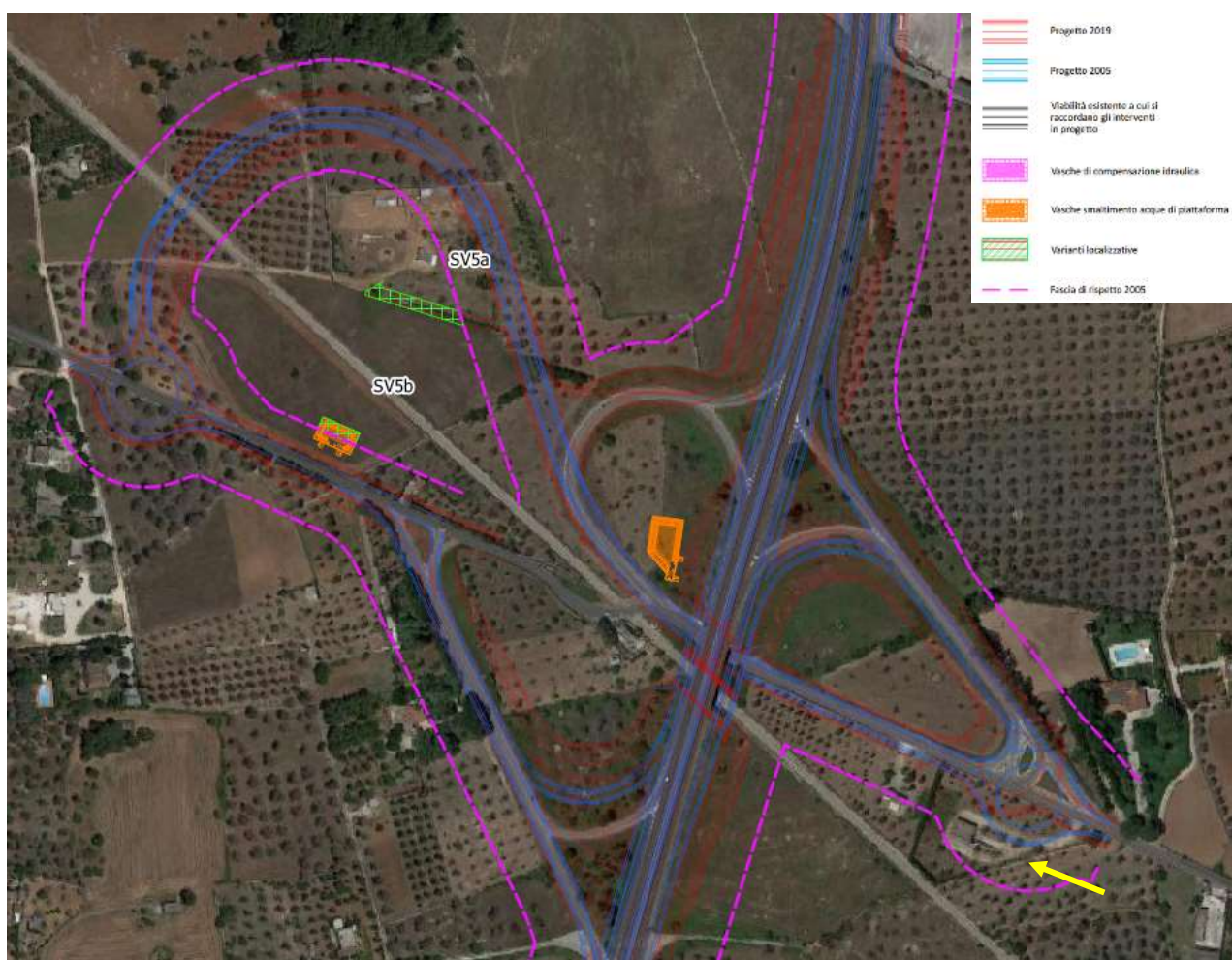


Figura 17 - Svincolo 5 Muro Leccese con indicazione delle varianti localizzative SV5a SV5b.

4.7 Svincolo 6 Scorrano

È stata inserita una vasca di compensazione, in ottemperanza a prescrizione dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale. Pertanto, nell’ultima revisione di progetto la vasca PAI verso Muro Leccese è stata ingrandita e una piccola parte oltrepassa la fascia di localizzazione costituendo **variante localizzativa SV6a**.

Sia l’attuale sede stradale che quella nuova, pur essendo posizionata a ridosso di un’area produttiva, attraversa la fascia di rispetto di un’area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia (freccia blu); per tale motivo si è traslato l’asse principale in maniera da rimanere al di fuori della recinzione che delimita il bosco. Inoltre è stata soppressa la strada complanare che dalla rotatoria est adduceva all’opificio in quanto interessava un’area PAI (freccia arancione).

La rampa di svincolo ad ovest dell’asse principale, che immette in direzione Leuca, è stata traslata a sud del cavalcavia in quanto quella originaria interessava un’abitazione (freccia gialla nell’immagine seguente). Nella nuova configurazione (freccia verde) la rampa fuoriesce, per una piccolissima porzione, dalla fascia di localizzazione e costituisce **variante localizzativa SV6b**.

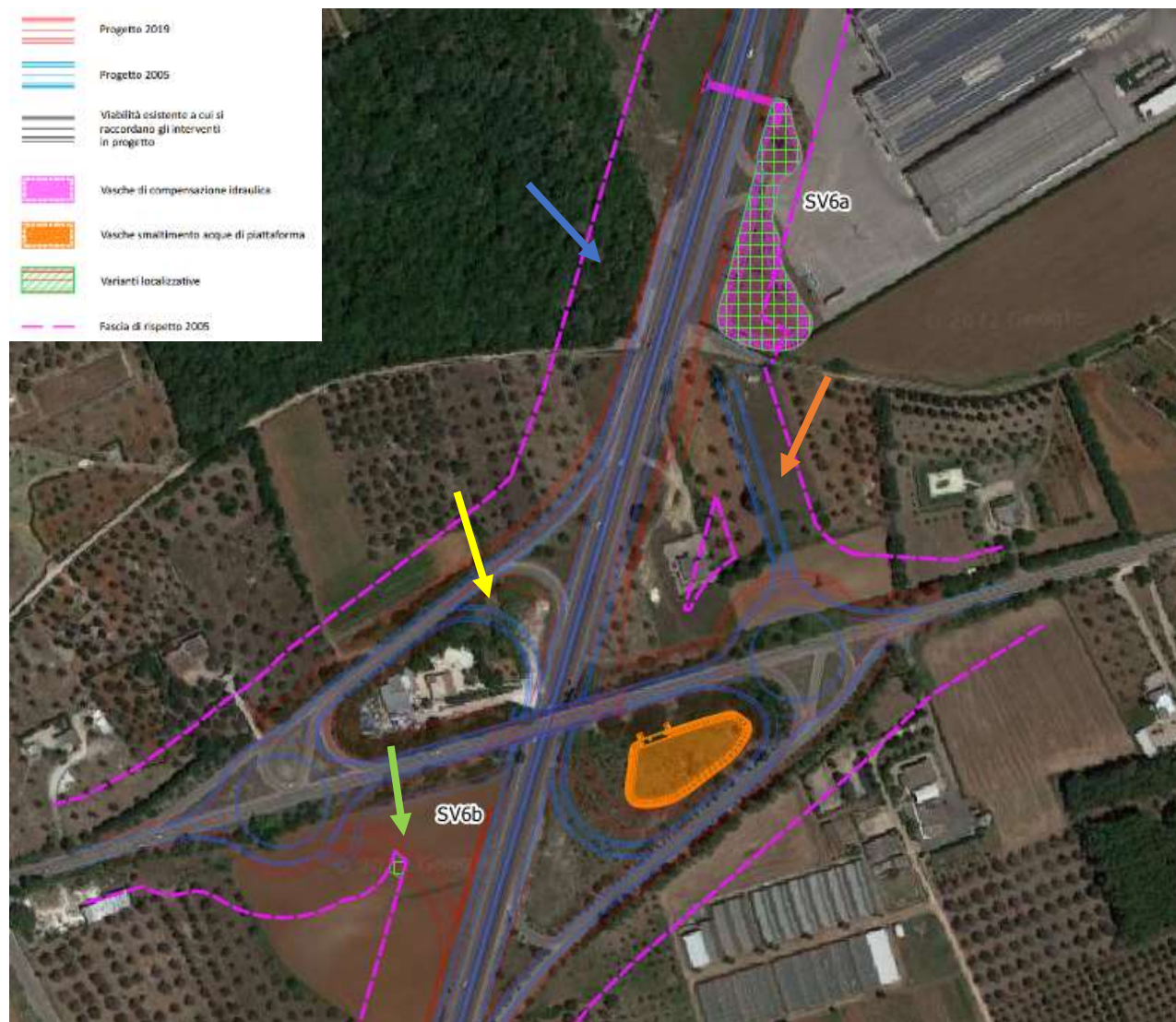


Figura 18 – Svincolo 6 Scorrano con indicazione delle varianti localizzative SV6a e SV6b.

4.8 Svincolo 7-1 Scorrano sud

La rotonda sulla viabilità per Scorrano è stata ridotta rispetto al progetto Preliminare. Inoltre è stata ottimizzata la ricucitura della viabilità esistente oltre ad inserire un ramo di complanare per l'accesso ai fondi interclusi sul lato Est. Lo svincolo è stato leggermente traslato rispetto a quello approvato, per evitare l'attraversamento di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia (freccia gialla nell'immagine seguente); la complanare adiacente lambisce la zona di rispetto.

La traslazione delle rampe di svincolo configura una **variante localizzativa SV7-1b**.

Inoltre, costituisce variante localizzativa la realizzazione della vasca di smaltimento delle acque di piattaforma **variante localizzativa SV7-1a** inserita a seguito dell'ingegnerizzazione del progetto.

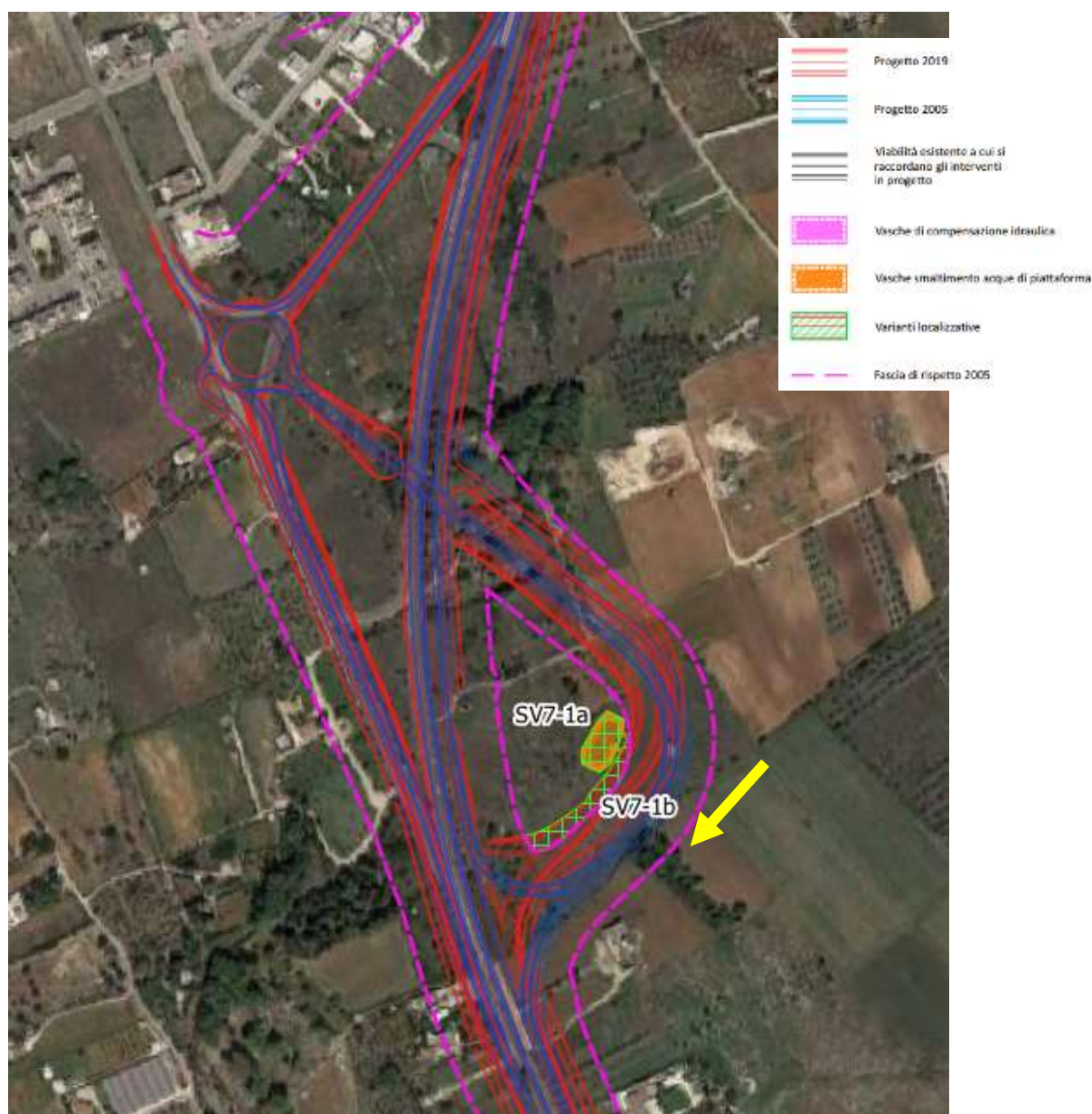


Figura 19 – Svincolo 7 Scorrano Sud con indicazione delle varianti localizzative SV7a SV7b.

4.9 Svincolo 7-2 Scorrano sud

È prevista la sistemazione di una strada interpodereale sterrata, come da prescrizione della Delibera CIPE n. 76/2009 e la traslazione del tratto ortogonale all'asse principale della complanare, già prevista nel PD 2005, sul confine delle particelle, ciò al fine di limitare il frazionamento dei terreni come richiesto dalla società proprietaria dell'area di servizio esistente. Pertanto la variante si inquadra nell'ambito di una ottimizzazione del progetto in relazione ai confini fondiari. Questa modifica, così come l'adeguamento della sezione trasversale delle due viabilità esistenti rappresentate in figura, costituisce **variante localizzativa SV7-2a, SV7-2b e SV7-2c.**

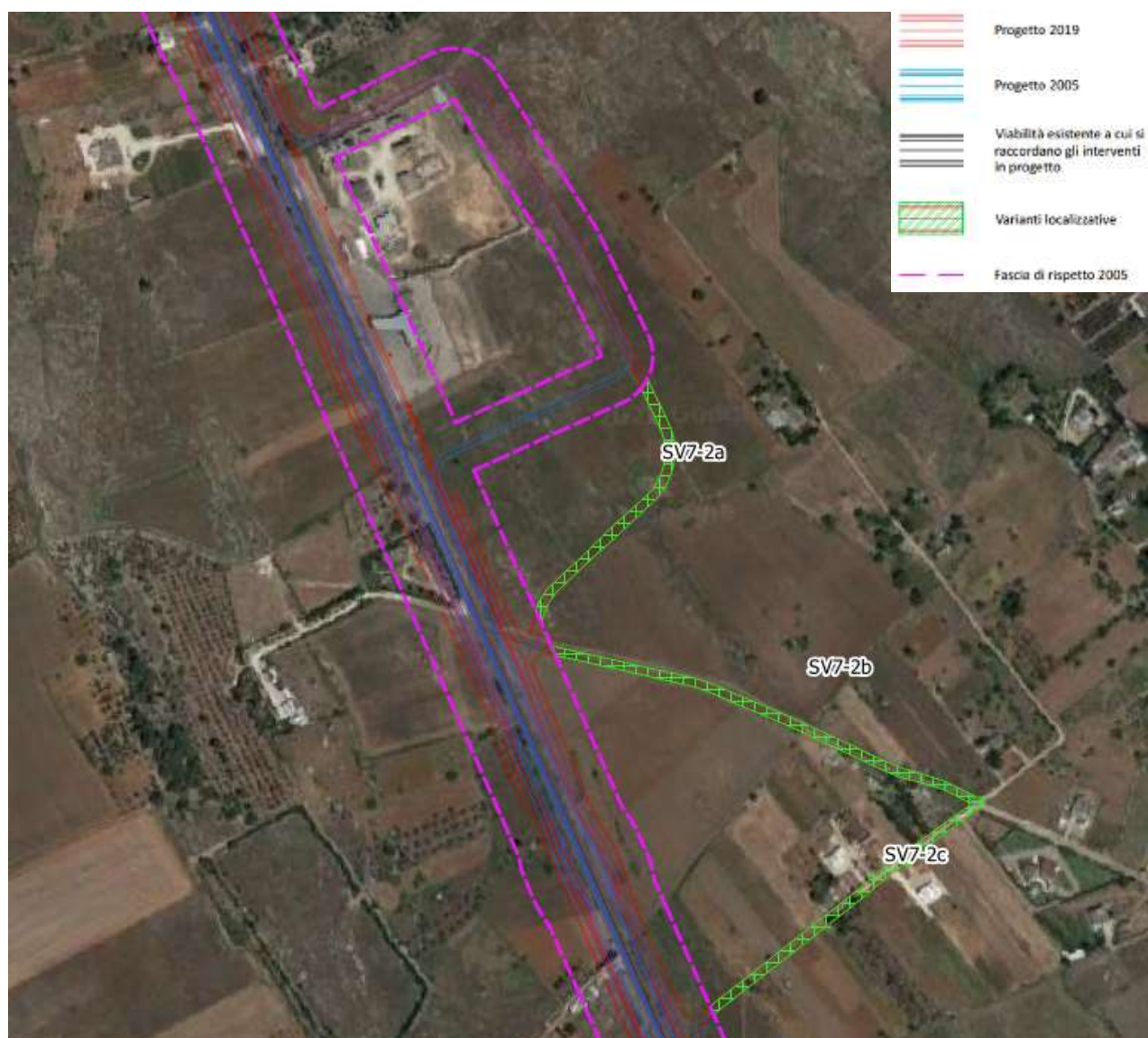


Figura 20 – Svincolo 7-2 Scorrano Sud con indicazione delle varianti localizzative SV7-2a, SV7-2b e SV7-2c.

4.10 Complanare Botrugno

Per quanto riguarda la viabilità terziaria posta sul lato ovest della Statale, ovvero le **varianti localizzative SV8a e SV8b**, la variante in progetto prevede una rettifica e sistemazione della viabilità vicinale esistente al fine di uniformare la sezione a quella della Complanare parallela all'asse principale indicata dalla freccia gialla nell'immagine successiva. La variante SV8a si collega alla viabilità indicata dalla freccia rossa in cui si prevedono interventi limitati che consistono in bitumatura all'interno della sezione esistente. Gli interventi previsti consistono in bitumatura all'interno della sezione esistente. Delle varianti SV8c e SV8d si discuterà al paragrafo successivo.

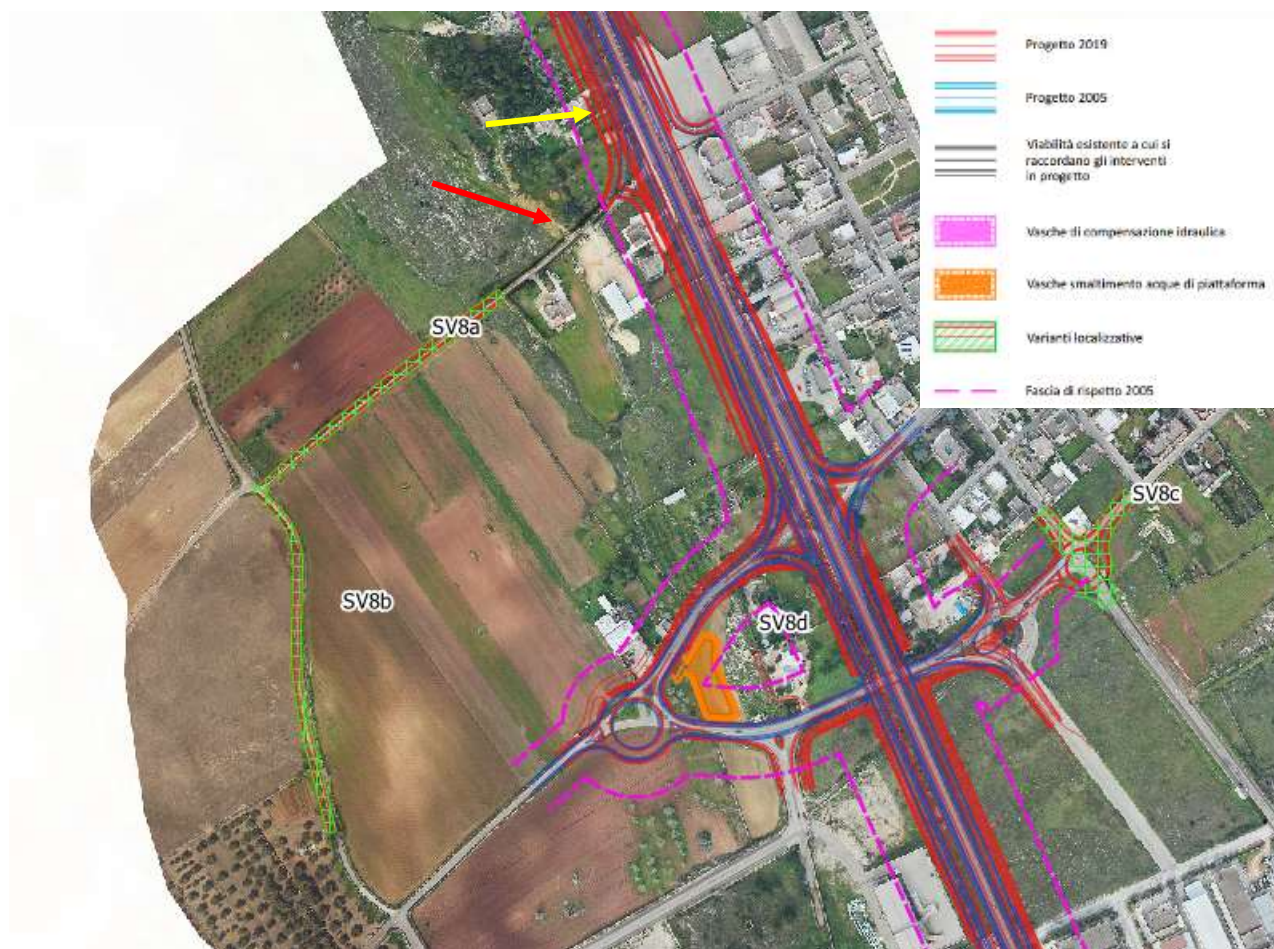


Figura 21 – Complanare Botrugno con indicazione delle varianti localizzative SV8a, SV8b, SV8c e SV8d.

La freccia gialla indica la variante alla quale la complanare si adegua.

4.11 Svincolo 8 Botrugno

Per quanto riguarda lo svincolo 8 Botrugno, sono state apportate modifiche non sostanziali ai raccordi con la viabilità esistente spostando una rotonda dalla posizione indicata con freccia gialla nell'immagine successiva alla posizione attuale dove è presente la **variante localizzativa SV8c**. Tale variante si inserisce in sostituzione all'incrocio esistente, ricadendo quasi interamente su sedime esistente.

Inoltre una piccola parte dell'area della vasca ad ovest della statale fuoriesce dalla fascia urbanistica (freccia verde) costituendo una **variante localizzativa SV8d**.



Figura 22 – Svincolo 8 Botrugno Complanare Botrugno con indicazione delle varianti localizzative SV8c e SV8d.

4.12 Svincolo 8B San Cassiano

Per quanto riguarda le modifiche introdotte alla viabilità ubicata sul lato destro rispetto alla Statale, l'attuale uscita in direzione della zona PIP è stata traslata verso Leuca al fine di allontanarla dagli accessi agli opifici nel frattempo edificati. Nella zona in esame attualmente esiste un cavalcavia, non oggetto di intervento, che collega le due aree produttive, a destra e a sinistra della SS 275; l'attuale rampa di scavalco si innesta su una rotatoria esistente (freccia rossa) posta a ridosso di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia.

In ottemperanza al parere del CTVIA Parere n. 225 del 6 aprile 2021, la rotonda precedentemente prevista nel progetto 2019 non sarà realizzata ma sarà adeguata all'esistente rotatoria per consentire l'innesto della complanare a sud dello scavalco, quest'ultima già prevista nel precedente PD 2005. Pertanto la rotatoria sarà adeguata sul ciglio nord est (**variante localizzativa SV8Bd**) in modo tale che le aree occorrenti per realizzarla ricadano o sulla sede esistente o, quantomeno, all'interno del perimetro del PIP di San Cassiano.



Figura 23 – Svincolo 8b San Cassiano con indicazione delle varianti localizzative SV8Ba, SV8Bb, SV8Bc e SV8Bd.

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

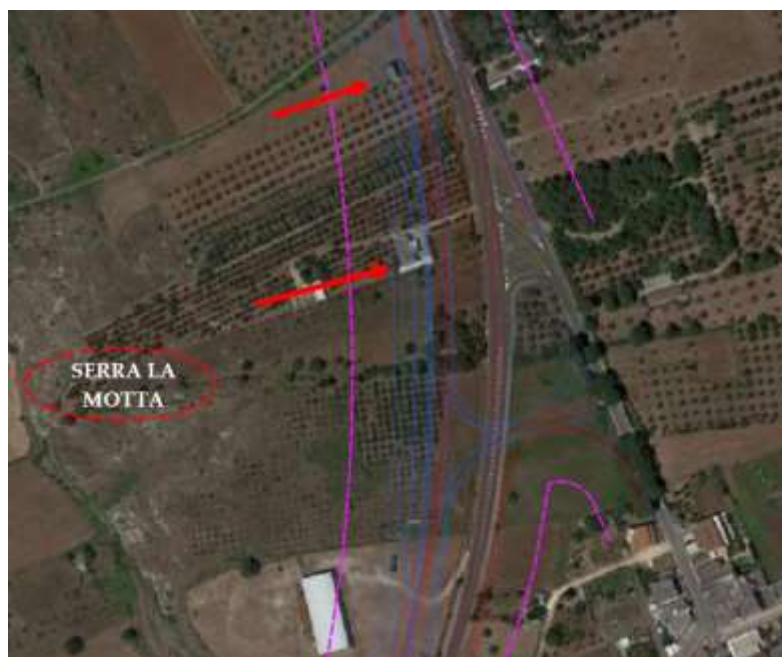


Figura 24 – Modifica all'asse principale con indicazione degli edifici interferiti dal progetto approvato ed indicazione del punto panoramico Serra La Motta dalla quale la nuova variante si allontana.

4.13 Svincolo 9b Nociglia Nord

Le variazioni introdotte alla viabilità ricadono quasi tutte nel corridoio urbanistico. Sono state però inserite, per esigenze di tutela idraulica, due vasche PAI di profondità 1,5 m, denominata **varianti localizzative SV9a e SV9b**.

Inoltre, ad ovest dell'asse principale, è prevista la realizzazione di una strada secondaria di raccordo tra viabilità esistenti (indicate con la freccia rossa nell'immagine seguente. Tale nuova viabilità fuoriesce dalla fascia di rispetto urbanistiche e rappresenta **variante localizzativa SV9c**. Tale viabilità sarà sfruttata ai fini turistici e per itinerari e percorsi ciclabili di pregio paesaggistico.

Sempre ad ovest dell'asse principale per il raggiungimento di un fondo intercluso è stata prevista un ulteriore complanare (**variante localizzativa SV9d**) su traccia di viabilità esistente.

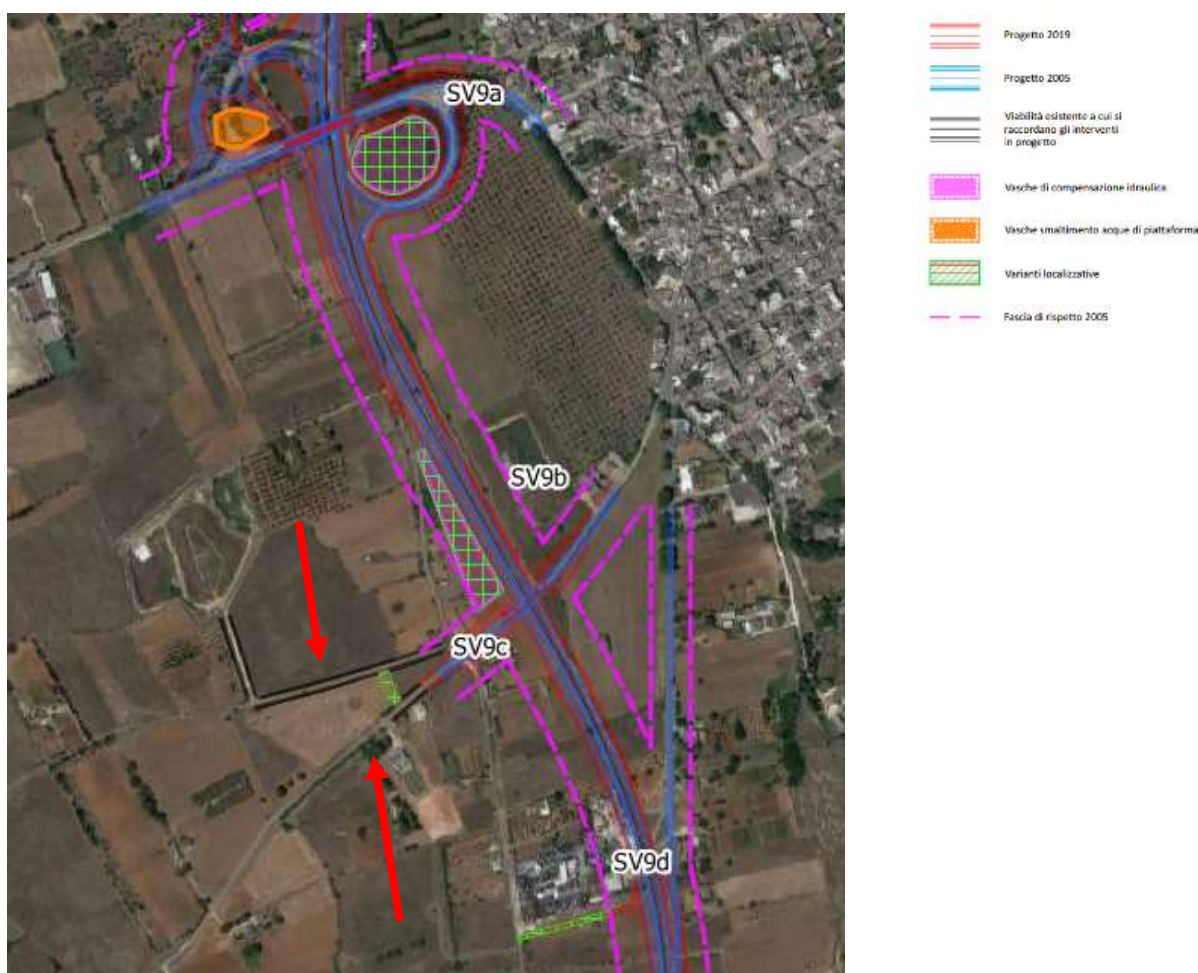


Figura 25 – Svincolo 9b Nociglia Nord con indicazione delle varianti localizzative SV9a, SV9b, SV9c e SV9d.

4.14 Scavalco 2 (CV20)

È stato inserito uno scavalco (**varianti localizzative CV20a e CV20b**) per dare continuità alla via Vecchia Cimitero di Surano come richiesto in sede di conferenza di servizi dal Comune per di mantenere il passaggio di pellegrinaggio storico. Inoltre è stata inserita una rotonda lungo la strada Vicinale Murta, in prossimità dell'incrocio con la viabilità esistente ad Est della S.S.275, ovvero le **varianti localizzative CV20e e CV20d**. Inoltre è stato inserito un breve tratto di viabilità secondaria per l'accesso a fondi interclusi (**variante localizzativa CV20c**).

In generale, anche in questo caso, la viabilità secondaria è stata ottimizzata.

In particolare le varianti localizzative CV20e e CV20d si inseriscono all'interno del percorso ciclopedonale "narrativo" (misto) connettendosi sia con il sistema di percorsi ciclabili che con i corridoi secondari che dalla rotonda proseguono in direzione Nord.



Figura 26 – Scavalco 2 e complanare CV20 con indicazione delle varianti localizzative CV20a, CV20b, CV20c, CV20d e CV20e.

4.15 Svincolo 10 (Surano - Ruffano)

È stata spostata la rotatoria sulla S.P. 172 lato Ovest, al di fuori del corridoio, per la presenza di una stazione di servizio ed è stato migliorato l'inserimento in rotatoria della viabilità prevista a servizio degli opifici presenti sul lato destro della Statale.

Il nuovo innesto della complanare alla rotatoria, costituisce **variante localizzativa SV10a e SV10b**. Dall'elaborato grafico di inquadramento dell'intervento rispetto agli strumenti urbanistici e vincoli del Comune di Surano, di cui di seguito si riporta un estratto, la rotatoria prevista in progetto è localizzata in gran parte all'interno dell'area di pertinenza stradale dell'attuale viabilità all'interno del perimetro di un'area PIP.

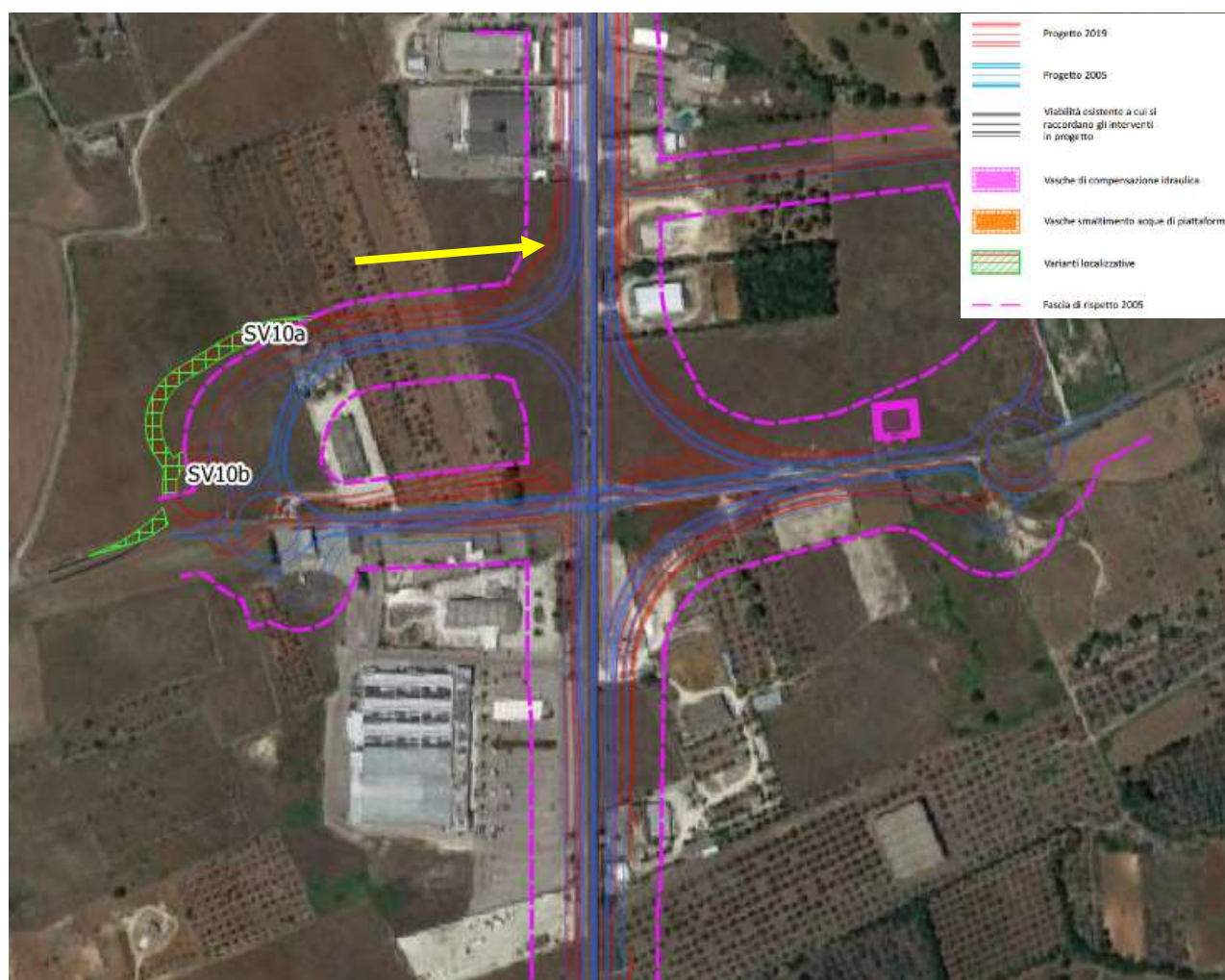


Figura 27 - Svincolo 10 (Surano - Ruffano) con indicazione delle varianti localizzative SV10a e SV10b.

4.16 Svincolo 11 Montesano Nord

Sul lato est è stata inserita una nuova rotatoria (**variante localizzativa SV11c**) e un tratto di viabilità secondaria (**variante localizzativa SV11b**) al fine di razionalizzare il collegamento della complanare allo svincolo Montesano nord e garantire l'accesso in sicurezza all'opificio esistente (freccia gialla).

Si è reso inoltre necessario inserire tre vasche, due per il drenaggio delle acque di piattaforma stradale provenienti da altrettanti impianti di desabbiatura e disoleazione e una terza vasca di compensazione idraulica, solo due nel lato ovest rappresentano variante localizzativa (**variante localizzativa SV11a**). Nel lato Ovest sono stati inseriti tratti di viabilità secondaria (freccie blu) per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi altrimenti interclusi che rappresentano varianti non localizzative.

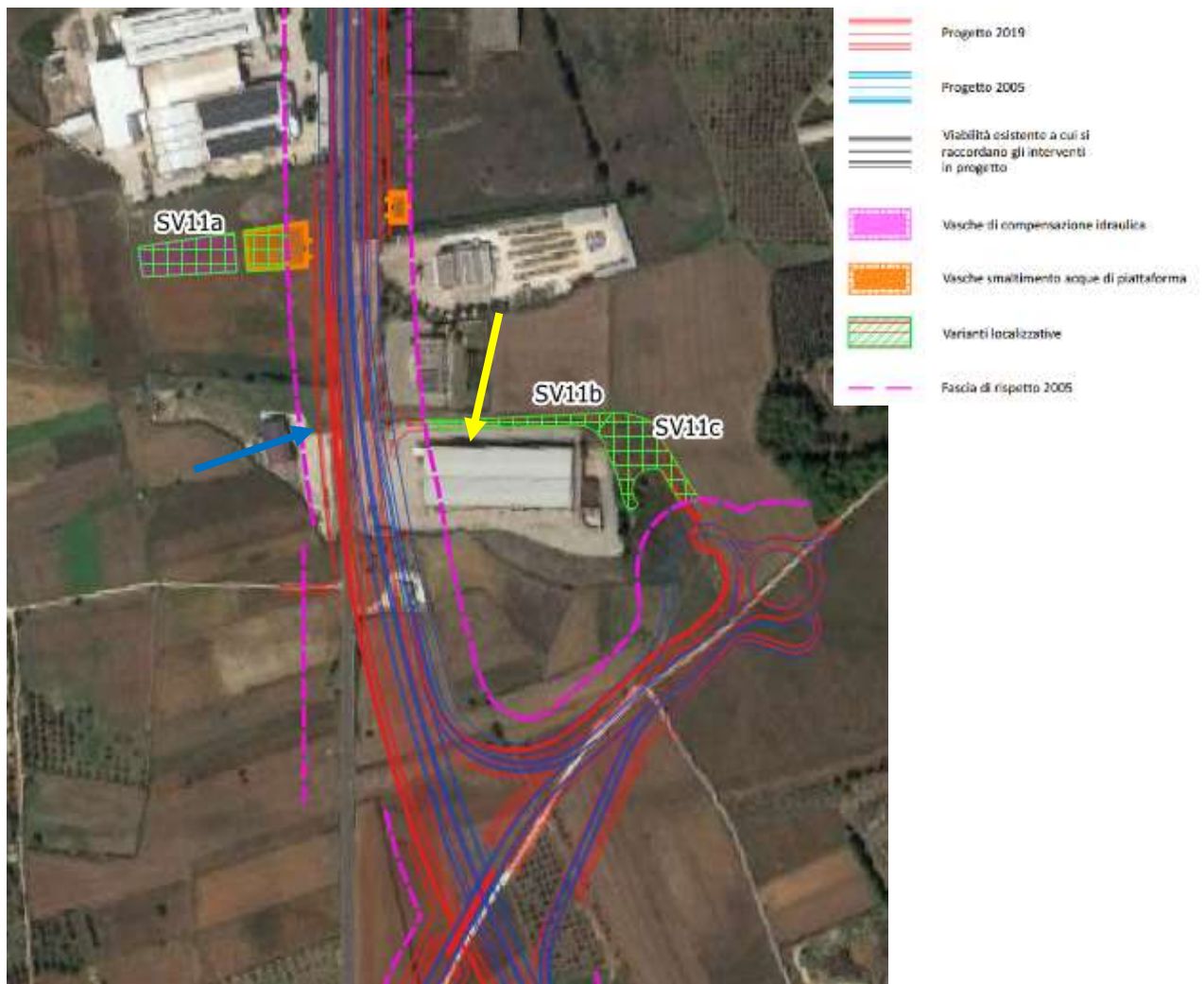


Figura 28 – Svincolo 11 Montesano Nord con indicazione delle varianti localizzative SC11a, SV11b e SV11c.

Inoltre, il tracciato revisionato evita l'interferenza con l'edificio ad est dell'asse principale di cui di seguito di riporta uno stralcio di foto aerea.



Figura 29 – A sinistra l'interferenza tra l'asse principale del progetto approvato (in blu) e l'edificio. A destra progetto revisionato con risoluzione dell'interferenza.

4.17 Scavalco 3 (CV10)

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

Con freccia gialla è indicata la modifica effettuata sulla fascia di rispetto intorno al progetto approvato 2005 (in blu nell'immagine seguente). Risulta evidente dall'immagine che la viabilità secondaria prevista sia coerente con il progetto approvato; pertanto, non rientra tra le varianti localizzative.

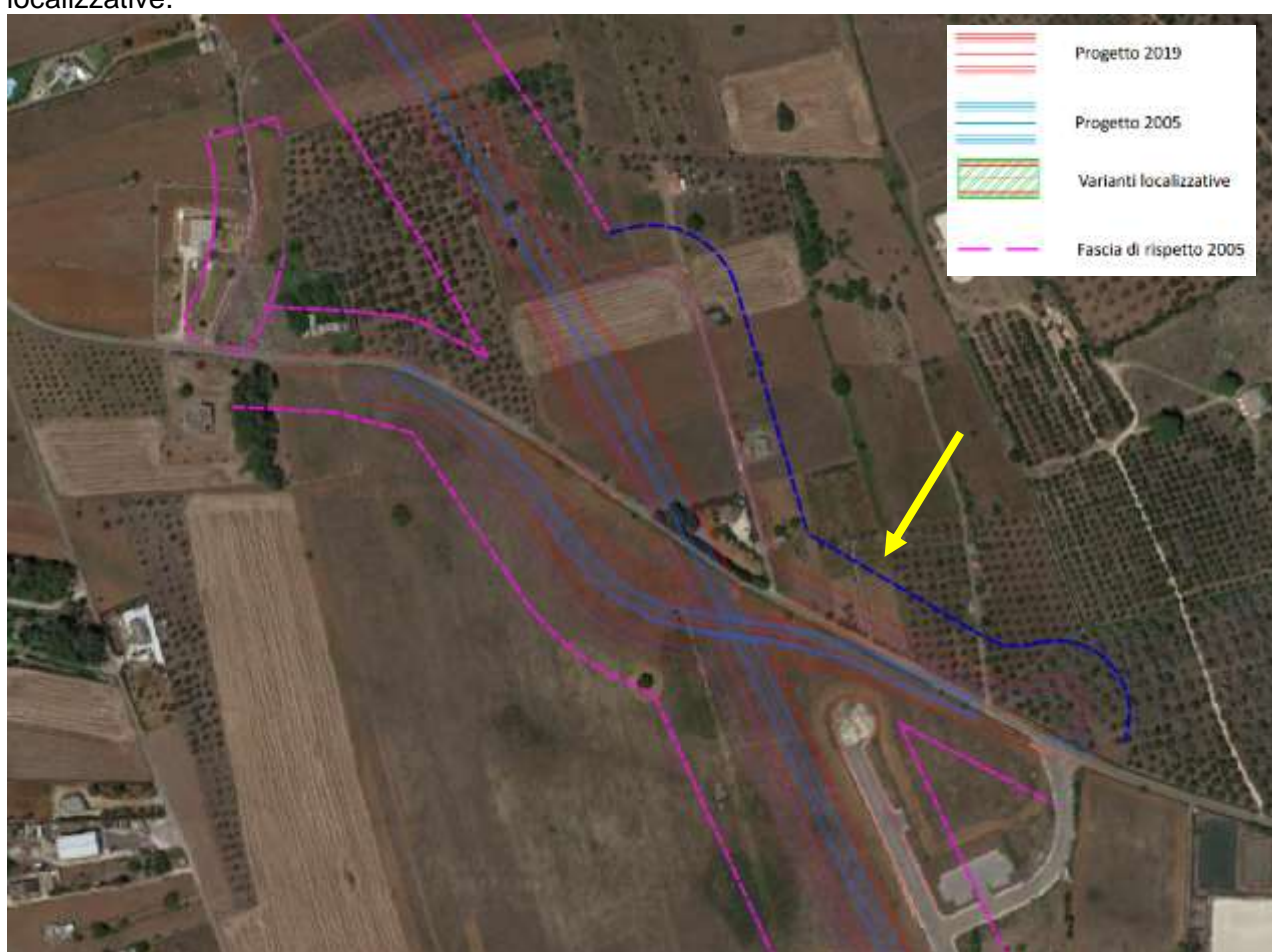


Figura 30 – Scavalco 3 CV10 con indicazione dell'adeguamento della fascia di rispetto 2005 sulla base del progetto approvato.

4.18 Svincolo 12 Montesano – Andrano

35

SINTESI NON TECNICA

ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Puglia

T00IA00AMBRE06_A

La Delibera CIPE n. 76/09 prescriveva su richiesta di Ferrovie del Sud-Est di sopprimere il passaggio a livello presente sulla SP 85 Montesano-Castiglione d'Otranto (fraz. di Andrano). Tale chiusura di fatto isolerebbe la zona P.I.P. (in precedenza descritta), ubicata a nord della ferrovia, dal comune di Andrano. La suddetta Amministrazione Comunale, pertanto, ha chiesto ad Anas di ripristinare il collegamento diretto con la zona produttiva mediante l'inserimento di un cavalcaferrovia.

Si è quindi optato per una razionalizzazione dell'intero svincolo di Montesano-Andrano in considerazione che esso dovrà servire anche i comuni di Miggiano, Specchia e Taurisano ubicati ad ovest dell'asse principale, per cui si è ritenuto opportuno migliorare gli standard di sicurezza, eliminando la curva a gomito prevista nel precedente PD, inserendo due mini rotatorie e adeguando la sezione trasversale a quella prevista dalle norme tecniche per le intersezioni stradali entrate in vigore nel 2006. Completa il nuovo sistema di svincolo una rotatoria sulla S.P. 178 dopo lo scavalco ferroviario lato Santa Maria di Leuca. Il richiesto cavalcaferrovia sarà a senso unico e consentirà di raggiungere la S.P. 85 e l'attuale S.S.275, eliminando l'attuale incrocio pericoloso per Tricase (cerchio rosso). L'attuale tratto di scavalco sarà eliminato e ripristinato mentre, il terreno intercluso tra i rilevati di nuova realizzazione che verrà creato sarà oggetto di sistemazione a verde come interventi di mitigazione ambientale. Le variazioni introdotte ricadono nel corridoio urbanistico ad eccezione delle rampe che rappresentano un tratto di nuova viabilità che essendo esterne al corridoio stesso configurano come una **variante localizzativa SV12a e SV12b**.

Inoltre la rotatoria in direzione di Montesano Salentino (freccia gialla) è attualmente esistente e non si configura come variante localizzativa ma sarà adeguata alla realizzazione del nuovo svincolo di sovrappasso.

Inoltre proseguendo verso sud sull'asse principale del tracciato è presente una complanare limitrofa all'area SIC "Macchia di Ponente". Tale complanare, identificata come complanare di progetto 76, è stato oggetto della Prescrizione CIPE 92/2004 (Prescrizione PROG 6) di seguito riportata: *"Si dovrà elaborare una variazione del tracciato della complanare posta tra il Km 20+700,60 e il Km 23+220,67 che passa a ridosso dell'area SIC, scegliendo un percorso preferibilmente adiacente alla SS 275".* Dall'analisi di dettaglio è emerso che il bosco risulta essere protetto da tutti i lati tramite un muro di altezza di circa 3 m.

Inoltre la strada di progetto renderebbe accessibile i fondi direttamente dalla parte verso la Strada statale permettendo una maggiore protezione del SIC stesso riducendo il passaggio sull'attuale strada esistente.

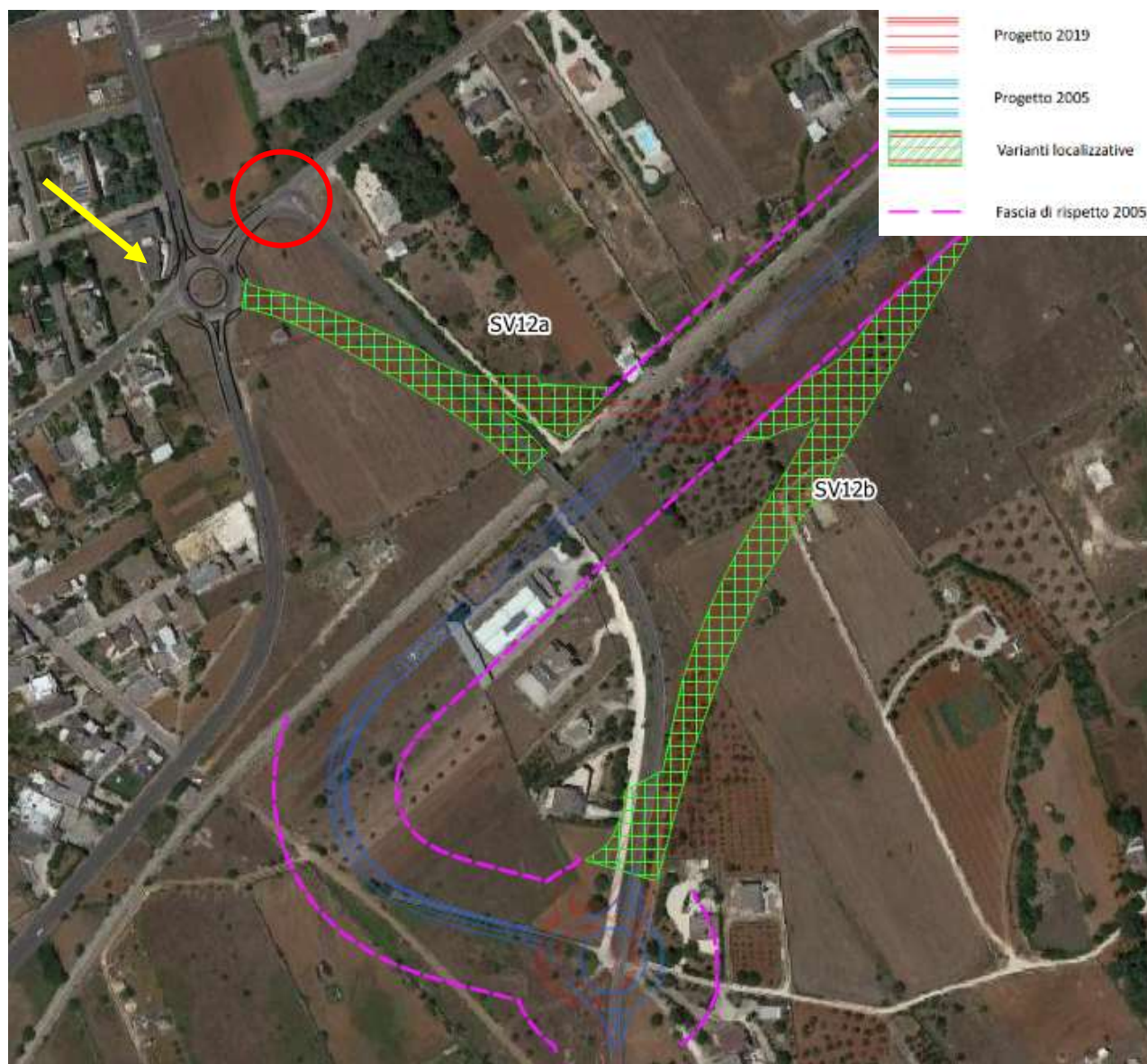


Figura 31 - Svincolo 12 Montesano - Andrano con indicazione delle varianti localizzative SV12a e SV12b

4.19 Svincolo 13 - Zona Artigianale Tricase

Lo svincolo è stato completamente ridisegnato, in considerazione che il Lotto 2 dovrà svilupparsi da Montesano a Leuca ripartendo dall'attuale SS 275 per poi superare a ovest l'abitato di Lucugnano. Al fine di rendere funzionale il I lotto sono stati inseriti tratti di viabilità terziaria sul lato Ovest per ricucire la viabilità esistente e garantire l'accesso a fondi altrimenti interclusi (freccia gialla). È stata inserita una vasca di drenaggio delle acque di prima pioggia, previo trattamento di desabbiatura e disoleazione (**variante localizzativa SV13a**) ed è stata eliminata la rampa di collegamento alla rotatoria esistente sulla S.P. 335 (freccia rossa). Nella nuova configurazione il tracciato risulta ridotto con un ingente risparmio di consumo di suolo. Tuttavia al fine di raggiungere

alcuni fondi interclusi è stata progettata una strada secondaria che non ricade all'interno del corridoio precedentemente individuato e quindi si configura come **variante localizzativa SV13b**.



Figura 32 – Svincolo 13 Zona artigianale Tricase con indicazione delle varianti localizzative SV13a e SV13b

5 STIMA DEGLI IMPATTI AMBIENTALE, MISURE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE E DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Nel prospetto tabellare che segue, sono riportate le valutazioni di sintesi per tutte le componenti oggetto delle analisi dello studio di impatto ambientale.

In particolare l'analisi viene fatta sulla base dei seguenti profili:

- Confronto tra gli impatti generati dal Progetto Definitivo 2005 e l'attuale revisione progettuale con riferimento agli ambiti di variante;
- Valutazione circa l'incremento di impatti eventualmente dovuti alle varianti localizzative.




Il focus della valutazione avviene non in termini assoluti ma in termini relativi confrontando le due versioni progettuali (progetto 2005 e progetto 2019).

Pertanto, nel presente paragrafo sono sintetizzati in apposite schede:




- Una breve descrizione dello **stato attuale** delle aree interessate dal progetto con riferimento ai vari fattori ambientali e agenti fisici;
- la descrizione degli impatti ambientali significativi previsti in fase di cantiere (**durante la realizzazione dei lavori**) e di esercizio (**durante l'esercizio**);
- confronto con gli impatti rispetto al Progetto Definitivo 2005 e l'attuale revisione;

QUADRO DEGLI IMPATTI		
DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO 2005	IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005	INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO 2005
⊕	⊙	⊖



- le misure di mitigazione previste per ridurre gli impatti ambientali ipotizzati
- indicazioni in merito all'eventuale attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, sulle componenti più critiche. Per maggiori dettagli si rimanda alla relazione di monitoraggio ambientale (T00MO00MOARE01 C).

FATTORE AMBIENTALE	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
ATMOSFERA: ARIA 			
STATO	<p>Dall'analisi della "Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia – Anno 2020" – ARPA Puglia" emerge quanto segue per la stazione di monitoraggio più prossima all'area di intervento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biossido di Azoto (NO₂): valore medio di concentrazione è ben al di sotto del limite normativo • Particolato (PM10): valori medi sono inferiori ai limiti annuali massimi previsti da normativa • Particolato (PM2.5): concentrazioni misurate inferiori al limite massimo previsto da normativa sia per i valori medi • Anidride Carbonica (CO₂): nessun superamento rilevato • Ozono (O₃): il valore di concentrazione (per la stazione di Galatina) risulta superiore di 14 µg/m³ rispetto al valore obiettivo. • Biossido di Zolfo (SO₂): le concentrazioni rilevate sono molto inferiori ai limiti previsti dall'attuale normativa 		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		<p>Per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere, legati essenzialmente alle emissioni generate dai mezzi di cantiere e dalle polveri prodotte nei movimenti terra, si sottolinea che le varianti oggetto della valutazione non determinano lavorazioni differenti per tipologia, tecnologie utilizzate e mezzi impiegati rispetto a quelle già previste nel progetto 2005.</p> <p>Per altro, gli interventi oggetto di varianti localizzative, spesso insistono su viabilità già esistenti, e si inseriscono in un contesto a scarsa o nulla presenza di ricettori potenzialmente interferiti. Si ritiene pertanto che i due progetti siano equivalenti in termini di impatto generato e che le varianti localizzative generino un impatto tendenzialmente trascurabile.</p>	<p>L'assetto introdotto dal progetto 2019 non incide in alcun modo sul traffico di esercizio del progetto del 2005 e quindi di quello a suo tempo valutato in fase di Valutazione di Impatto Ambientale. Le soluzioni progettuali sono pertanto equivalenti.</p> <p>Per quanto riguarda le varianti localizzative, trattandosi di viabilità secondarie, nella maggior parte di accesso ai fondi, i volumi di traffico sono da ritenersi trascurabili e conseguentemente trascurabile sarà l'impatto.</p>
MISURE DI MITIGAZIONE		<p>Saranno da attuarsi interventi mitigativi volti al contenimento della diffusione delle polveri già previsti nello studio di impatto ambientale del progetto preliminare dell'opera.</p>	MISURE DI MITIGAZIONE NON NECESSARIE
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE¹	<p>SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.</p>	<p>SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.</p>	<p>SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.</p>
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		<p>IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005</p> 	<p>IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005</p> 




¹ Tutte le attività in tutte e tre le fasi (ante opera, corso d'opera e post opera) hanno durata prevista di 14 giorni



FATTORE AMBIENTALE	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
AMBIENTE IDRICO 			
STATO	La viabilità in progetto non interferisce con il reticolo idrografico né tantomeno con le aree definite dal PAI "Alveo fluviale in modellamento attivo e aree golenali" (Art. 6 NTA PAI Puglia) e "Disciplina delle fasce di pertinenza fluviale" (Art.10 NTA del PAI Puglia). Per quanto riguarda le acque di ruscellamento superficiale sono presenti nell'area dei bacini endoreici ² in cui convogliano le acque.		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		In fase di cantiere i potenziali impatti sono sostanzialmente legati ai rischi di inquinamento causati da sversamenti accidentali. Tale rischio è assolutamente equivalente nelle due soluzioni progettuali a confronto. Per quanto riguarda specificatamente le varianti localizzative, in relazione all'estensione delle opere e alle tipologie di lavorazioni previste, si ritiene che la probabilità di accadimento sia bassa e l'impatto associato complessivamente trascurabile.	In termini complessivi di progetto, la soluzione del 2019 è migliorativa rispetto al PD 2005. Essa infatti prende in carico tutti i presidi di mitigazione dell'ambiente idrico sia dal punto di vista qualitativo che idraulico derivanti dai pregressi iter approvativi. In particolare l'eliminazione delle trincee drenanti previste nel progetto del 2005, consente di migliorare l'efficienza e la qualità della gestione delle acque sotto il profilo ambientale. Per quanto riguarda invece le singole varianti localizzative, trattandosi di viabilità minori, spesso ubicate su strade esistenti, interessate da volumi di traffico trascurabili, l'impatto indotto è complessivamente trascurabile .
MISURE DI MITIGAZIONE		Gli interventi di mitigazione sono collegati a tutte le buone pratiche gestionali di mitigazione del rischio.	Il progetto 2019 contiene tutti gli interventi mitigativi, sia dal punto di vista idraulico che di tutela di qualità delle acque, che rendono il progetto ambientalmente compatibile.
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 	DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 

² Per bacini endoreici si intendono aree in cui gli spartiacque formano una linea chiusa definendo delle aree maggiormente depresse.

FATTORE AMBIENTALE SUOLO E SOTTOSUOLO	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
STATO	L'area di studio si inserisce in un ambito uniforme dal punto di vista geomorfologico, fatta eccezione per il settore sud, area definita Salento delle Serre, caratterizzata da un'alternanza di dorsali e depressioni che si sviluppano in direzione NO-SE. Le aree comprese tra i rilievi sono generalmente occupate da spessori di rocce e sedimenti più recenti, di natura calcarenitica, sabbiosa e argillosa. Nel settore settentrionale, l'area si imposta su un altopiano calcareo lievemente digradante verso il mare, interrotto da terrazzi più o meno rilevati. La monotonia di questo paesaggio è interrotta da incisioni più o meno accentuate, che vanno da semplici solchi a vere e proprie gravine.		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		I rischi per la matrice suolo sono legati ai seguenti fattori: 1- Rischio di sversamento accidentale I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del progetto autorizzato dato che le soluzioni progettuali sono equivalenti. 2- Occupazione di suolo A livello degli ambiti di variante analizzati, il progetto 2005 e quello attuale presentano impatti sostanzialmente equivalenti con le seguenti eccezioni: • Gli ambiti SV8 Botrugno, CV20 – Scavalco 2, SV12 Montesano Andrano presentano una occupazione di suolo maggiore nella soluzione di Progetto Definitivo 2019; • Gli ambiti SV2 Cursi, SV3 SS Maglie Otranto, SV4 Santa Cesarea Terme, SV 13 Svincolo Tricase determinano una minore occupazione di suolo con la soluzione del progetto 2019. Per quanto riguarda le varianti localizzative si è provveduto ad una analisi di dettaglio degli usi del suolo interferiti. Complessivamente le varianti determinano una impronta di circa 86.000 mq in parte interferente con viabilità già esistenti. Alla scala dell'intero progetto si tratta di un incremento di natura trascurabile.	Per quanto riguarda il rischio di occupazione permanente di suolo è stato effettuato un confronto tra il consumo del suolo del PD 2005 e il PD 2019. Si evidenzia come l'attuale soluzione progettuale riduca l'occupazione di suolo rispetto a quella del 2005.
MISURE DI MITIGAZIONE		1- Per quanto riguarda il rischio di sversamento accidentale si possono prevedere interventi rapidi di rimozione e bonifica degli strati di suolo superficiale solo nell'eventualità che si verifichi tale situazione. 2- Nel caso di occupazione di suolo saranno da attuarsi tutte le misure di tutela della risorsa pedologica volte all'accantonamento del terreno vegetale ai fini di un riutilizzo per gli interventi di ripristino.	MISURE DI MITIGAZIONE NON NECESSARIE
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 	IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 

FATTORE AMBIENTALE AMBIENTE NATURALE	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
STATO	L'area di studio si inserisce in un contesto naturale caratterizzato dalla presenza delle seguenti tipologie vegetazionali: 1. Vegetazione degli incolti 2. Vegetazione dei coltivi 3. Vegetazione di pseudosteppa o pascolo 4. Vegetazione di macchia e gariga 5. Vegetazione boschiva 6. Vegetazioni arboreo-arbustive di origine antropica		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		I rischi per l'ambiente naturale sono legati ai seguenti fattori: 1- Interferenza con aree Boscate A livello dei singoli ambiti di variante la soluzione del PD 2019 deve ritenersi migliorativa rispetto a quella del 2005. Ci si riferisce in particolare allo Svincolo SV2 Corsi in cui l'avvicinamento della rotatoria nord all'asse principale consente di evitare l'interferenza con l'esistente area boscata. Anche per quanto riguarda lo svincolo SV7 – 1 Scorrano sud, la soluzione progettuale del 2019 consente di allontanare il ramo dello svincolo da un'area boscata. A livello delle singole varianti localizzative non si rilevano particolari impatti in quanto le opere non interferiscono con aree boscate. Si segnala inoltre che sono stati meglio definiti gli ingombri di alcuni interventi. Ad esempio per quanto riguarda lo svincolo di San Cassiano (SV8Bd) l'intervento si assesta sulla rotatoria esistente che sarà riprogettata sul lato nord garantendo di evitare l'interferenza con l'adiacente area boscata. 2- Interferenza con uliveti e altri alberi L'interferenza con gli uliveti presenti nell'intorno dell'opera è un tema già affrontato nell'ambito del Progetto 2019. Gli obblighi connessi alle misure di contrasto alla Xylella rendono inapplicabile l'originaria ipotesi di un completo trapianto degli esemplari interferiti.	L'esercizio dell'infrastruttura non determina di per sé il rischio di alterazione degli elementi vegetazionali prossimi all'asse di tracciato.
MISURE DI MITIGAZIONE		1- Per quanto riguarda l' Interferenza con aree Boscate si prevede nelle zone di lavoro prossime alle aree boscate sarà necessario utilizzare recinzioni di cantiere che impediscano il danneggiamento da parte dei mezzi d'opera delle aree boscate o singoli esemplari eventualmente prossimi alle aree di lavoro. 2- Nel caso di Interferenza con uliveti e altri alberi in ottemperanza al quadro prescrittivo non si procederà al reimpianto degli ulivi, ma al solo reimpianto di 1450 esemplari da frutto e altri alberi di cui al censimento di giugno 2021.	Si segnala il quadro degli interventi a verde che consentiranno di incrementare il patrimonio di vegetazione naturale nell'immediato intorno dell'infrastruttura.
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 per quanto riguarda l' INTERFERENZA CON LE AREE BOSCATE +	IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 •

FATTORE AMBIENTALE PAESAGGIO 	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
STATO	La vasta area attraversata dell'infrastruttura fa parte di due Ambiti differenti: l'ambito del Tavoliere Salentino che interessa il territorio nord e in cui rientrano i Comuni di Maglie e Melpignano, e l'Ambito del Salento Delle Serre in cui rientrano i restanti Comuni interessati dall'intervento di ammodernamento della SS 275.		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		<p>I rischi per il paesaggio sono legati ai seguenti fattori:</p> <p>1- Alterazione dello stato dei luoghi L'alterazione dello stato dei luoghi dovuto alla presenza fisica dei cantieri risulta equivalente nelle soluzioni del PD 2005 e in quella del PD 2019 in quanto l'ingombro complessivo delle opere risulta il medesimo. Per quanto riguarda le varianti localizzative, in termini generali, si tratta di un impatto complessivamente trascurabile data la modesta entità delle opere.</p> <p>2- Interferenza con i muretti a secco In fase di cantiere saranno interferiti in alcuni casi i muretti a secco. Per quanto riguarda le varianti localizzative l'estensione delle interferenze è estremamente limitata in ragione dell'entità delle opere.</p>	<p>Rispetto agli ambiti di variante oggetto del presente studio, con riferimento all'ingombro visuale, il progetto 2005 e il progetto 2019 risultano generalmente equivalenti per ingombri complessivi, presenza e tipologia di elementi emergenti. Si segnalano i seguenti ambiti in cui sono apprezzabili delle differenze:</p> <p>SV1 – Svincolo Maglie Nord: Il progetto 2019, riducendo l'impronta del ricciolo di svincolo ubicato verso l'area vincolata paesaggisticamente, determina una diminuzione dell'ingombro visuale dell'infrastruttura soprattutto rispetto agli assi di percezione provenienti da Lecce (da Nord). Il progetto 2019 si ritiene migliorativo rispetto a quello precedente favorendo la visibilità della Masseria S. Aloia e Torre Colombaia.</p> <p>CV 20 – Scavalco 2: Le opere di scavalco previsto, in ottemperanza alle prescrizioni formulate, determinano un impatto paesaggistico, dal punto di vista dell'ingombro del manufatto e della percezione visiva, non previsto nel progetto 2005. In ragione della presenza della Chiesa Madonna di Leuca, sul lato ovest, si ritiene che l'impatto paesaggistico sia di livello medio;</p> <p>SV2 – Svincolo Cursi: l'attuale soluzione è decisamente migliorativa rispetto al progetto 2005 in quanto consente di evitare l'interferenza con l'area boscata;</p> <p>Per quanto riguarda le varianti localizzative si tratta di impatti, data la modesta entità delle opere, di natura trascurabile.</p>
MISURE DI MITIGAZIONE		2- Per quanto riguarda le interferenze con i muretti a secco , gli stessi saranno ripristinati ove tecnicamente possibile.	Il progetto delle opere a verde è stato sviluppato con l'obiettivo di inserire in maniera ottimale le opere stradali nel contesto paesaggistico.
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 	IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 

FATTORE AMBIENTALE RUMORE ((c))	FASE		
	PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI	DURANTE L'ESERCIZIO
STATO	I comuni attraversati dall'infrastruttura di progetto ad oggi non hanno approvato un proprio Piano di Classificazione Comunale; pertanto, i valori limite di immissione di riferimento sono quelli fissati dal D.P.C.M. 01/03/1991, determinati sulla base di una classificazione del territorio realizzata anche in ragione della suddivisione in zone urbanistiche, secondo quanto previsto dal D.M. 02/04/1968, n. 1444. Come previsto dalla normativa acustica (D.P.C.M. 1/3/1991, art. 6) le zone A sono state equiparate a classe IV, le zone B alla classe III, le zone esclusivamente industriali alla classe VI e il resto del territorio comunale è stato equiparato alla classe V.		
IMPATTI SIGNIFICATIVI		Le tipologie di lavorazioni, e quindi di emissioni, previste nel progetto 2019 rispetto a quelle del progetto 2005 sono identiche, pertanto gli impatti si ritengono equivalenti. Con riferimento alle varianti localizzative, in relazione alla tipologia di opere previste, si ritiene che l'impatto sia sostanzialmente trascurabile.	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale si è provveduto ad aggiornare il censimento dei ricettori e a valutare ulteriori necessità mitigative. Sono state introdotte 3 nuove barriere in corrispondenza dello svincolo di S. Cesarea Terme, Svincolo Scorrano Sud, e in prossimità dello svincolo Nociglia Nord. Le varianti localizzative, riguardando ambiti di viabilità secondaria ed essendo interessate da volumi di traffico non significativi, non determinano la necessità di utilizzo di barriere fonoassorbenti.
MISURE DI MITIGAZIONE		Qualora le lavorazioni siano prossime ai ricettori sarà necessario adottare recinzioni di cantiere con pannello fonoassorbente.	E' previsto l'uso di barriere fonoassorbenti a protezione dei ricettori localizzati in prossimità del tracciato.
ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE ANTE OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE CORSO D'OPERA.	SONO PREVISTE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO in FASE POST OPERA.
CONFRONTO CON GLI IMPATTI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO 2005		IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 	IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO 2005 

6 CONCLUSIONI

A valle delle valutazioni di carattere generale fatte nel quadro sopra riportato, e specifiche per ogni ambito di variante nell'analisi delle singole componenti, si ritiene che le modifiche apportate determinano diffusamente **impatti equivalenti tra le due versioni progettuali**. Puntualmente il progetto 2019, che recepisce alcune prescrizioni formulate nell'iter autorizzativo, è migliorativo rispetto alla versione 2005. Ci si riferisce in particolare alla minimizzazione delle interferenze a carico di aree boscate.

Il quadro delle valutazioni tiene conto del contesto complessivo in cui è maturato il progetto nella revisione 2019 ed in particolare le varianti localizzative. Si tratta dei seguenti elementi:

- Le modifiche apportate sono legate, nella maggior parte dei casi, alla necessità di ottemperare a prescrizioni formulate nelle pregresse fasi progettuali. Gran parte di queste prescrizioni fanno riferimento a necessità esplicitamente espresse dai singoli comuni interessati dal progetto;
- Le varianti localizzative non determinano la necessità di allestire nuove aree di cantiere rispetto a quelle già previste nel Progetto 2019. Le lavorazioni previste sono svolte nell'ingombro dei manufatti o delle sedi stradali previste a progetto, senza dover occupare superfici ulteriori;
- In alcuni casi, l'aggiornamento dello stato dei luoghi ha consentito di verificare che alcuni manufatti, come ad esempio la rotatoria dello svincolo San Cassiano, sono già realizzati nell'ambito di altri appalti. E' stato pertanto possibile perimetrare e circoscrivere in maniera molto puntuale il perimetro e l'ingombro delle singole varianti localizzative.

Si aggiunga che le **varianti localizzative**, oggetto privilegiato della presente valutazione, costituiscono interventi di scala estremamente ridotta rispetto alla totalità delle opere e determinano **impatti generalmente trascurabili** a carico di tutte le componenti.