

Autostrada A14 - Strada Statale 7

Lavori di realizzazione delle rampe di collegamento tra l'Autostrada Adriatica A-14 Bologna – Taranto al km 741+332 e la S.S. 7 Appia al km 628+700.
CIG : 8646966613 - CUP: F87H18004710001

PROGETTO DEFINITIVO

COD.SIL

AAMSBA00322

COD.INT.

BA9471

PROGETTAZIONE:



INGEGNERI
ASSOCIATI



PROGETTISTI

Ing. Tommaso Di Bari – Ordine Ing. Taranto n. 1083
Ing. Vito Capotorto – Ordine Ing. Taranto n. 1080
Arch. Andreas Kipar – Ordine Arch. Milano n.13359 – Progettista e Direttore Tecnico LAND Italia Srl
Ing. Primo Stasi – Ordine Ing. Lecce n. 842

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Roberto Grimaldi

DIRETTORE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

Ing. Domenico Di Giesi

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Alessandro Aliotta – Ordine Ing. Genova n. 7995A

COLLABORATORI

Geom. Luciano Tafuro

COLLABORATORI

Ing. Cristina Stano – Ordine Ing. Lecce n. 3648
Arch. Lucia Maria Lepore – Ordine Arch. Lecce n. 541

IL GEOLOGO

Dott. Geol. Mario Stani – Ordine Geol. Puglia n. 279

RESPONSABILE DI PROGETTO STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

Ing. Marianna Grisolia

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Vito Capotorto – Ordine Ing. Taranto n. 1080

RESPONSABILE PROJECT MANAGEMENT E PROGETTI SPECIALI

Ing. Nicola Marzi

TITOLO:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Lista di controllo per la valutazione preliminare ambientale

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA:	FOGLIO:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00IA10AMBRE01_A			
STBA9001	D 23	CODICE ELAB. T00IA10AMBRE01	A	-	01 di 01
03					
02					
01					
00	PRIMA EMISSIONE	Maggio 2023	L.Lepore	P.Stasi	P.Stasi
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

ANAS s.p.a.

**LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLE RAMPE DI COLLEGAMENTO TRA
L'AUTOSTRADA "ADRIATICA A14 BARI TARANTO AL KM 471+332 E LA
S.S.7 APPIA AI Km 628+700.**

PROGETTO DEFINITIVO

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLE RAMPE DI COLLEGAMENTO TRA L'AUTOSTRADA "ADRIATICA A14 BARI TARANTO AL KM 471+332 E LA S.S.7 APPIA AI Km 628+700.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto 8 sottopunto secondo	Modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato (Autostrade e Strade extraurbane Principali)
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera _____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera _____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera _____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

La proposta progettuale riguarda l'intervento di completamento delle rampe di collegamento tra l'Autostrada "Adriatica A14 Bari – Taranto al km 471+332 e la S.S.7 Appia al km 628+700 già compreso nel Progetto Esecutivo di Appalto Integrato BA 36/05 relativo ai "Lavori di ammodernamento del collegamento della SS106 dir.e del Casello Autostradale di Taranto con la SS 106 Jonica (2° Lotto) – Ammodernamento SS106 dir.e tratto SS7" approvato con prot. CDG-0078836-P del 26/05/2009.

Il suddetto intervento rientrava tra quelli individuati dalla Legge Obiettivo – 1° programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001) e richiamato anche tra gli interventi previsti nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Puglia firmata in data 10/10/2003 e, infine, ricompreso nella Convenzione tra Regione Puglia e Anas del 21/11/2003 e modificato con Atto Aggiuntivo del 12/12/2004.

Il Progetto Definitivo, redatto da ANAS, aveva ottenuto i seguenti pareri e approvazioni:

- In data 24/9/2001 con nota n. 18175 la Soprintendenza Archeologica di Taranto.
- In data 13/7/2001 con nota ST/101/7191/2001 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio.
- In data 24/4/2001 con nota n. 3749/01 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA.SS. della Puglia-Bari.
- In data 28/3/2001 con nota 13/872/547/17/2000 il Comando regionale Militare Sud-Napoli.
- In data 1/3/2001 con nota 10069 la Provincia di Taranto
- In data 15/2/2001 con delibera C.C. n. 2 il Consiglio Comunale di Palagiano.

Il progetto Definitivo corredato dello Studio di Impatto Ambientale era stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni e le Attività Culturali per le determinazioni di competenza nel rispetto

della Legge n.349/86 e successive modifiche e integrazioni. I predetti Ministeri di concerto hanno rilasciato il Decreto di Pronuncia di Compatibilità Ambientale con prescrizioni n. DEC/VIA/8039 del 4/12/2002.

A seguito di Conferenza dei servizi svoltasi in data 5/5/2003, con decreto provveditoriale n. 10525 del 27/10/2003, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Puglia – Bari, ha dichiarato conseguita l'intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 3 del DPR n.383/1994.

Il progetto Esecutivo dell'intervento suddetto è stato redatto dall'impresa aggiudicataria dei lavori, nell'ambito di Appalto Integrato BA 36/05, sulla base del Progetto Definito posto a base di gara, approvato con nota prot n. 002977 del 3/06/2004 dalla Direzione Generale Anas.

Successivamente, in fase di redazione di progettazione esecutiva, sono state recepite le prescrizioni riportate nei pareri espressi in sede di CdS e, in particolare, sono stati effettuate le attività e gli studi ambientali con previsione di interventi e azioni al fine di ottemperare alle prescrizioni richieste nell'ambito del DEC/VIA/8039 del 4 dicembre 2002.

In fase di consegna dell'attività di progettazione, con Ordine di Servizio n.1 prot. Anas CBA-33313 del 30.09.2008, ANAS chiese all'impresa di provvedere alla progettazione di interventi non previsti nel progetto definitivo e precisamente le rampe di connessione della SS7 Appia con la A14, di cui al presente progetto.

Il progetto esecutivo fu approvato con nota prot. CDG-0078836-P del 26/05/2009 dalla Direzione Generale ANAS.

Con riferimento particolare ai pareri e alle prescrizioni inerenti il progetto approvato, è emerso quanto segue:

1. Con nota del 09.02.2009 Anas ha inviato il PE redatto dall'impresa esecutrice a Società Autostrade.

2. Con mail del 23.03.2009 Autostrade ha inoltrato le seguenti prescrizioni:

- allargare la sezione trasversale della rampa da 6.50 ad 8.00 m
- dimensionare secondo DM2006 le corsie specializzate
- di riservarsi di integrare le osservazioni relativamente a: illuminazione, segnaletica e barriere.

4. Con nota del **07.05.2009** Anas chiese ad Autostrade spa il nulla osta a realizzare le rampe così come da ulteriore progetto presentato.

5. Con nota del 18.06.2009 Autostrade, preso atto del progetto delle rampe di connessione, rilasciò il nulla osta per le sole opere civili, riportando prescrizioni per il resto;

6. sino al 2014 si sono succedute una serie di istruttorie su illuminazione, segnaletica e barriere.

7. L'impresa diede avvio alle lavorazioni delle opere civili delle due rampe, ma non portò a termine l'esecuzione delle stesse in ragione della mancata approvazione da parte di Autostrade spa dell'intervento di raccordo con la propria infrastruttura.

L'intervento relativo a "*Lavori di ammodernamento del collegamento della SS106 dir.e del Casello Autostradale di Taranto con la SS 106 Jonica (2° Lotto) – Ammodernamento SS106 dir.e tratto SS7*" è stato pertanto realizzato come da progetto esecutivo approvato a meno delle previste opere delle due rampe di collegamento della SS7 Appia al raccordo autostradale della A14.

Si tratta di due rampe dirette, una di uscita dal raccordo in direzione Palagiano (rampa 1) e l'altra di immissione al raccordo in direzione Nord (rampa 2), progettate nel rispetto dei criteri normativi del DM 19/4/2006 sulle intersezioni stradali con una sezione di rampa monodirezionale di 6.5m (4+1+1.5m).

Il progetto oggetto della *Valutazione preliminare*, prevede la realizzazione delle opere necessarie alla esecuzione delle due rampe di collegamento della SS 7 al raccordo autostradale della A14 con l'obiettivo di:

- determinare il completamento dell'intero progetto già realizzato;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre i tempi di percorrenza per l'immissione/uscita per l'autostrada A14 per il traffico veicolare dell'area Jonica occidentale.

L'intervento pianificato da ANAS è finalizzato ad intensificare i collegamenti tra la l'Autostrada "Adriatica" A-14 "Bologna-Taranto" e la S.S. 7 "Appia", semplificando, nello specifico, l'accesso alla SS 106 dir. Si tratta di un semivincolo che consente il transito limitato alle sole direzioni da/verso nord, al fine di evitare

l'attuale percorso necessario avente uno sviluppo di oltre 5 km , come illustrato nelle figure seguenti.



Figura 1 Percorso attuale da E843 a SS7



Figura 2 Percorso attuale da SS7 ter a E843

L'esito è il completamento del corridoio ad alta capacità di traffico tra le due direttrici "adriatica", dal nord "barese" e "ionica", nei suoi versanti occidentale, verso Reggio Calabria, ed orientale, verso Taranto, con importanti vantaggi in termini di sicurezza e riduzione dei tempi di percorrenza. Nella figura seguente si riporta la soluzione progettuale.



Figura 3 Soluzione di progetto: drastica riduzione dei percorsi

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

L'intervento si colloca interamente nella Regione Puglia e rientra nel Comune di Palagiano in provincia di Taranto. Il tratto di infrastruttura interessato dal Progetto Definitivo è compreso tra il Km 471+332 dell'Autostrada A14 Bologna Taranto e il Km 628+700 della SS7.

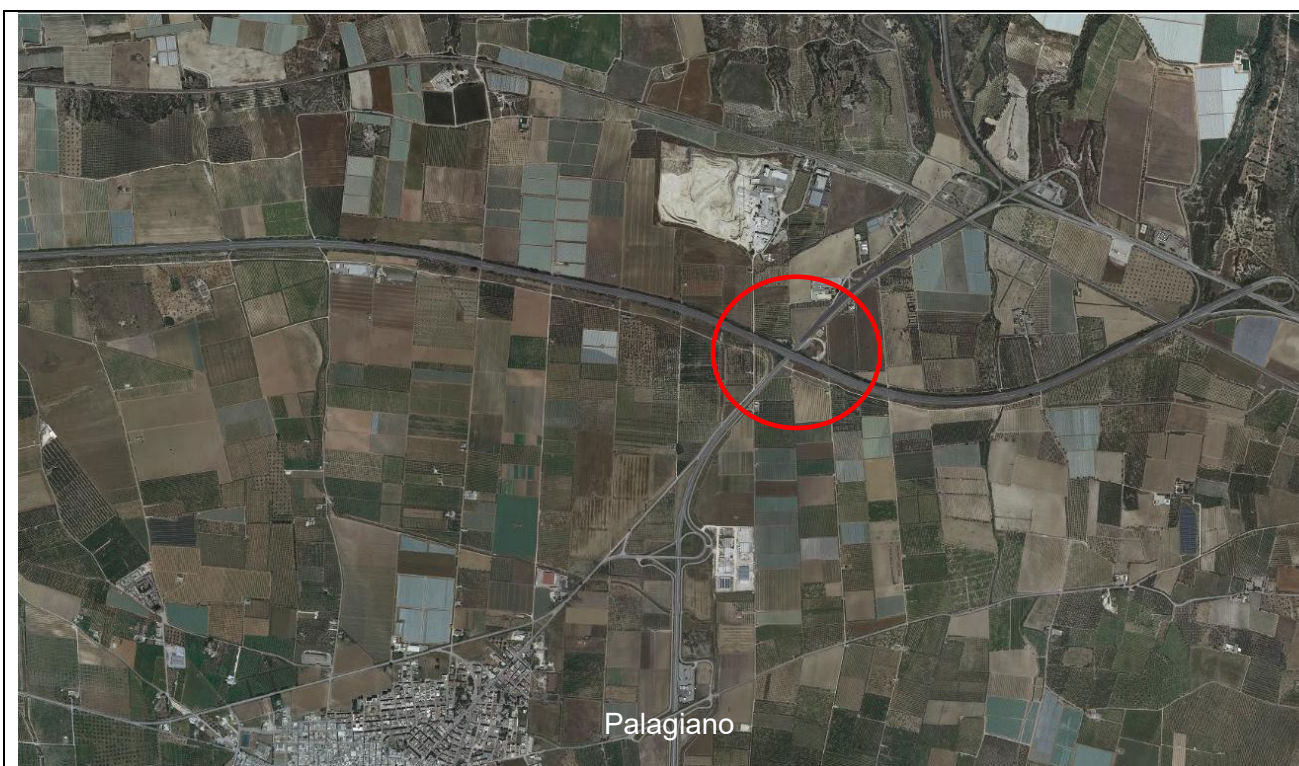


Figura 4: Ortofoto del contesto paesaggistico di riferimento con individuazione dell'area d'intervento

Figura 5: – Ortofoto dell'area d'intervento con punti di ripresa fotografica





Foto 1 - (fonte google map)



Foto 2 - (fonte google map)



Foto 3 - (fonte google map)



Foto 4 (fonte google map)

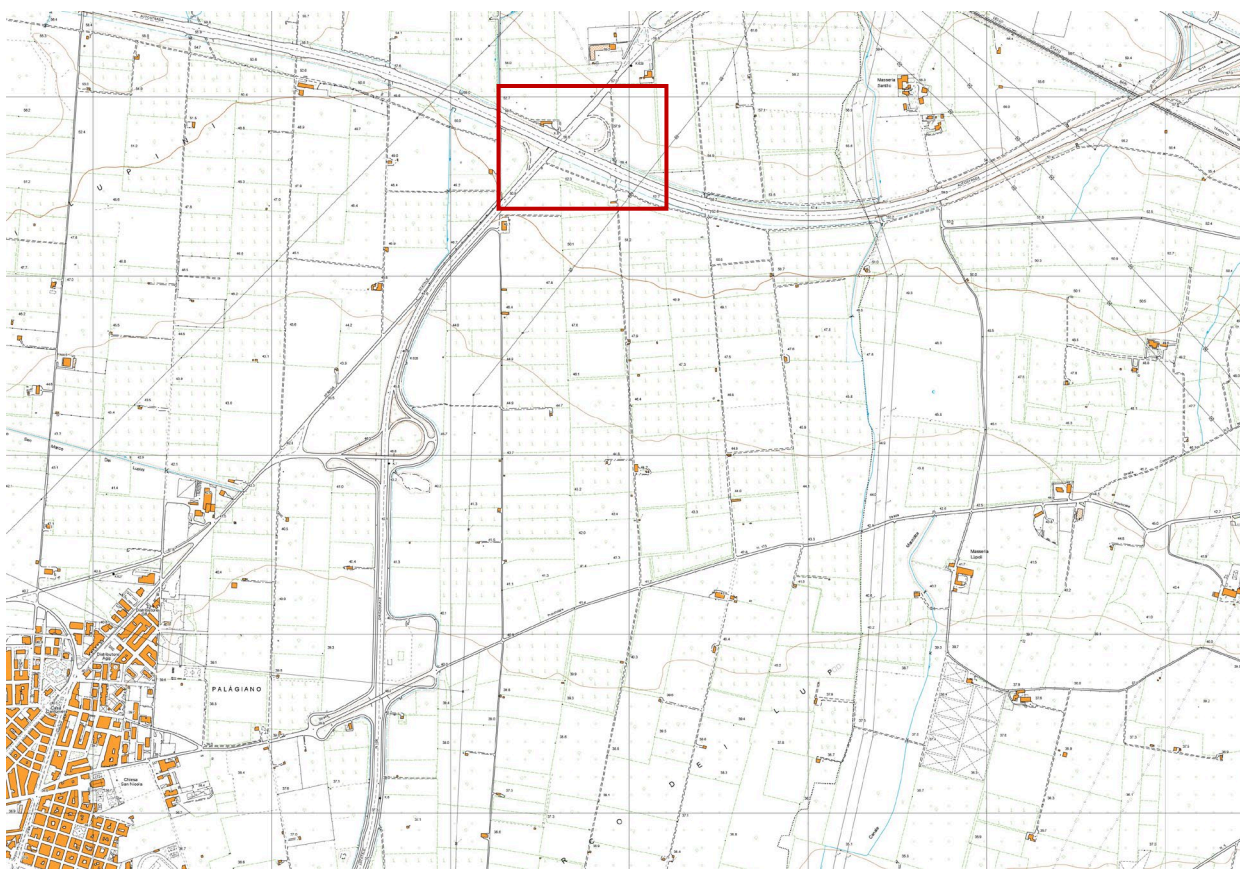


Figura 6: – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

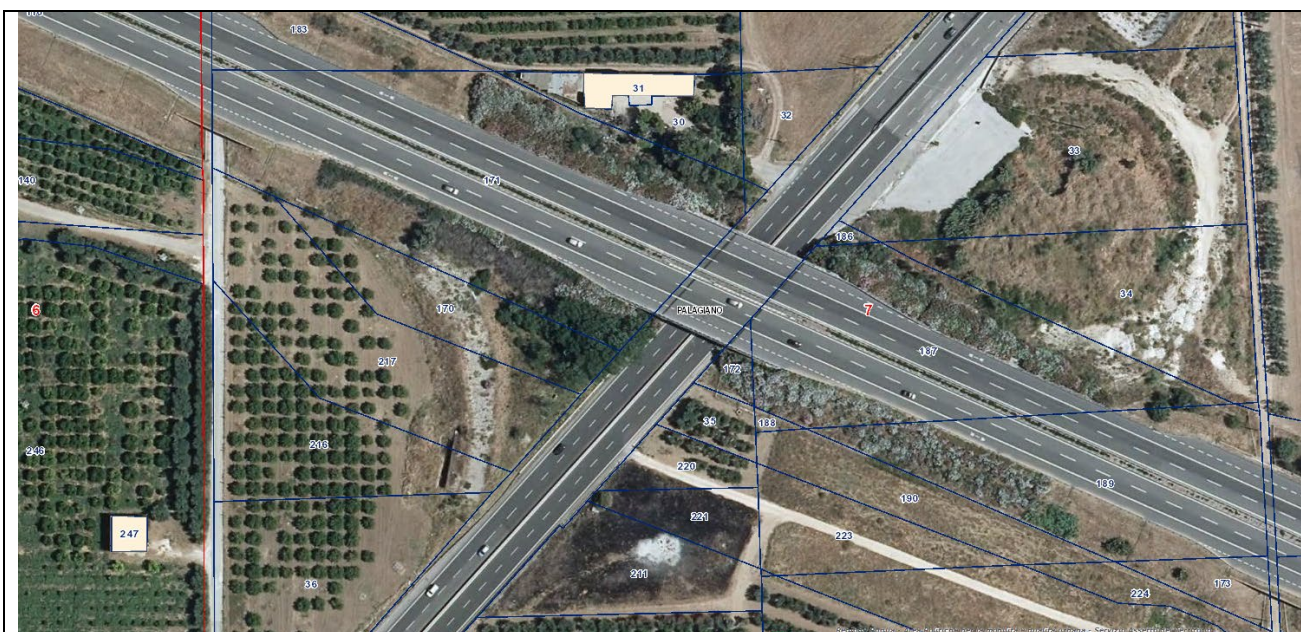


Figura 7: – Stralcio Ortofoto con sovrapposizione estratto mappa catastale

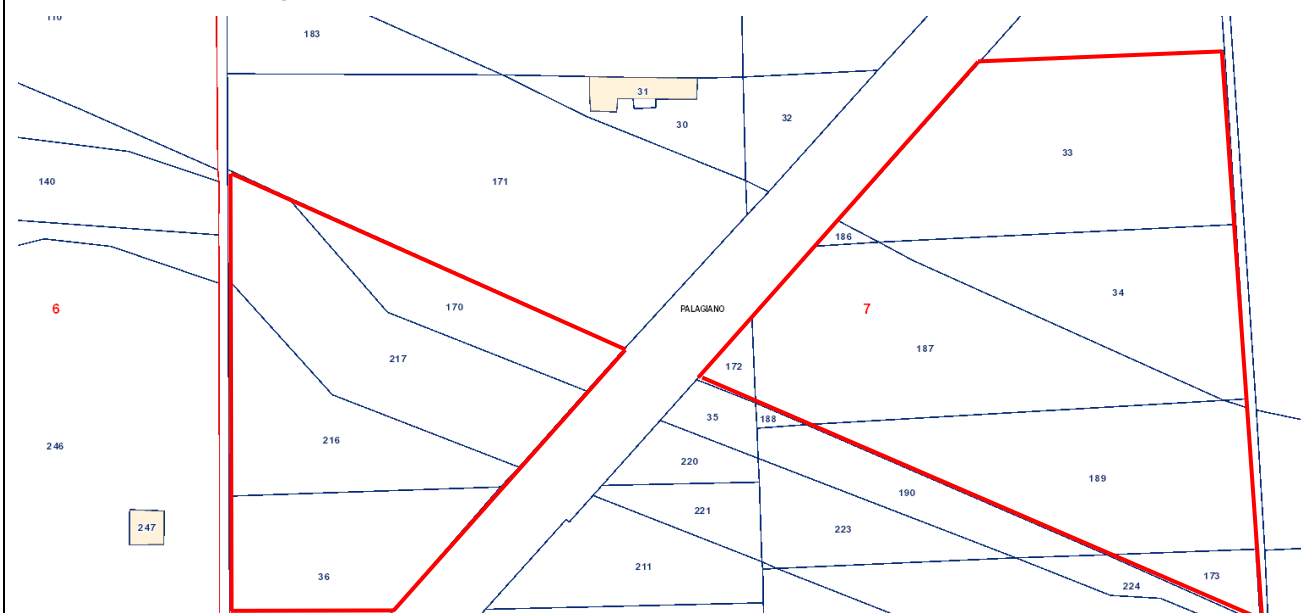


Figura 8: – Estratto foglio catastale foglio 6 e foglio 7 del Comune di Palagiano con individuazione delle particelle interessate (F. 6 p.lle 170, 217,216, 36 e F. 7 p.lle 33,34,187,189,173)

L'area di interesse si colloca nell'Ambito della "Arco Jonico Tarantino – Figura "Il paesaggio delle Gravine" del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Tale ambito è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica, ossia dalla "successione di gradini e terrazzi" con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale (Figura 9).



Figura 9: – Estratto PPTR - Carta degli Ambiti Paesaggistici

La successione stratigrafica del territorio può essere schematizzata, rispettivamente dal basso verso l'alto, secondo il seguente elenco:

- Calcari e calcari dolomitici (Cretaceo). Formazione dei Calcari di Altamura
- Calcareniti (Pleistocene inf.). Formazione delle Calcareniti di Gravina
- Argille (Pleistocene) – Formazione delle Argille subappennine
- Depositi marini terrazzati (Pleistocene sup.)
- Depositi dunari attuali e recenti e palustri ed eluviali (Olocene).

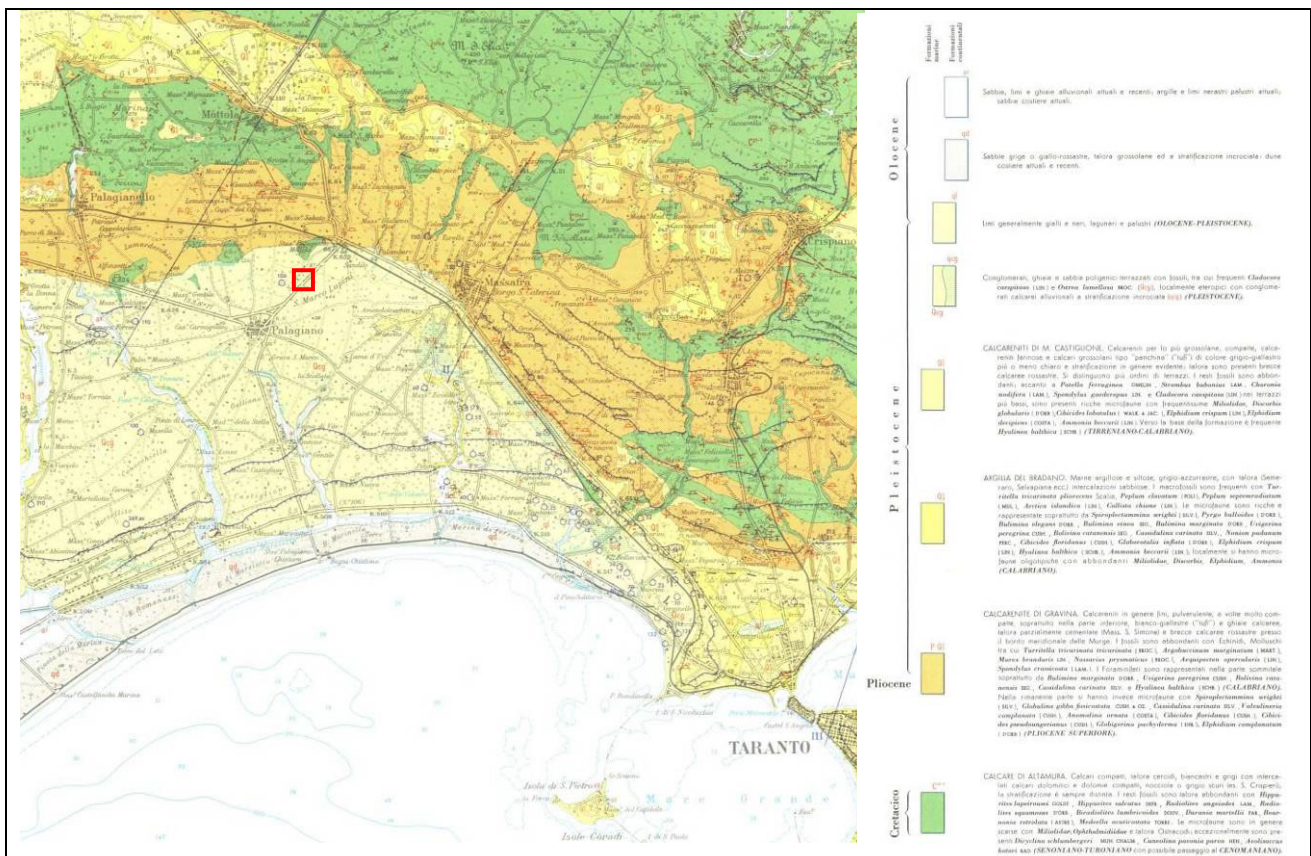


Figura 10: — Estratto dalla carta geologica d'Italia (Foglio N. 202 – Taranto)

Per le aree oggetto di intervento si evidenzia la formazione costituita da depositi marini terrazzati.

La Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia evidenzia, come il territorio specifico sia caratterizzato da una litologia del substrato costituita da un tipo di unità a prevalente componente siltoso-sabbiosa e/o arenitica.

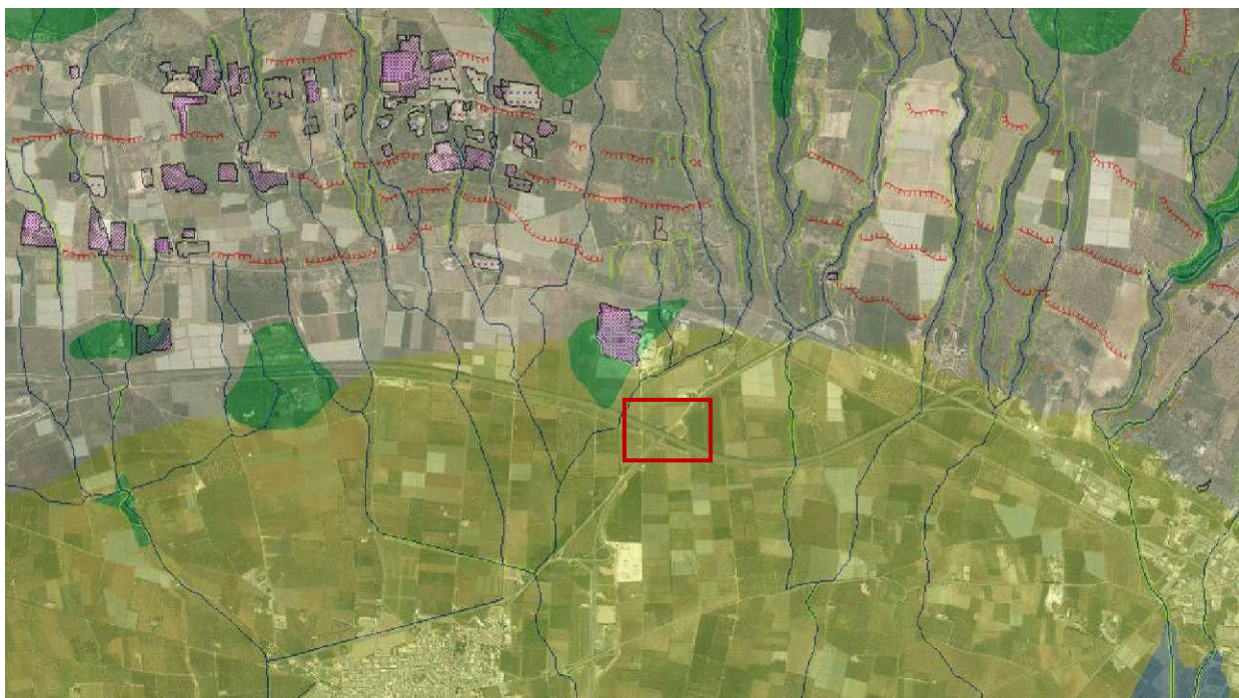


Figura 11: — Carta Idrogeomorfologica (fonte Sit Puglia)



- 2111 - seminativi semplici in aree non irrigue
- 2112 - colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree non irrigue
- 2121 - seminativi semplici in aree irrigue
- 2123 - colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree irrigue
- 221 - vigneti
- 222 - frutteti e frutti minori
- 321 - aree a pascolo naturale, praterie, incolti
- 322 - cespuglieti e arbusteti
- 1221 - reti stradali e spazi accessori

Figura 12: –: Carta Uso del Suolo (Fonte Sit Puglia)

Come attestato dalla Carta dell'uso del suolo, sopra riportata, la zona di intervento che presenta un valore ecologico basso, mostra una predominanza di aree con colture a seminativi semplici in aree non irrigue relativamente ai suoli in cui sarà realizzata la rampa n. 2 e suoli con presenza di uliveti, frutteti e frutti minori per quelli in cui sarà realizzata la rampa n. 1. Il territorio è inoltre caratterizzato dalla presenza di reti stradali e spazi accessori.

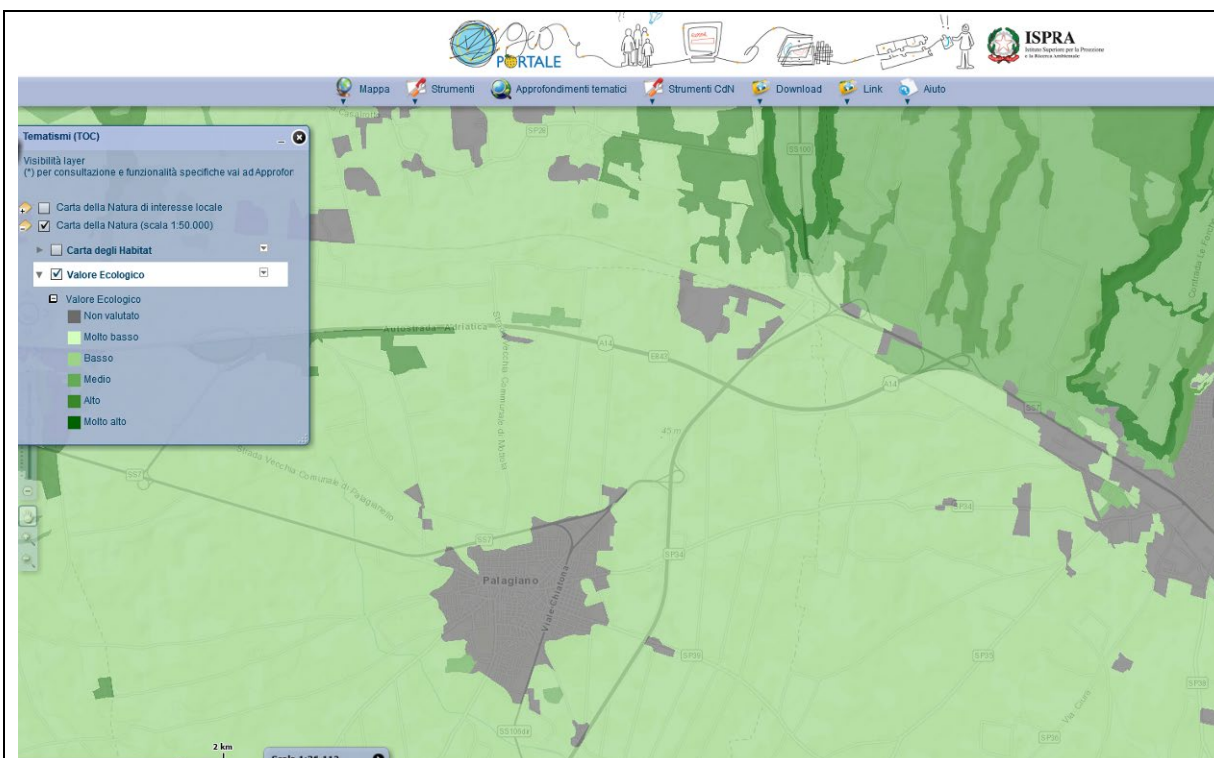


Figura 13: – – Carta della Natura: Valore Ecologico

Come evidenziato nella Cartografia dei Vincoli del Ministero per i Beni Culturali di seguito riportata le aree oggetto dell'intervento non sono interessate da vincoli paesaggistici imposti per legge. Dalla consultazione del sito del Ministero dei Beni Culturali <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it> non ha evidenziato la presenza di beni culturali di tipo puntuale e di vincoli archeologici.

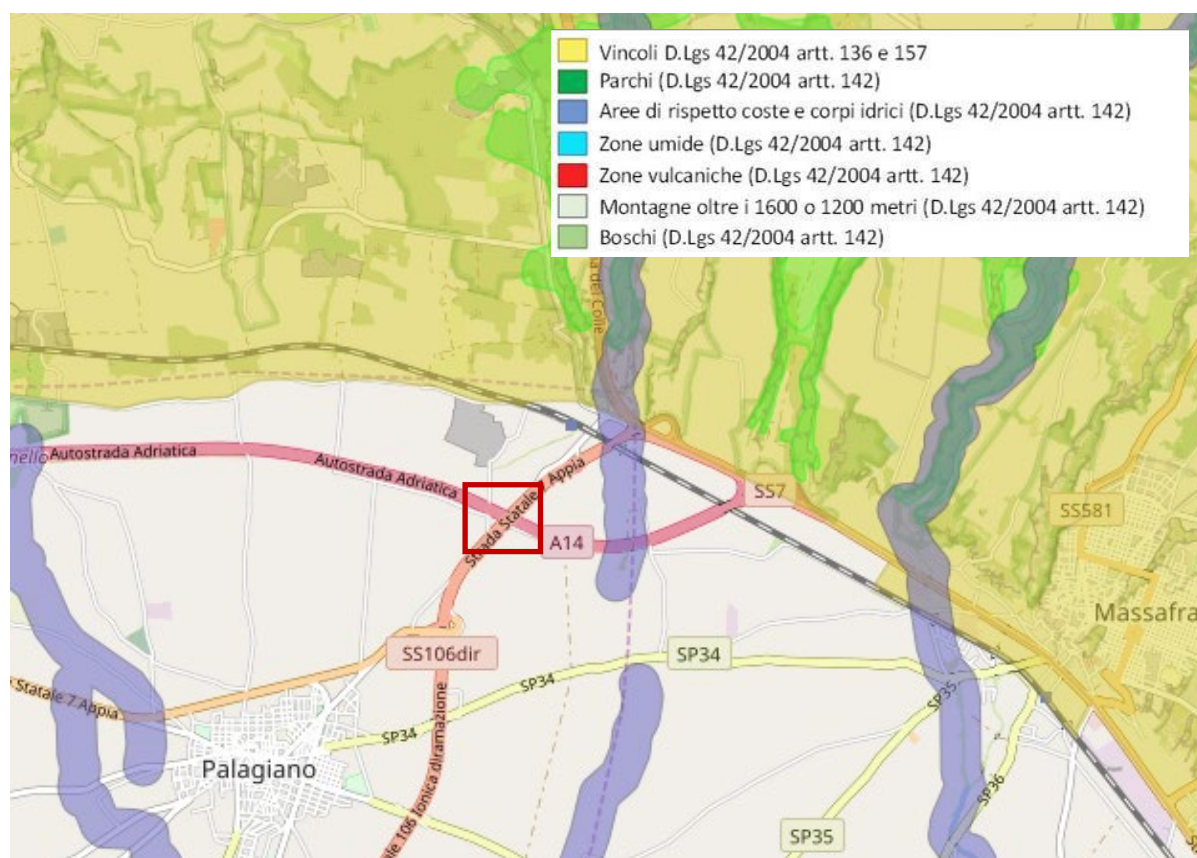


Figura 14: – – Vincoli paesaggistici. Fonte SITAP. Beni Culturali

L'intervento non interferisce con Beni Paesaggistici e/o Ulteriori Contesti Paesaggistici posti dal Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR), approvato con delibera n.176 del 16.02.2015 il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) aggiornandolo, successivamente, come disposto dal DGR 1632 Del 8 Ottobre 2020.

Si rileva che la zona di intervento è posta ad una distanza minima superiore a 1 km dall'area Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine" e dall'area SIC-ZPS IT 9130007 "Area delle Gravine".

L'intervento non rientra in area sottoposta a Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23.

PPTR Approvato

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia -- 27/09/2021

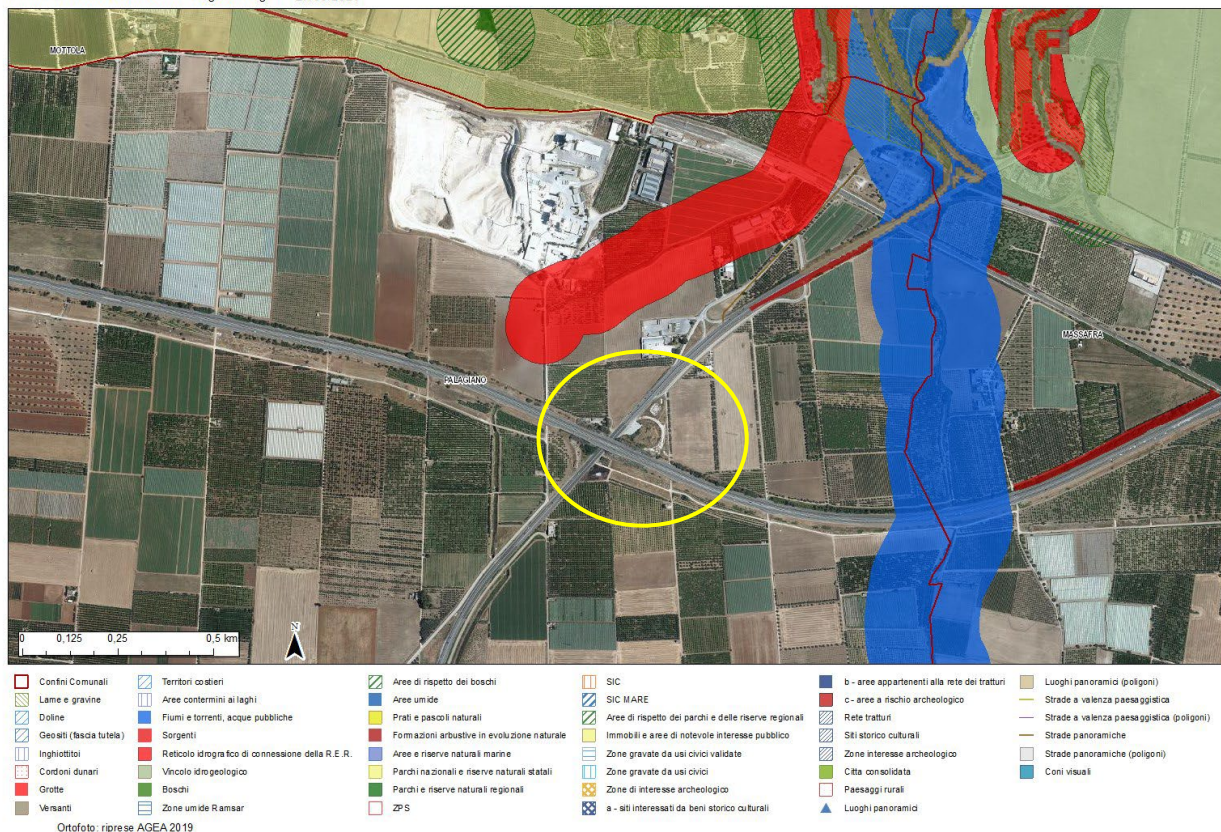
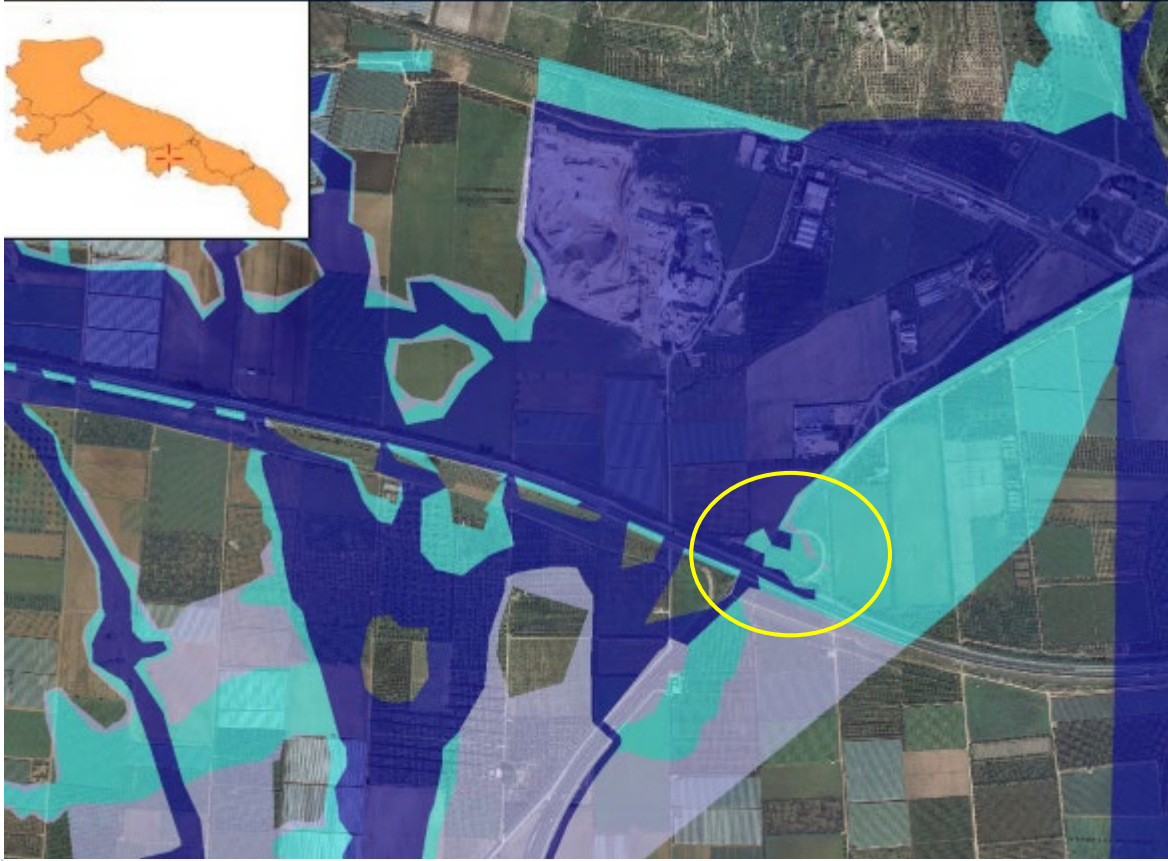


Figura 15: -- Stralcio PPTR con individuazione area oggetto di intervento

Dalla consultazione del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino della Puglia si evince che l'intervento interferisce con aree classificate a Pericolosità Idraulica Media (MP) e aree a Pericolosità Idraulica Alta (AP), disciplinate ai sensi degli articoli 7 e 8 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano stesso.

L'intervento prevede la realizzazione di due rampe (in ingresso e in uscita) di collegamento della SS7 alla rete autostradale esistente ascrivibile, pertanto, sia a servizi essenziali e non delocalizzabili, che ad interventi di adeguamento e ristrutturazione della viabilità, da realizzare in condizioni di sicurezza idraulica, come richiesto dal comma 2 degli articoli 7 e 8 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano e per i quali è necessario redigere uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica al fine di analizzare gli effetti prodotti dalle opere sul regime idraulico a monte ed a valle dell'area interessata.

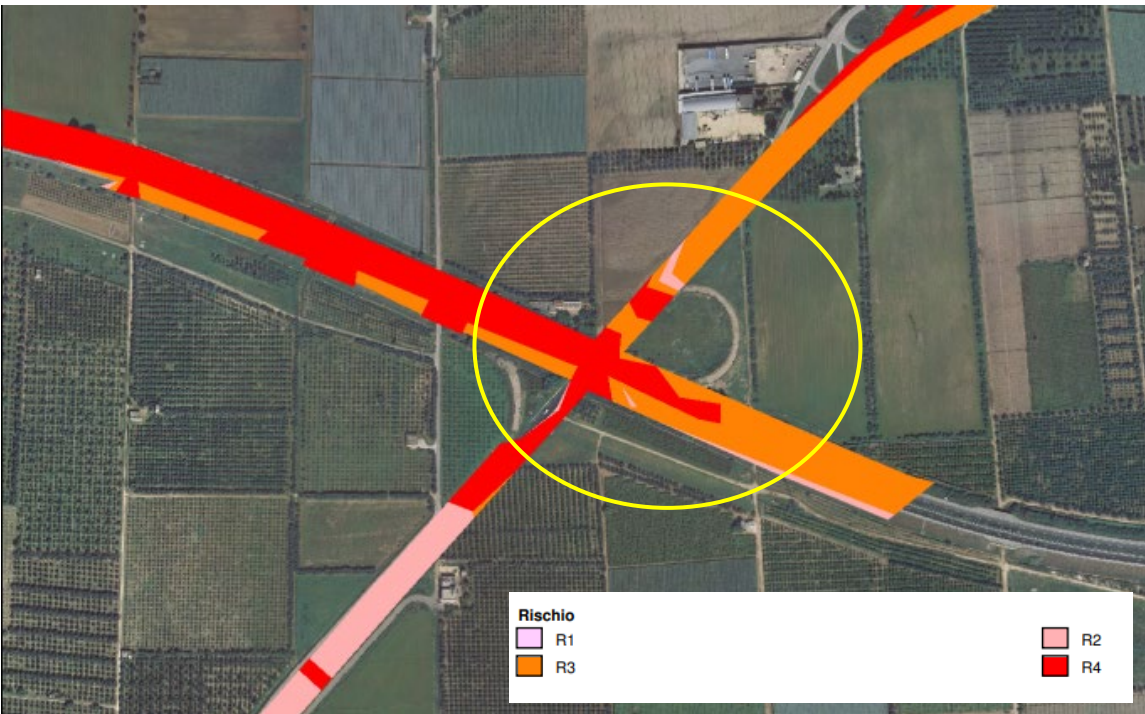


Pericolosità e Rischio

Peric. Idraulica

- bassa (BP)
- alta (AP)

- media (MP)



- Rischio**
- R1
 - R2
 - R3
 - R4

Figura 16: -- Stralcio Carta del rischio idraulico e del Rischio del PAI con individuazione area oggetto di intervento

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione dei lavori di completamento delle rampe di collegamento tra l'Autostrada Adriatica A-14 Bologna-Taranto al Km 741+332 e la S.S.7 "Appia" al Km 628+700 nel comune di Palagiano (Ta); in particolare i lavori interessano le rampe 1 e 2.

La soluzione progettuale prevista nel progetto esecutivo originario non rispettava le caratteristiche geometriche del DM 2006 ed era inquadrato secondo l'art.2 del DM 2006, in uno dei casi previsti di deroga all'applicazione del citato DM.

Tale soluzione oltre a non assicurare la necessaria sicurezza nella percorrenza delle due rampe, non era stata accettata da Autostrade spa.

Il progetto è stato sviluppato secondo quanto prescritto nel DM 19.04.2006, comportando un importante adeguamento sia dal punto di vista geometrico che funzionale rispetto a quanto progettato ed in parte realizzato con il progetto del 2002 (appalto ANAS BATA007AHD1 – Lavori di ammodernamento del collegamento della SS 106 dir e del casello autostradale di Taranto con la SS 106 Jonica – 2° lotto)

A monte della progettazione è stato, quindi, effettuato un nuovo rilievo celerimetrico dell'area impegnata dal progetto.

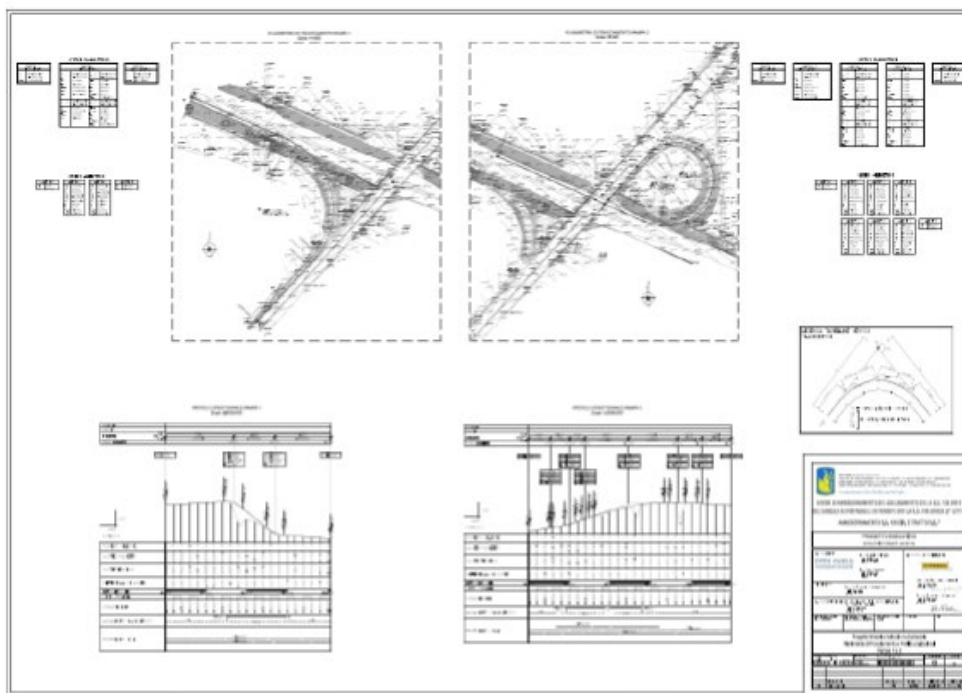


Figura 17: –: Planimetria Progetto esecutivo originario 2009

E' stata pertanto geometrizzata la soluzione riportandola sull'attuale configurazione del terreno al fine di valutare se le ipotesi progettuali originali ottemperassero alla normativa e se realizzabili.

Valutazioni preliminari sul progetto originario 2009

In via preliminare è stata effettuata la verifica dei tracciati previsti nel PE del 2002 (appalto ANAS BATA007AHD1 – Lavori di ammodernamento del collegamento della SS 106 dir e del casello autostradale di Taranto con la SS 106 Jonica – 2° lotto); dopo averli adattati all'andamento plano-altimetrico delle corsie esistenti in base al nuovo rilievo, è emerso che:

- per quanto riguarda la rampa 1 il tracciato presentava problemi altimetrici sia sui raccordi concavi che convessi, inoltre nel tratto corrispondente alla rampa, non verifica la complanarità con le piattaforme degli assi principali esistenti, in corrispondenza dei punti di stacco delle banchine (cuspidi);
- per quanto riguarda la rampa 2 il tracciato presentava notevoli criticità planimetrica con riferimento alle clotoidi in ingresso e in uscita che non soddisfano alcuni criteri del DM2006.

Si è resa pertanto necessaria una revisione dell'andamento plano-altimetrico delle due rampe, nel seguito descritta.

Soluzione progettuale adottata

L'intervento prevede la realizzazione di due rampe collegamento sulla SS7 Appia con la A14 alla progr. Km 741+332.

Per il dimensionamento degli elementi plano-altimetrici costituenti il tracciato delle rampe di svincolo sono stati presi in considerazione i riferimenti normativi contenuti nel D.M. 19/4/2006, che risultano essere prescrittivi nel caso di nuove intersezioni. In base alla tabella 1 del D.M. 19/4/2006, trovandoci in presenza di viabilità extraurbane a carreggiate separate, le corsie specializzate, di uscita e di immissione, risultano essere obbligatorie.

Per quanto riguarda la tipologia di rampe, la rampa 1, che collega l'Autostrada A14 con la Statale SS7, è del tipo "diretta", mentre la rampa 2, che collega la SS7 con l'A14 è del tipo "indiretta". Essendo la A14 una strada di categoria A (extraurbana) secondo il D.M. 2001 e la SS7 Appia una strada di classe III° ai sensi delle norme CNR 80 (velocità di progetto 80-100 km/h), classificata da Anas come Extraurbana secondaria, ai sensi del DM2001, l'intersezione tra l'A14 e la SS7 Appia è da inquadrare nella tipologia "2" del DM2006. Restano così definite le velocità di progetto da adottare per le rampe (tab.7 del DM2006):

- Rampa 1 (diretta) = 40-60 km/h
- Rampa 2 (indiretta) = 30-60 km/h

La larghezza degli elementi modulari degli svincoli è stata scelta tenendo conto delle dimensioni minime riportate nella tabella 9 della Normativa, in particolare:

- Larghezza corsia rampe monodirezionali = 4.00 m
- Larghezza banchina in sinistra = 1.00 m
- Larghezza banchina in destra rampa monodirezionale = 1.50m (maggiorata di 50 cm)

La larghezza della banchina in destra per entrambe le rampe è stata portata da 1.00 m (valore minimo da Normativa) a 1.50 m, per garantire l'eventuale fermata e accostamento di un veicolo in panne senza compromettere il passaggio dei veicoli.

Per il dimensionamento degli elementi modulari longitudinali componenti le corsie specializzate si è fatto riferimento a quanto riportato nel paragrafo 4.1 e 4.2 del D.M. 19/4/2006.

Per quanto riguarda il dimensionamento degli elementi trasversali modulari della piattaforma stradale si è fatto riferimento alla tabella 9 del par. 4.7.3 del D.M. 19/4/2006, assimilando in questo caso la SS7 ad una viabilità di categoria B:

- Larghezza corsia specializzata = 3.75 m
- Larghezza banchina in destra = 1.75 m

Per i brevi tratti di *strade a destinazione particolare*, previste in progetto, al fine di non intercludere proprietà confinanti, la sezione adottata è costituita da una la piattaforma pavimentata di complessivi 6,50 m, composta da due corsie di 3,25 m e banchine da 0,50 m.



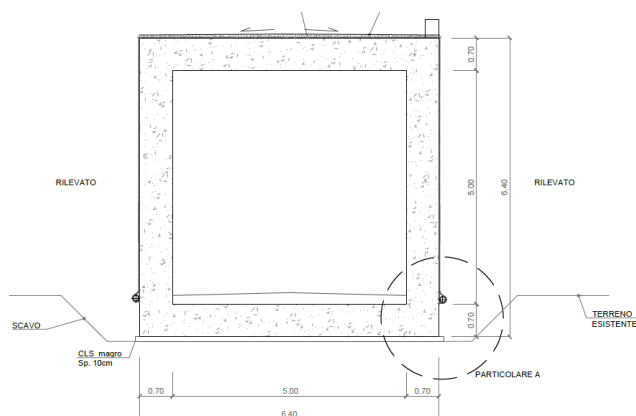
Figura 18: – Soluzione di progetto.

Il progetto prevede pertanto una nuova soluzione che modifica il tracciato planimetrico in modo da aumentare lo sviluppo della rampa e incrementa il raggio della curva e lo sviluppo delle clotoidi (che dovranno soddisfare i criteri dinamici), in modo da avere uno spazio maggiore per inserire i raccordi verticali minimi richiesti dalla Normativa, garantendo, al contempo, la complanarità nei punti di stacco delle piattaforme (cuspidi).

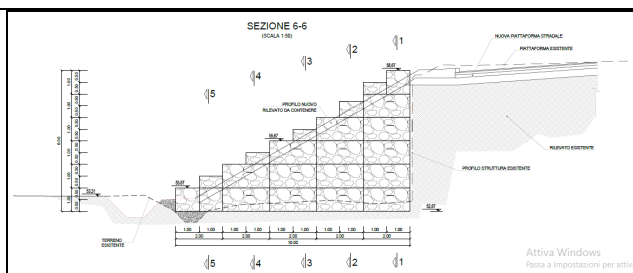
L'infrastruttura in virtù della sua localizzazione e dimensione non incide sulla funzionalità ecologica dell'area.

Le opere d'arte previste dal presente progetto sono le seguenti:

- RAMPA 1 - prolungamento del sottovia scatolare esistente 5,00X5,00 al km 0+328.00 in calcestruzzo armato gettato in opera (vedi fig seguente)



- RAMPA 2 - muro in gabbioni Hmax = 6,00 m (vedi fig seguente)



Per quanto attiene i tombini idraulici, è prevista la realizzazione di tombini scatolari gettati in opera e tombini circolari prefabbricati in c.a.

Nello specifico, si prevede la realizzazione delle seguenti opere in c.a.:

- tombino scatolare di sezione netta 1,5x1m, alla progr. km 0+484.997 della rampa 1;
- tombino scatolare a 4 canne, ognuna di sezione netta 1x0,8m, alla progr. km 0+220 della rampa 2;
- tombini prefabbricati DN800, alla progr. km 0+179 della rampa 2;
- tombino prefabbricato DN800, alla progr. km 0+530 della rampa 2.

I prefabbricati in c.a saranno posati su piastra in c.a. al fine di avere una migliore ripartizione dei carichi sul terreno.

- Impianto di illuminazione.

La modalità con cui illuminare gli svincoli stradali deriva dall'applicazione della norma tecnica UNI 11248:2016 "Illuminazione stradale: Selezione delle categorie illuminotecniche", preposta alla definizione delle caratteristiche prestazionali degli impianti di illuminazione stradale, insieme al resto del quadro normativo (UNI EN 13201-2-3-4). Nel presente progetto si prevede l'utilizzo di apparecchi a LED ad alta efficienza, che consente l'adozione di una categoria illuminotecnica di progetto pari a C2, i cui requisiti illuminotecnici minimi da rispettare sono: E (Illuminamento medio) = 20 lx; U0 (Uniformità generale) = 0.40; così come indicato nel prospetto 2 della UNI EN 13201-2:2016. I pali previsti per il sostegno dei corpi illuminanti sono di altezza totale pari a 10,80 m (h_{ft} = 10,00 m), sbraccio 2,5 m.

Per quanto riguarda le barriere di sicurezza da installare sull'asse principale e sulle rampe di svincolo sono state previste le seguenti classi minime:

- ✓ *Bordo Laterale*: barriera bordo laterale tripla onda H2 W6 mod. BROH2-21 Autostrade;
- ✓ *Bordo Laterale*: barriera bordo laterale tripla onda H3 W6 mod. BROH3BL6 Autostrade;

Nei punti di inizio e fine barriera è stato previsto l'utilizzo di idonei dispositivi terminali, opportunamente scelti tra terminali di inizio impianto in entrata con la lama inclinata verso l'esterno ed infissa nel terreno e terminali semplici.

Si prevede la realizzazione della sovrastruttura stradale secondo i seguenti spessori:

- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato di opportuna granulometria di spessore non inferiore a 35 cm;
- Strato di base bitumato di spessore circa 12 cm;
- Strato di collegamento in conglomerato bituminoso di spessore circa 6 cm;
- Strato di usura in conglomerato bituminoso di spessore circa 4 cm.

In ragione dell'attuale presenza delle infrastrutture stradali e della sistemazione degli svincoli già attualmente parzialmente presente, come facilmente rilevabile dalla ortofoto riferita alle aree di intervento, si esclude la possibilità di modifiche dell'assetto percettivo e delle visuali panoramiche godibili allo stato attuale a seguito della realizzazione dell'intervento previsto in progetto.

Individuazione dei siti di approvvigionamento e conferimento

È stata condotta un'analisi territoriale, sviluppata in un ambito sufficientemente esteso intorno all'area d'interesse, volta all'individuazione di siti estrattivi e impianti di smaltimento/recupero attivi utilizzabili

rispettivamente per l'approvvigionamento di materiali utili per la realizzazione delle opere previste e per il conferimento/recupero delle terre non riutilizzate nell'ambito dell'intervento.

L'individuazione dei siti estrattivi per gli approvvigionamenti si è basata sulle informazioni tratte da verifiche dirette contattando le aziende di settore che operano sul territorio ed i responsabili dei siti di estrazione che hanno permesso di individuare i seguenti impianti ubicati entro un raggio massimo di 12 km dal sito:

Tipologia del sito	Cave
Ditta	UNICALCE S.p.A.
Localizzazione Impianto	c. da Lupini - 74019 Palagiano (TA)
Distanza dal sito di progetto	2 km
Prodotti forniti	Inerti per conglomerati
Tipologia del sito	Cave
Ditta	MARCAVE S.r.l.
Localizzazione Impianto	c. da La Torretta - 74016 Massafra (TA)
Distanza dal sito di progetto	12 km
Prodotti forniti	Inerti per conglomerati
Tipologia del sito	Cave

Tabella 1 Individuazione dei siti estrattivi

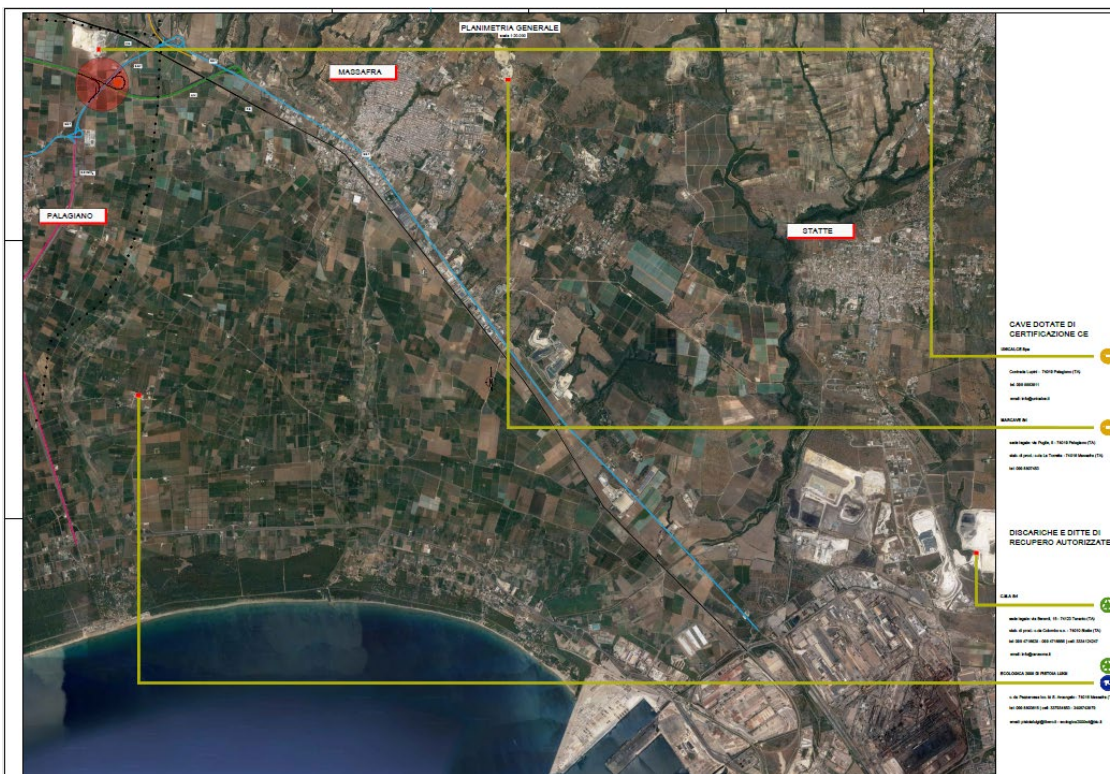
In merito agli impianti di conferimento, i materiali prodotti dalle attività previste in progetto consistono in terre e rocce da scavo provenienti in gran parte dagli scavi necessari per la bonifica del piano di posa dei rilevati, per lo scotico, in minima parte dagli scavi per gli sterri e in piccolissima percentuale da materiali di demolizione. La ricerca si è pertanto orientata verso impianti di recupero, in quanto il conferimento in questi impianti è ovviamente da preferire rispetto alle discariche. I materiali in esubero possono essere inviati al recupero per la produzione di materie prime secondarie oppure smaltiti come rifiuto ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

Il produttore avrà in ogni caso l'obbligo di effettuare la caratterizzazione e classificazione di ciascuna tipologia di terreno conferita in idoneo impianto di recupero (o discarica controllata) secondo la vigente normativa in materia di rifiuti. Il rifiuto dovrà essere valutato ai fini della classificazione di pericolosità e sarà identificato con il relativo Codice Europeo dei Rifiuti (CER).

Le verifiche eseguite hanno permesso di individuare i seguenti impianti ubicati entro un raggio massimo di 30 km dal sito:

Tipologia del sito	Discarica rifiuti non pericolosi
Ditta di recupero	ECOLOGICA 2000 DI PISTOIA LUIGI
Localizzazione Impianto	c. da Pezzarossa loc. tà S. Arcangelo - 74016 Massafra (TA)
Distanza dal sito di progetto	13 km
Materiali da smaltire/recuperare	170101; 170201; 170302; ; 170405; 170504
Ditta di recupero	C.M.A Srl
Localizzazione Impianto	c. da Colombo s.n. - 74010 Statte (TA)
Distanza dal sito di progetto	30 km
Materiali da smaltire/recuperare	170302; 170504

Tabella 2 Individuazione degli impianti di recupero



Sia per i siti di approvvigionamento che per quelli di conferimento, gli elenchi sono da ritenersi non esaustivi e non vincolanti, ma sono stati redatti esclusivamente nell'ottica di verificare se sul territorio siano disponibili siti con capacità sufficienti alla realizzazione delle opere in progetto. Nelle successive fasi progettuali e in ogni caso, prima dell'apertura del cantiere stesso sarà necessario verificare l'effettiva disponibilità dei quantitativi e dei siti prescelti.

Indicazioni sulle fasi esecutive necessarie per garantire l'esercizio durante la costruzione dell'intervento

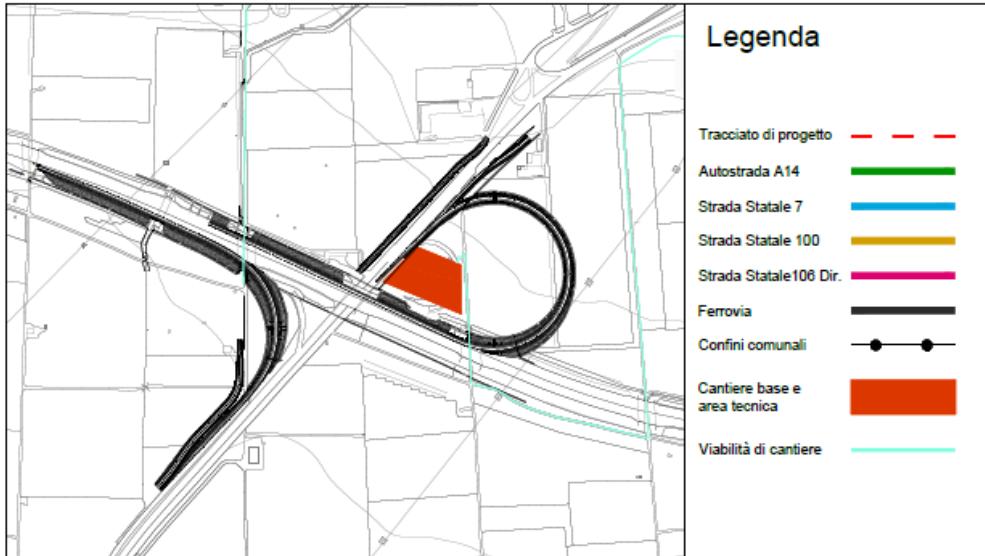
In merito alle fasi esecutive, la soluzione di progetto prevede, in sintesi, la realizzazione di n° 2 rampe entrata/uscita su aree di lavoro separate: pertanto, la sostanziale totalità dei corpi stradali e delle opere potranno essere eseguite parallelamente, riducendo i tempi di realizzazione dell'intera opera. La quasi totalità delle lavorazioni non interferiscono con il traffico veicolare delle due arterie. Nei limitati tratti in lavorazione obbligatoriamente prossimi al traffico, saranno adottate opportune allestimenti a garanzia della sicurezza degli utenti e delle maestranze.

- **Fase 0:** Accantieramento e predisposizione delle aree di primo intervento.

Il cantiere base viene realizzato in area già in passato utilizzata come area di cantiere posta all'interno dello svincolo n. 2 e aree su cui era stato realizzato l'impostazione del rilevato secondo il precedente progetto di svincolo.

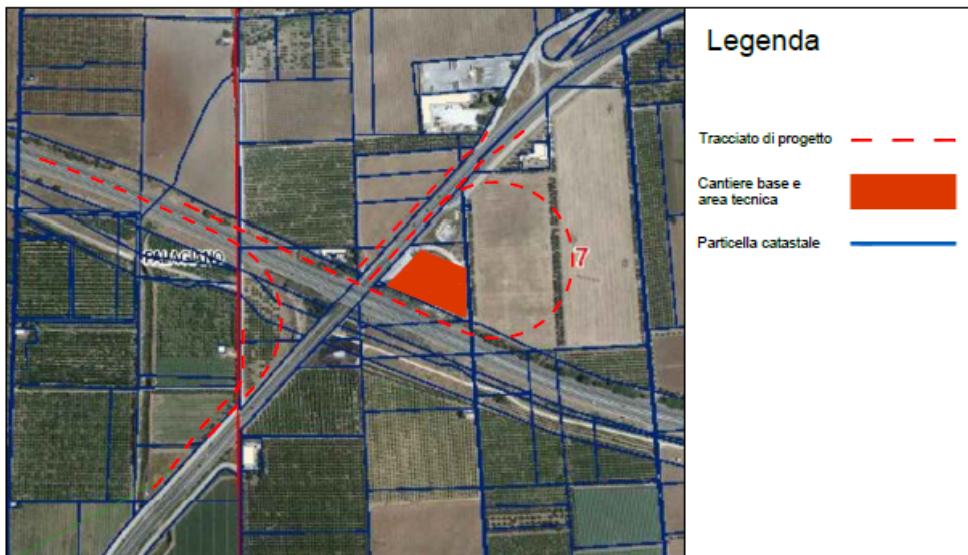
INQUADRAMENTO GENERALE

(SCALA 1:5000)



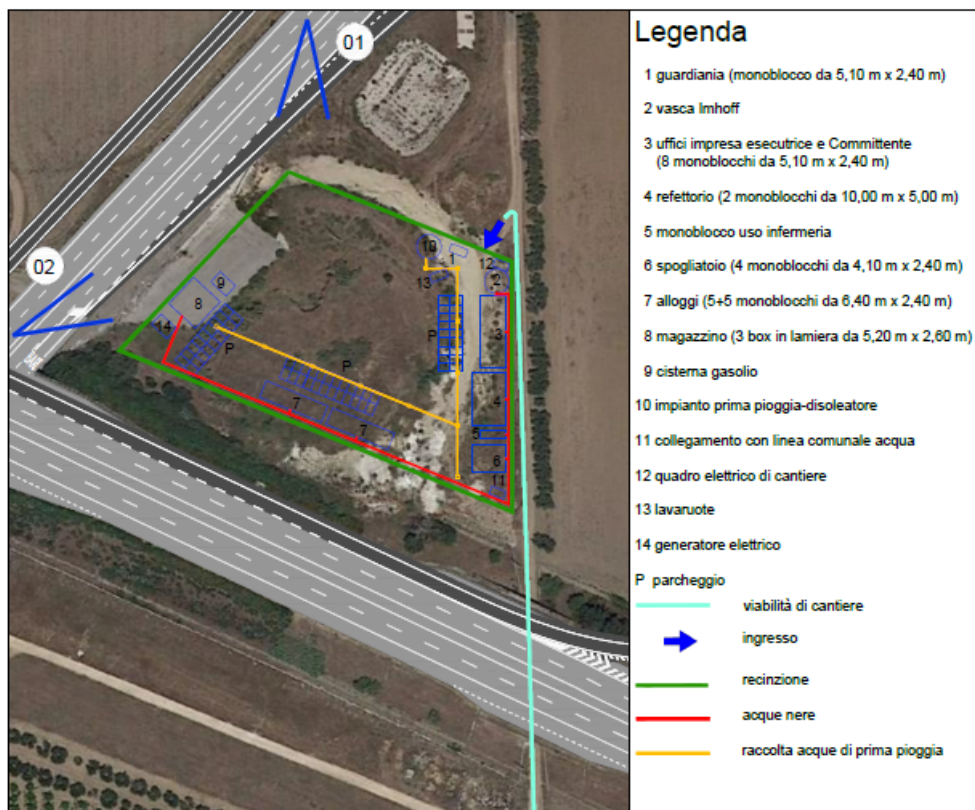
PLANIMETRIA CATASTALE

(SCALA 1:5000)



LAYOUT DI CANTIERE BASE E AREA TECNICA

(SCALA 1:1000)



Legenda

- 1 guardiania (monoblocco da 5,10 m x 2,40 m)
- 2 vasca Imhoff
- 3 uffici impresa esecutrice e Committente (8 monoblocchi da 5,10 m x 2,40 m)
- 4 refettorio (2 monoblocchi da 10,00 m x 5,00 m)
- 5 monoblocco uso infermeria
- 6 spogliatoio (4 monoblocchi da 4,10 m x 2,40 m)
- 7 alloggi (5+5 monoblocchi da 6,40 m x 2,40 m)
- 8 magazzino (3 box in lamiera da 5,20 m x 2,60 m)
- 9 cisterna gasolio
- 10 impianto prima pioggia-disoleatore
- 11 collegamento con linea comunale acqua
- 12 quadro elettrico di cantiere
- 13 lavaruote
- 14 generatore elettrico
- P parcheggio
- viabilità di cantiere
- ➔ ingresso
- recinzione
- acque nere
- raccolta acque di prima pioggia

TABELLA SINTETICA

Provincia	Taranto
Comune	Palagianò
Localizzazione	da prog. Km 0+000,00 a progr. 0+070,00
Superficie	6.223 mq
Destinazione d'uso	fascia di rispetto stradale e zona agricola
Presenza di vincoli	nessuno
Uso del suolo	seminativi semplici in aree non irrigue + area asfaltata
Idrogeomorfologia	unità prevalentemente siltoso sabbiosa e/o arenitica
Tipologia di ripristino previsto	ripristino dei luoghi ante operam



- **Fase 1:** realizzazione di:

- Prolungamento sottovia scatolare 5.00x5.00m
- Rampa 1
- Deviazione controstrada San Marco dei Lupini

Deviazione traffico:

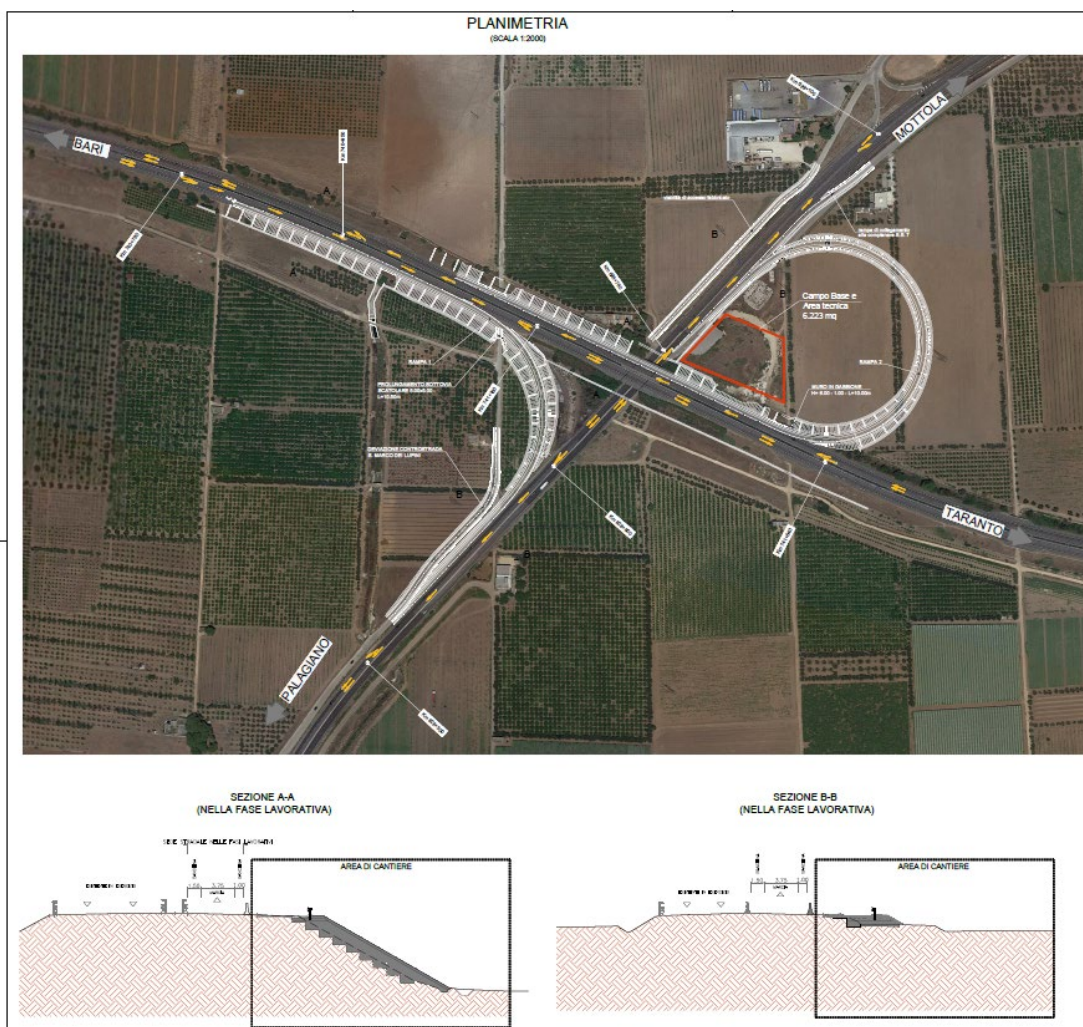
- deviazione traffico su unica carreggiata direzione Taranto da pk 740+760 alla pk 741+180
- deviazione traffico su unica carreggiata direzione Palagiano da pk 628+600 alla pk 628+300

- **Fase 2:** realizzazione di:

- Muro in gabbione
- Rampa 2
- Rampa di collegamento alla S.S. 7
- Viabilità di accesso fabbricato

Il traffico:

- deviazione traffico su unica carreggiata direzione Bari da pk 741+540 alla pk 740+950
- deviazione traffico su unica carreggiata direzione Mottola da pk 628+780 alla pk 629+100.



Cronoprogramma

La durata stimata delle lavorazioni, come desumibile dal cronoprogramma lavori è così suddivisa:

- 195 giorni lavorativi, pari a 236 gg comprensivi dell'andamento climatico sfavorevole (ovvero 330 gg naturali e consecutivi), così come di seguito illustrato.

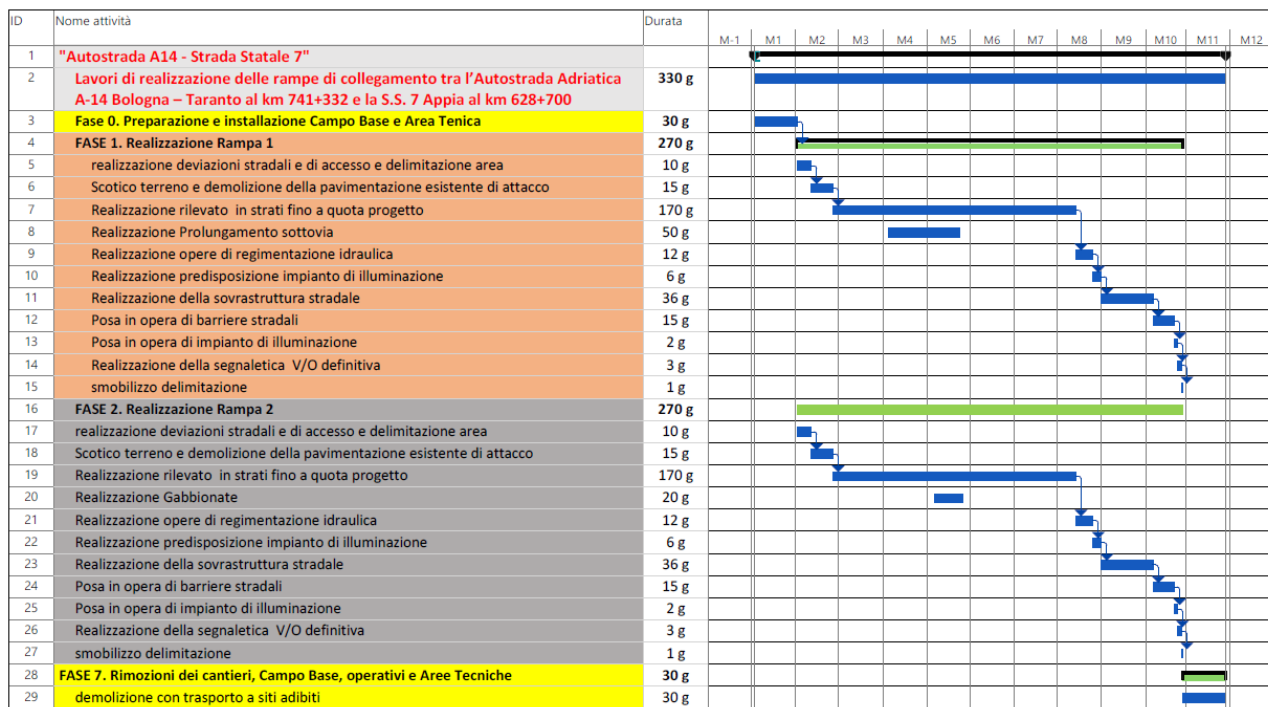


Tabella 3: durata prevista lavorazioni da cronoprogramma

interferenze dei lavori sulle opere/infrastrutture in esercizio - descrizione e modalità di esecuzione degli interventi

In merito alla accessibilità, considerato che per i lavori in oggetto può individuarsi quale lavorazione prevalente la movimentazione di terre (scavi e riporti per realizzazione di trincee e rilevati), pertanto come mezzi principali per l'approvvigionamento del materiale vengono considerati gli autocarri; la definizione dei percorsi dei mezzi d'opera è stata effettuata in modo tale da minimizzare il coinvolgimento di aree urbane e ricettori potenzialmente sensibili, utilizzando il più possibile tratte extraurbane.

In generale il principale criterio è quello di utilizzare quanto possibile viabilità esistenti in modo da minimizzare le nuove piste di cantiere. Eventuali piste di cantiere verranno realizzate in corrispondenza del tracciato di progetto al fine di evitare l'occupazione di terreni esterni all'ingombro della strada da realizzare.

Per gli interventi da effettuarsi in presenza del traffico veicolare, per le operazioni di deviazione viaria dei flussi di traffico, il cantiere andrà dotato di sistemi di segnalamento temporaneo diurni e notturni mediante l'impiego degli specifici segnali, previsti, a seconda delle situazioni di fatto ed alle circostanze specifiche, dal Nuovo Codice della Strada (D.L.vo n° 285/92 e ss.mm.ii) e dal relativo Regolamento di attuazione (DPR n 495/92). Prima dell'inizio dei lavori l'Appaltatore dovrà comunque predisporre e sottoporre a preventiva autorizzazione della Direzione Lavori e del Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, apposita planimetria con indicazione della delimitazione e segnalamento dell'area di lavorazione e di tutte le segnalazioni che verranno impiegate nelle relative posizioni a tutela della sicurezza della circolazione. Per gli eventuali zavorramenti dei sostegni è prescritto l'uso di sacchetti di sabbia o similari, esclusi materiali rigidi che possono costituire pericolo o intralcio per la circolazione. Preliminarmente andranno rimossi gli eventuali segnali permanenti in contrasto con quelli temporanei.

Particolare cura verrà prevista per l'esecuzione delle opere applicando buone pratiche ambientali con

particolare riferimento alla componente aria , revedendo ogni accorgimento al fine di abbattere le polveri durante la realizzazione dei rilevati, mediante bagnatura e copertura con teloni dei mezzi di trasporto.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
X VIA	<i>n. DEC/VIA/8039 del 4/12/2002</i>
X Autorizzazione all'esercizio	<i>Anas spa</i>
Altre autorizzazioni X Conferenza dei servizi in data 5/5/2003, con decreto provveditoriale n. 10525 del 27/10/2003, <input type="checkbox"/> _____ _____ <input type="checkbox"/> _____ _____	X Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Puglia – Bari _____ <input type="checkbox"/> _____ _____ <input type="checkbox"/> _____ _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>Anas s.p.a.</i>
Altre autorizzazioni X Verifica di compatibilità con il PAI X VPIA _____ <input type="checkbox"/> _____ _____	X Autorità di Bacino dell'Appennino Meridionale X Soprintendenza ai Beni Archeologici della Puglia <input type="checkbox"/> _____ _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto di intervento non interferiscono zone umide, zone riparie o foci di fiumi. Si rileva infatti che la rampa n. 2 dista circa 600 m dal limite esterno della Lama d'Uva, Gravina di Capo Gavita e di Corneto (R.D. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904) e circa 300 m in linea d'aria dal Reticolo Idrografico di connessione della Rete Ecologica regionale (R.E.R.) denominato Gravina Petruscio, come rappresentato dal PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia).
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento non rientra in zona costiera.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento non rientra in ambito montano o forestale. L'area in interesse si colloca nell'Ambito della "Arco Jonico Salentino – Figura "Il paesaggio delle Gravine" del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia. (PPTR).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area oggetto di intervento non interferisce con Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria. L'intervento dista oltre 1km in linea d'aria dal SIC-ZPS IT9130007 e dal Parco Regionale delle Gravine.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Considerata la distanza dagli ambiti sensibili e la limitata entità degli interventi, non si ritiene che possano essere ridotti o compromessi gli standard di qualità ambientale.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica collocandosi in area compresa tra l'attuale tratto autostradale della A14 e aree prevalentemente agricole.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto di intervento e quelle del paraggio non presentano una valenza paesaggistica ed archeologica evidenziata all'interno del PPTR o da altra Cartografia di settore.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto di intervento ricadono in parte all'interno della fascia di rispetto autostradale e per i terreni limitrofi interessati dal progetto non si rilevano terreni con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001).

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	✓	Le ricognizioni effettuate non hanno rilevato dati riguardanti siti contaminati oggetto di bonifica e ripristino ambientale.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	✓	Le aree oggetto di intervento non ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	✓	<input type="checkbox"/>	L'area oggetto di intervento ricade in parte in una zona classificata dal PAI ad Alta, Media e Bassa Pericolosità Idraulica; gli interventi proposti sono pertanto soggetti alle prescrizioni e alle indicazioni del Titolo II Assetto Idraulico, artt. 4,6,7,8,9 e 10 delle NTA del PAI.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	✓	<input type="checkbox"/>	Secondo l'DPCM 3274/2003 il territorio comunale di Palagiano in cui rientra l'intervento in oggetto è classificato come Zona sismica 3 . Secondo l'Ordinanza del DPCM del 28 aprile 2006 "Criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle medesime zone" (Ordinanza n. 3519) con la quale sono stati approvati i criteri generali e la mappa di pericolosità sismica di riferimento a scala nazionale, al Comune di Palagiano è assegnato un valore di sottozona 0.125-0.15g.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	✓	<input type="checkbox"/>	Aree di rispetto stradale

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo Modulistica VIA – 06/02/2020

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

Descrizione:

Il progetto non modificherà l'attuale assetto del territorio, ma trattandosi di un intervento per la realizzazione dei lavori di completamento delle rampe di collegamento tra l'Autostrada Adriatica A-14 Bologna-Taranto al Km 741+332 e la S.S.7 "Appia" al Km 628+700 nel comune di Palagiano (Ta) l'intervento comporterà esproprio di aree attualmente ad uso agricolo con conseguente cambio di destinazione d'uso per una superficie totale di circa mq 12.000,00.

Perché:

Trattasi di un intervento di completamento della intersezione stradale, in un ambito già compreso dalle infrastrutture esistenti

Descrizione:

In considerazione della tipologia di intervento, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiali quali conglomerato bituminoso, terreno misto granulare, oltre al possibile riutilizzo di terre e rocce da scavo, previo accertamento dei risultati delle prove preliminari di laboratorio geotecnico sui campioni prelevati.

Perché:

Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, vista la loro possibile reperibilità presso produttori e cave già autorizzate. Per limitare il Consumo di risorse non rinnovabili determinato dal consumo di terre ed inerti necessari per la realizzazione di rinterri, rilevati ed opere in calcestruzzo, l'approvvigionamento dei quantitativi di materiale necessari saranno reperiti presso produttori e cave autorizzate e non in esaurimento, senza pertanto la necessità di dover ricorrere all'apertura di nuove cave di prestito.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di particolari sostanze nocive se non quelle usualmente impiegate nella fase di cantiere. In tale fase infatti l'aspetto ambientale da ricollegare all'impatto potenziale è sostanzialmente causato dall'impiego di sostanze inquinanti (oli, lubrificanti, carburanti, vernici) che è da ascrivere esclusivamente ad eventuali sversamenti accidentali di tali sostanze. Per scongiurare tale possibilità, il sistema di macchinari e mezzi necessari alle lavorazioni saranno dotati di tutti i dispositivi di sicurezza disponibili per evitare l'insorgenza di guasti o malfunzionamenti che possano comportare lo sversamento su suolo di sostanze potenzialmente inquinanti</p>	<p><i>Perché:</i> In considerazione delle misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni che si prevede di adottare in fase di cantiere per l'abbattimento delle polveri in atmosfera, per la riduzione dei livelli sonori, attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, nonché di dispositivi di sicurezza per evitare l'insorgenza di guasti o malfunzionamenti che possano comportare lo sversamento su suolo e nei corpi idrici di sostanze potenzialmente inquinanti, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana e sull'ambiente possono ritenersi assolutamente trascurabili.</p>	
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> In fase di costruzione si prevede la produzione di materiali rivenienti da scavi, parziali demolizioni, rimozione di terreno vegetale. La fase di esercizio delle opere che verranno realizzate non comporterà la produzione di rifiuti solidi.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni sarà gestita secondo le vigenti normative in materia. Le terre e rocce da scavo qualora non riutilizzabili in cantiere, saranno avviati presso appositi centri di smaltimento appositamente individuati.</p>	
<p>5. Il progetto genererà emissioni di</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni inquinanti generate in fase di cantiere saranno da ascrivere esclusivamente a quelle prodotte dai gas di scarico dei mezzi di cantiere.</p>	<p><i>Perché:</i> In fase di esercizio si avrà un beneficio delle emissioni a causa dei minori percorsi che il traffico veicolare dovrà impiegare per il transito da e per la A14. Non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte dai mezzi di cantiere e dal traffico veicolare.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Durante l'esercizio dell'opera in esame, non si prevede una maggiore emissione di rumore in quanto l'attività di maggior rilievo è caratterizzata dal traffico stradale che sarà lo stesso di quello attuale. Le emissioni rumorose sono esclusivamente da ricollegare alle lavorazioni previste in cantiere e al traffico veicolare dei mezzi impiegati in cantiere.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle già presenti in zona (Autostrada A14 e SS7) e ricollegate alle infrastrutture stradali già esistenti e di cui il progetto in oggetto prevede il collegamento tramite le previste rampe. Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa vista l'assenza di ricettori sensibili in zona e gli accorgimenti che saranno impiegati quali l'utilizzo di macchinari a bassa rumorosità e omologazione degli stessi alle norme CE.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Il rischio è solo da ricollegare a eventuali sversamenti accidentali che potrebbero verificarsi in fase di esecuzione.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti significativi dal momento che in fase di cantiere tutti i lavoratori saranno informati circa le modalità operative da seguire in caso di eventuali sversamenti accidentali da seguire per la sicurezza riguarda la propria salute e contenere eventuali effetti di contaminazione accidentale.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il progetto non interessa corpi idrici. L'ambito di intervento della rampa n. 2 che risulta quella più vicino in linea d'aria, dista infatti circa 600 m dal fiume "Lama d'Uva, Gravina di Capo Gavita e di Corneto iscritto al n.2221 del R.d. 7/4/1904.	<i>Perché:</i> La dimensione e la natura dell'intervento non sono tali da interferire o produrre rischio di inquinamento idrico sotterraneo e superficiale.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'intervento riguarda il completamento delle rampe di collegamento tra l'Autostrada Adriatica A-14 Bologna-Taranto al Km 741+332 e la S.S.7 "Appia" al Km 628+700 nel comune di Palagianò (Ta) e, pertanto, si inserisce su degli assi infrastrutturali con volumi di traffico consistenti.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla infrastruttura autostradale A14 e della SS7.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'area di intervento si inserisce in un contesto ad elevata fruizione pubblica.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> La realizzazione dell'intervento non produrrà una alterazione delle caratteristiche percettive e visive rispetto a quelle godibili allo stato attuale.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'intervento interessa suoli annessi alla viabilità esistente e suoli agricoli per i quali si dovrà avviare il procedimento di esproprio. I terreni risultano in gran parte già praticamente compressi.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Dai sopralluoghi effettuati e come emerge visivamente anche dalla Ortofoto e dalla carta di uso del suolo, le aree interessate dall'intervento non presentano particolari condizioni di utilizzo del suolo.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Dalle ricognizioni effettuate non sono stati rilevati piani o programmi riferiti alle aree di intervento e a quelle limitrofe.		<i>Perché:</i> Non si rilevano particolari condizioni di uso del suolo relativamente alle aree oggetto di intervento e a quelle immediatamente limitrofe	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non sussiste		<i>Perché:</i> Dalle ricognizioni effettuate non sono stati rilevati siti o zone soggette a inquinamento o danno ambientale.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale


Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'area di intervento non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico. Il territorio comunale di Palagiano in cui rientra l'intervento, è classificato in zona sismica 3 "Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti" indicata nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Puglia n. 153 del 2.03.2004.		Perché: Il progetto non prevede opere che possano innescare terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Non sono presenti progetti/attività che possano determinare effetti cumulativi		Perché: Non sono previste interferenze potenziali generate dagli effetti cumulativi del progetto in esame, con altri progetti/attività, in quanto la sua realizzazione non determina un incremento del traffico	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento.		Perché: Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

<i>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</i>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Inquadramento dell'intervento PPTR Stralcio	1:20.000	T00EG00GENCT01A
2			

Il/La dichiarante


 (documento informatico firmato digitalmente
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.