

ST PUG -Progettazione

Trasmessa a mezzo PEC

Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza  
Energetica  
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI  
AMBIENTALI  
DIVISIONE V - PROCEDURE DI  
VALUTAZIONE VIA E VAS  
[va@PEC.mite.gov.it](mailto:va@PEC.mite.gov.it)

Oggetto: [ID 9041] : Valutazione preliminare ai sensi del l 'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006.

S.S. N° 16 "ADRIATICA" TRONCO MAGLIE - OTRANTO LAVORI DI AMMODERNAMENTO DEL TRONCO MAGLIE - OTRANTO (TRA IL KM 985+000 ED IL KM 999+000) CON ADEGUAMENTO ALLA SEZ. III C.N.R. 78/80 - COMPLETAMENTO DELLA RAMPA DI USCITA PER MINERVINO DI LECCE CON INNESTO SULLA S.P.59 MEDIANTE INTERSEZIONE A ROTATORIA - LAVORI COMPLEMENTARI: INTERVENTO N.4.

Indizione conferenza di servizi semplificata (L. 241/90 art. 14 comma 2) per l'approvazione del progetto definitivo

Con riferimento all'istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., presentata dalla scrivente Società in data 17/10/2022, per gli interventi in oggetto ed alla successiva comunicazione di codesto Ministero acquisita al prot. Anas n. CDG-891545 del 22/12/2022 con cui si evidenziava la mancanza di adeguata motivazione nella Lista di controllo della necessità di realizzazione dello svincolo sopra richiamato, tra l'altro previsto solo in uscita nonché l'assenza di indicazioni in merito al possibile incremento del flusso di traffico veicolare che verrà a crearsi nella situazione *post operam* con la realizzazione dello svincolo, ed ai possibili impatti sulle componenti ambientali interessate, in particolare atmosfera e rumore, si rappresenta quanto segue.

Premesso che Anas prevede di avviare, entro la fine del corrente anno, le procedure per l'approvazione del progetto in argomento previa indizione della conferenza di servizi e contestualmente le procedure per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree

**Struttura Territoriale Puglia**

Viale L. Einaudi, 15 - 70125 Bari T [+39] 080 5091111 - F [+39] 080 5091404  
[Pec anas.puglia@postacert.stradeanas.it](mailto:Pec anas.puglia@postacert.stradeanas.it) - [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

**Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224

[Pec anas@postacert.stradeanas.it](mailto:Pec anas@postacert.stradeanas.it)

Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 C.F. 80208450587



interessate dall'opera, confermando così la volontà di soddisfare le richieste del territorio, corre l'obbligo di evidenziare che il disagio allo stato viene amplificato dalle errate informazioni fornite agli automobilisti dai navigatori installati nelle autovetture, disagio che in realtà è limitato esclusivamente agli utenti che da Maglie intendono raggiungere Minervino di Lecce, che ricordiamo essere un comune di poco più 3500 abitanti. Come indicato con il colore blu, i percorsi più brevi da seguire per raggiungere Minervino provenendo da Maglie sono quelli indicati nelle figure 1 e 2 seguenti:

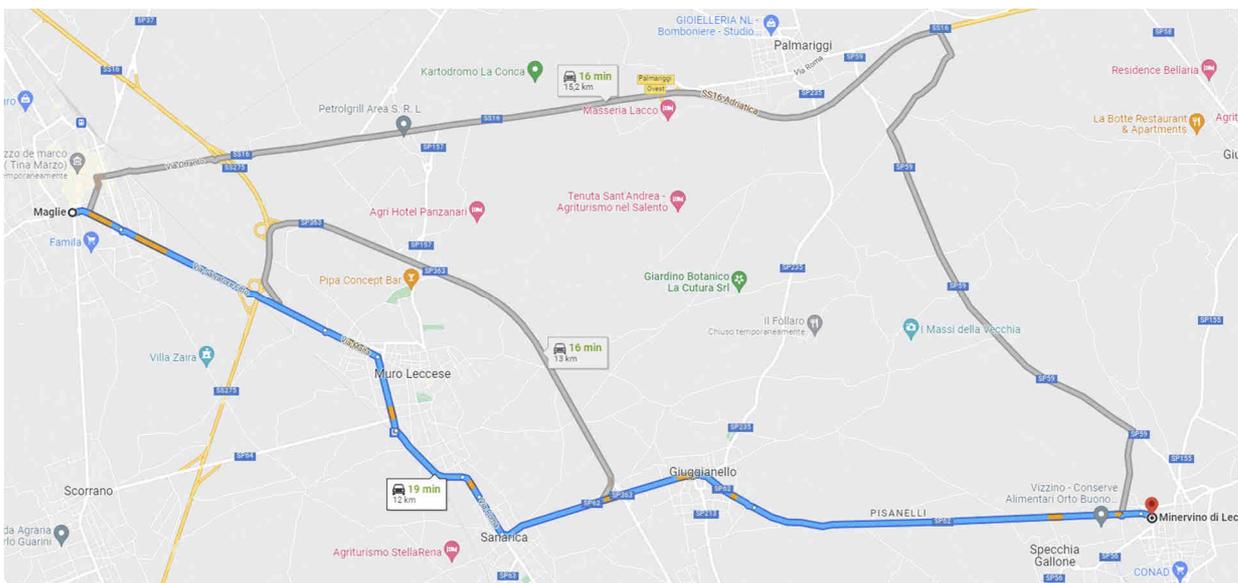


Figura 1

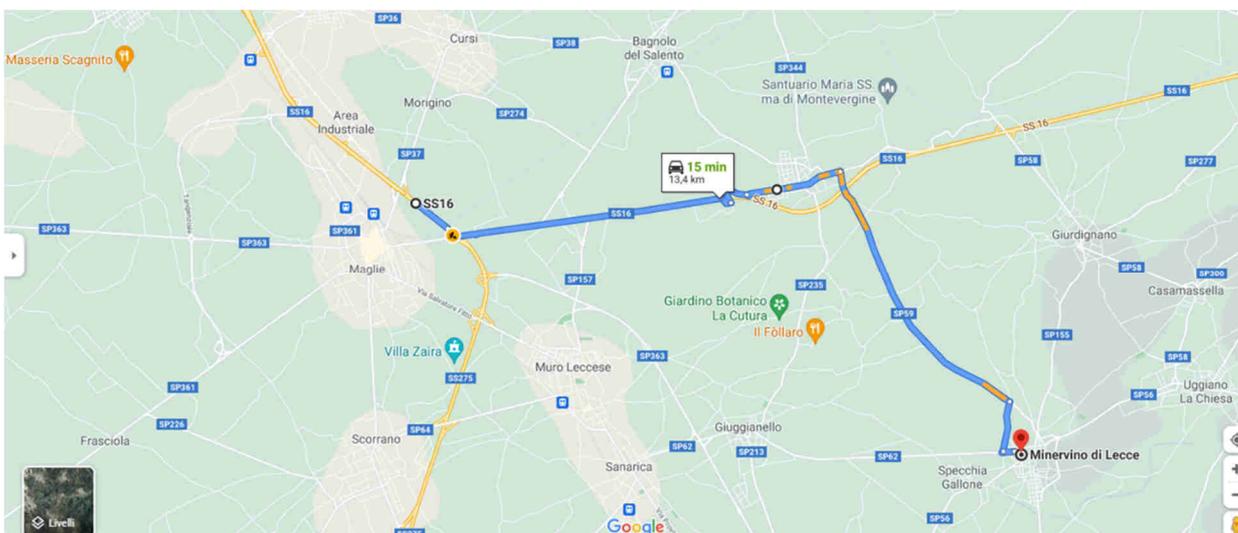


Figura 2

Il primo percorso attraversa l'abitato di Giuggianello (1.100 abitanti ca.), il secondo attraversa l'abitato di Palmariggi (1.400 abitanti ca.).

Il problema e quindi il disagio, si genera in gran parte per effetto delle errate informazioni fornite dai principali navigatori satellitari che indicano come percorso più agevole, (erroneamente), quello indicato nella figura 3 di seguito riportata, indirizzando i flussi veicolari su una stradina interpoderale, indicata con la freccia rossa, assolutamente non idonea all'uso. Infatti, questa viene indicata come una viabilità di servizio, ma nella realtà dei fatti si presenta con una sezione stradale non adatta al passaggio di due veicoli, ed è individuata tramite la segnaletica verticale come itinerario ciclo turistico (vedi foto 5-6-7).

Il problema invece non si ripropone per i percorsi da Minervino verso Maglie o verso Otranto, (vedi figg. 8-9)

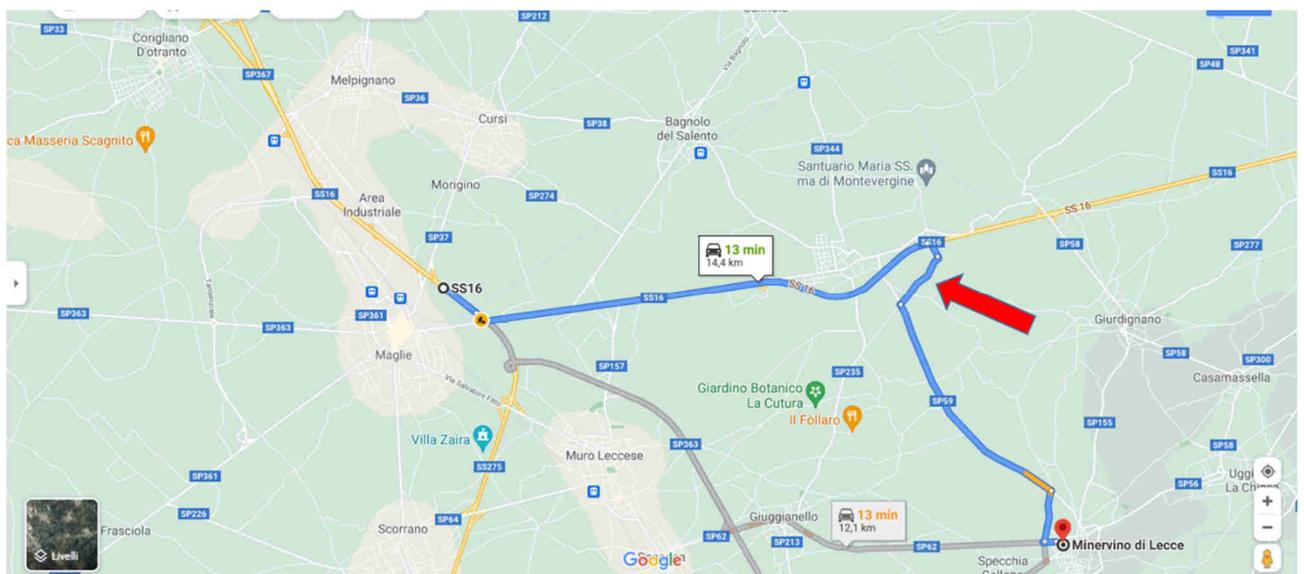


Figura 3



*Figura 4 - Foto aerea con individuazione percorso ciclabile/viabilità di servizio*



*Figura 5*



Figura 6



Figura 7

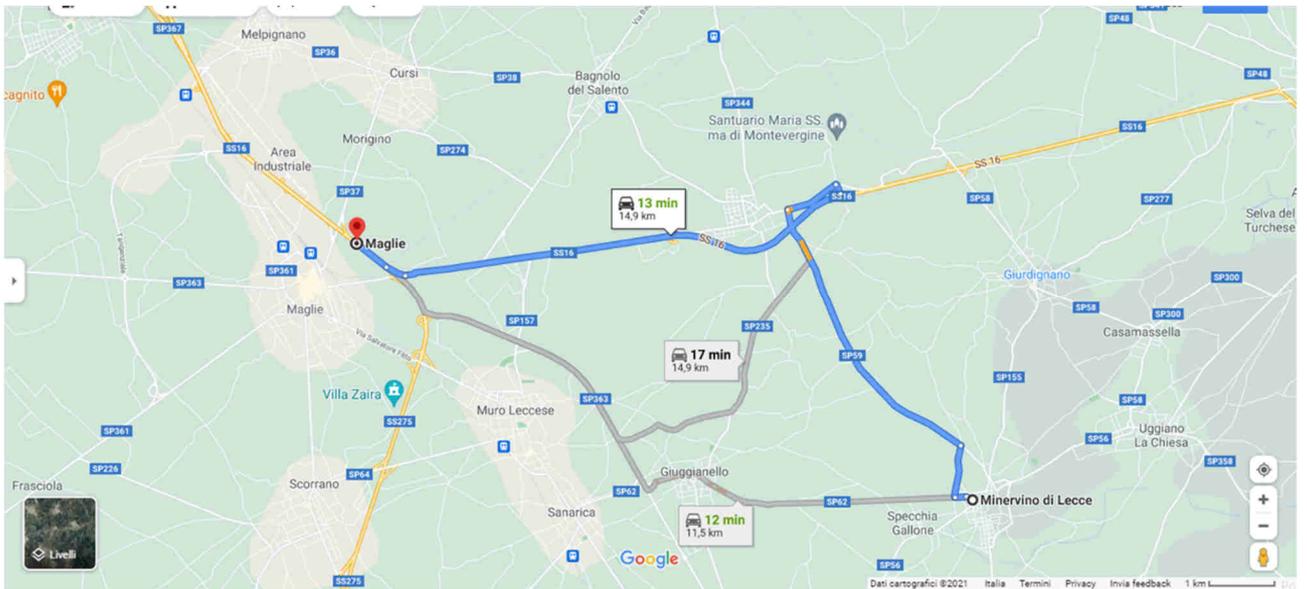


Figura 8 - Direzione da Minervino a Maglie

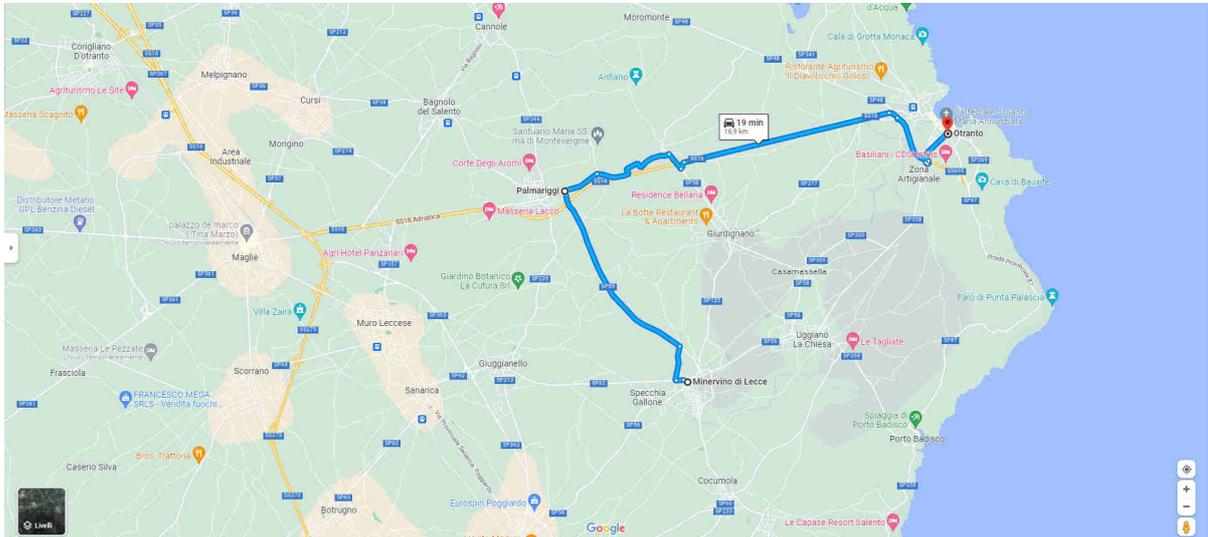


Figura 9 -Direzione da Minervino a Otranto e viceversa

Il progetto prevede la realizzazione dello svincolo riportato nelle seguenti figure:

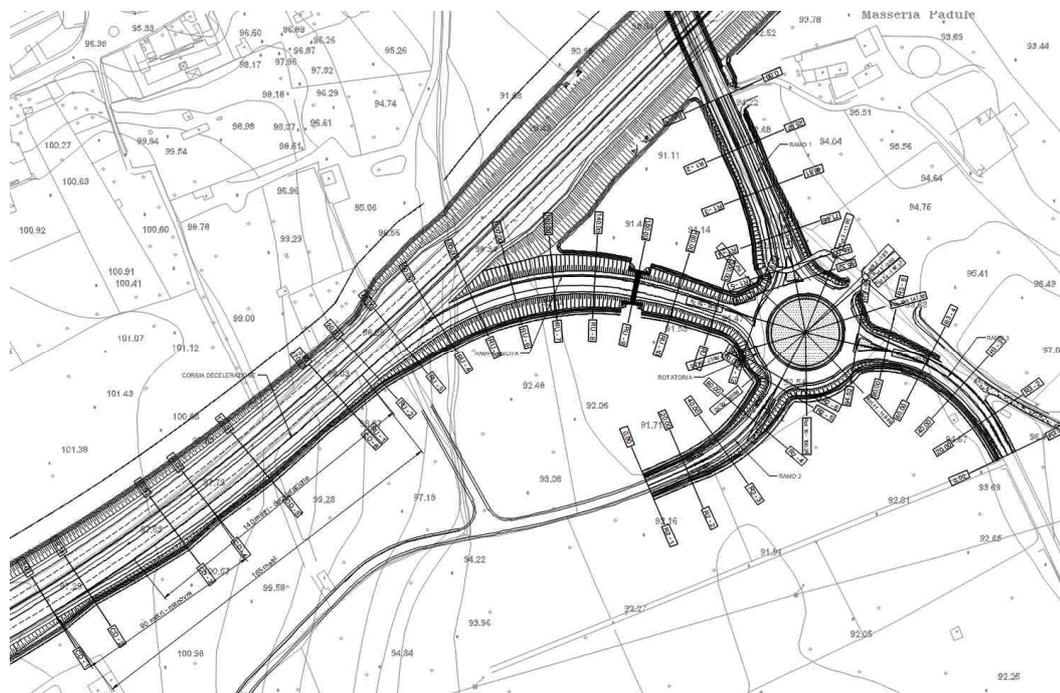


Figura 10 -Planimetria di progetto svincolo



*Figura 11 - Inserimento su foto aerea svincolo di progetto*

La realizzazione di tale svincolo, permetterà di evitare:

- 1) L'attraversamento degli abitati di Muro Leccese, Giuggianello e Palmariggi, garantendo una evidente riduzione dei tempi di percorrenza, abbattimento dell'inquinamento acustico e atmosferico e delle vibrazioni all'interno dei centri abitati dove sono comunque presenti recettori sensibili (figg. 1 e 2);
- 2) Possibili situazioni di pericolo dovute alla percorrenza della stradina vicinale rappresentato in fig.4, vista la presenza promiscua di veicoli e ciclisti. Inoltre, l'itinerario si presenta senza linea di mezzera e senza un impianto di illuminazione, pertanto soprattutto in orario notturno potrebbero venirsi a creare situazioni di pericolo per gli utenti della strada. Notevole è l'impatto con l'area a vincolo paesaggistico attraversata dalla suddetta strada vicinale il cui adeguamento, previsto originariamente nel progetto di ammodernamento dell'asse principale, è stato soppresso a seguito in fase di autorizzazione paesaggistica in deroga al PUTT all'epoca vigente.

Per quanto attiene invece ai possibili impatti derivanti dalla realizzazione della nuova intersezione si rappresenta quanto segue:

sebbene all'interno della Lista di controllo per la valutazione preliminare (art.6, comma 9 D.Lgs 152/2006) e nella Relazione Paesaggistica per Accertamento di Compatibilità ai sensi delle NTA del PPTR presentata, sono stati trattati i possibili impatti sulle componenti ambientali derivanti dalla realizzazione e dalla messa in esercizio dell'opera, per i quali si è stimato un impatto non significativo nel contesto, in relazione sia alla dimensione operativa sia alla dimensione fisica, nella

trattazione a seguire si andranno a riassumere e dettagliare i possibili impatti sulle componenti ambientali interessate.

Le componenti ambientali considerate sono:

1. RUM - VIB
2. ATM
3. SUOLO-SOTTOSUOLO
4. PAESAGGIO

Non sono state considerate le componenti Ambiente idrico e acque sotterranee poiché in relazione all'ambiente idrico non sono presenti acque superficiali nel contesto interessato dalla realizzazione dell'opere per le quali possa essere modificato il regime di scorrimento, mentre in relazione alle acque sotterranee, vista la tipologia di progetto, si esclude che l'intervento possa interagire con le acque di falda.

Per quanto attiene la componente "Biodiversità" con riferimento agli effetti determinati dalle opere in esame sull'insieme delle biocenosi e degli ambienti naturali, nonché in particolare sulle specie ed habitat tutelati in virtù delle direttive 92/43/CEE (c. d. "Direttiva Habitat") e 2009/47/CE (direttiva che ha sostituito la precedente 79/409/CEE "Direttiva Uccelli"), si esclude ogni possibile impatto sia nella dimensione costruttiva sia in fase di esercizio. Nel contesto territoriale di riferimento non sono presenti aree inserite nell'elenco Rete Natura 2000.

Per quanto attiene la componente salute umana essendo un'infrastruttura già presente e consolidata nel territorio il previsto miglioramento dell'intersezione non comporterà una pressione aggiuntiva sulla salute pubblica, al contrario le condizioni di migliorato scorrimento andranno ad apportare un beneficio nell'intorno dell'area di progetto sia sulla componente Aria e clima sia sulla componente di rumore.

## **1. COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI**

- A. Fase di cantiere: Impatto potenziale: Potenziale alterazione del clima acustico di zona e possibili effetti di fenomeni di vibrazioni,
- B. Fase di esercizio: Impatto potenziale: Potenziale alterazione del clima acustico di zona

Per quanto attiene alla produzione di emissioni vibrazionali, nella fase di esercizio, le ragioni sulla scorta delle quali non sono stati considerati rilevanti gli effetti da queste prodotte discendono dalla tipologia delle lavorazioni nonché dall'assenza di ricettori potenzialmente interessati da detta energia.

Gli impatti in fase di costruzione, determinati dalla realizzazione delle opere e dal traffico veicolare direttamente correlato ad esse in considerazione della tipologia di opera e lavorazioni ad essa connesse e delle caratteristiche del contesto in questa viene realizzata, contesto privo di ricettori, sono da considerarsi bassi e/o non significativi.

Quanto sopra porta ad affermare che non si rilevano particolari situazioni di criticità ambientale per l'esecuzione delle attività nelle aree oggetto di intervento. Pertanto, non occorrerà ricorrere a sistemi provvisori di mitigazione acustica per fase di cantierizzazione, ma potranno essere previsti accorgimenti e procedure di "best practices" atti a limitare a monte la rumorosità e gli effetti vibrazionali nelle aree di cantiere quali ed esempio:

- *Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti delle prestazioni,*
- *Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature,*
- *Modalità operative e predisposizione del cantiere.*

Relativamente all'impatto potenziale in fase di esercizio, costituito dalla modifica delle condizioni acustiche dell'area di studio, questo risulta complessivamente avere una significatività bassa, non essendo presenti criticità e rilevando anzi un sostanziale miglioramento dei livelli acustici di zona in funzione del migliorato **fondo stradale e delle migliori condizioni di scorrimento dovute alla rotatoria** di progetto.

## **2. COMPONENTE ATMOSFERA**

A. Fase di cantiere: Impatto potenziale: Modifica condizioni di polverosità nell'aria

B. Fase di Esercizio: Impatto potenziale: Modifica condizioni di qualità dell'aria della zona

Relativamente alla cantierizzazione, le lavorazioni non comportano un significativo impatto rispetto alla qualità dell'aria dello stato attuale, in considerazione della tipologia e dimensione dell'opera, della tipologia dei macchinari impiegati, della loro numerosità sulla base delle attività previste e della loro durata.

Quanto sopra porta ad affermare che non si rilevano particolari situazioni di criticità ambientale per l'esecuzione delle attività nelle aree oggetto di intervento. Pertanto, potranno essere previsti accorgimenti e procedure di "best practices" atti a limitare il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle aree di lavorazione, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.

Possono essere utilizzati gli accorgimenti di seguito elencati:

- *Impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi,*
- *Bagnatura delle aree di cantiere*
- *Spazzolatura del primo tratto di strada impegnato dal passaggio dei mezzi in uscita dal cantiere*

- *Procedure operative "buona prassi di cantiere",*
- *Prescrizione per i mezzi di cantiere*

Per quanto riguarda il futuro assetto di esercizio, si evidenzia come l'entrata in esercizio non determinerà degli impatti significativi in quanto l'intervento stesso non apporta variazioni allo stato di Ante Operam, anche relativamente ai volumi di traffico, che saranno i medesimi.

Per quanto valutato è possibile concludere che sia in fase di esercizio che in fase di corso d'opera la componente "Aria e Clima" non subisce un pregiudizio rispetto allo stato di fatto.

### **3. COMPONENTE SUOLO SOTTOSUOLO**

- A. Fase di cantiere: Impatto potenziale: Modifica temporanea dell'uso del suolo, perdita di suolo, modifica originale della morfologia del terreno, movimentazione dei rifiuti, modificazione delle caratteristiche qualitative del suolo.
- B. Fase di Esercizio: Impatto potenziale: Modifica dell'uso del suolo, modifica della originale morfologia del terreno

In fase di cantiere le azioni di progetto produrranno una contenuta perdita di suolo. Dove il posizionamento delle opere di progetto rimarrà in maniera permanente il suolo non potrà essere ricostituito, mentre nell'area di cantiere, il ripristino dei luoghi permetterà il ritorno alle condizioni di ante operam. Va considerato comunque che l'occupazione di nuovo suolo riguarda superfici non particolarmente estese, in relazione all'estensione degli interventi in oggetto. Durante la fase iniziale delle operazioni di cantierizzazione di tutte le aree interessate, verrà opportunamente effettuato lo scotico del suolo che verrà accantonato in cumuli. Questi saranno adeguatamente inerbiti al fine di essere protetti da fenomeni di dilavamento. Il suolo così preservato sarà impiegato per le successive operazioni di mitigazione e ripristino ambientale. Per quanto attiene il sottosuolo non si stimano modifiche morfologiche significative in funzione alle azioni di progetto. Infatti, le operazioni di scavo superficiale non interagiscono con la dinamica morfo-evolutiva del territorio.

La modifica della morfologia originaria del terreno, per di più a carattere temporaneo, riguardano esclusivamente le operazioni di eventuale abbancamento, movimentazione e trattamento dei materiali, provocate dalle attività di scavo e demolizione.

Si tratta di un effetto fisico temporaneo, in quanto limitato alla fase di realizzazione dell'opera, che comporta una alterazione minima dello stato dei luoghi e che, al termine dell'attività di cantiere, non produrrà praticamente alcuna modifica permanente dal punto di vista morfologico.

Posto che in linea generale ogni qualvolta il progetto preveda la movimentazione di rifiuti, questa è effettuata ai sensi della normativa vigente, la realizzazione dell'infrastruttura in esame riguarda principalmente lo smaltimento di derivanti da demolizioni. Nell'ottica della corretta gestione dei rifiuti generati dalla realizzazione dell'opera, l'interferenza può considerarsi trascurabili.

Dovranno comunque essere in fase di cantiere. Essere attuati accorgimenti e procedure di "best practices".

Con riferimento alla "Dimensione operativa", l'esercizio della infrastruttura, nella sua configurazione di progetto, non si ritiene possa determinare un impatto modesto e circoscritto relativamente alla perdita di suolo ed alla modifica dell'uso nelle aree destinate alla realizzazione dell'opera.

#### **4. COMPONENTE PAESAGGIO**

- A. Fase di cantiere: Impatto potenziale: Modifica delle condizioni percettive del paesaggio, Modificazione della morfologia dei luoghi, Modificazione dell'assetto agricolo e vegetazionale
- B. Fase di Esercizio: Impatto potenziale Modifica delle condizioni percettive del paesaggio, Modificazione della morfologia dei luoghi, Modificazione dell'assetto agricolo e vegetazionale

Si premette che per il Progetto Definitivo è stata presentata istanza di Compatibilità Paesaggistica è redatta secondo le finalità, i criteri ed i contenuti previsti dall'art. 91 delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), ai fini accertamento di compatibilità paesaggistica, per la quale si resta in attesa del parere.

L'approntamento delle aree di cantiere costituisce un potenziale impatto di fase di cantiere, ma a carattere temporaneo e reversibile, per le quali si prevede il tempestivo smantellamento, con la pulizia delle zone interessare attraverso l'asportazione di eventuali rifiuti e/o residui di lavorazioni

Inoltre, la collocazione delle aree di cantiere in fregio alla sede stradale non determina la formazione di reliquati agricoli che risulterebbero marginali o intercluse con il resto degli appezzamenti e pertanto soggette ad abbandono e degrado. A seguito dell'istallazione dei cantieri ed il connesso scotico del terreno vegetale le aree subiranno una momentanea modifica dell'uso del suolo. Il terreno scotico verrà accantonato in cumuli per il successivo ripristino. Per quanto detto è ragionevole affermare che l'impatto può essere ritenuto nullo.

In fase di esercizio si rileva una ricaduta ambientale positiva rispetto al migliore inserimento paesaggistico dell'opera in cui è previsto un intervento di ripristino delle scarpate trattate con idrosemina, e l'inerbimento della nuova rotatoria.

## **5. CONCLUSIONI**

In conclusione, l'entrata in esercizio del nuovo tratto di strada non determinerà degli impatti aggiuntivi rilevanti rispetto anche a quelli determinati dalla strada esistente, in quanto gli interventi non apporteranno significative variazioni allo stato di Ante Operam sulle componenti ambientali.

Non si ritiene che a seguito della realizzazione dello svincolo si abbia un incremento significativo dei flussi di traffico sulla SP. 59 in quanto, già oggi è percorsa per il raggiungimento della località di Minervino si veda quanto indicato nelle figg. 2

Per quanto attiene le altre direzioni, da Otranto a Minervino e viceversa e da Minervino a Maglie, garantite dalla viabilità esistente, non si riscontrano particolari problematiche in quanto i percorsi individuati, come si evince dalle figg.7-8 non comportano l'attraversamento di centri abitati, né tantomeno l'utilizzo di viabilità non adeguate.

### **Il Responsabile del Procedimento**

Ing. Gianfranco Paglialunga

### **Il Responsabile Struttura Territoriale**

Ing. Vincenzo Marzi

#### Riferimenti per contatti

Responsabile del Procedimento: Ing. Gianfranco Paglialunga

*g.paglialunga@stradeanas.it* mob: 335/7370168

Avv. Claudia Massaro

*c.massaro@stradeanas.it* mob: 340/5380844