

**S.S. 100 “di Gioia del Colle”  
COMPLETAMENTO FUNZIONALE E MESSA IN SICUREZZA DELLA S.S. 100, TRA I KM  
44+500 E 52+600 (SAN BASILIO) CON SEZIONE DI TIPO B.**

**PROGETTO DEFINITIVO**

COD. BA291

RESPONSABILE INTEGRAZIONE SPECIALISTICA

Ing. Alessandro Aliotta – Ordine degli Ingegneri di Genova n° 7995 A

IL PROGETTISTA E COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Vito Capotorto – Ordine degli Ingegneri di Taranto n° 1080

IL GEOLOGO

Dott. Geol. Mario Stani

(Ordine dei Geologi della Puglia n° 279)

L'ARCHEOLOGO: Dott.ssa Paola Innucciello

Elenco MIC n. 2571 – archeologo di 1° fascia ai sensi del D.M. 244/2019

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Alberto SANCHIRICO

Progettisti



DIRETTORE TECNICO  
Prof. Ing. Andrea Del Grosso



DIRETTORE TECNICO  
Ing. Franz Pacher



DIRETTORE TECNICO  
Ing. Primo STASI



Ing. Tommaso DI BARI  
Ing. Vito CAPORTORTO



DIRETTORE TECNICO  
LAND Italia Srl  
Arch. Andreas KIPAR

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità**

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00IA10AMBRE01_A			
STBA0291	D 23	CODICE ELAB.	T00IA10AMBRE01	A	-
A	Prima emissione	Giugno 2023	L.Lepore	P.Stasi	P.Stasi
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

## Sommario

<b>1</b>	<b>ELENCO DEGLI ESPERTI FIRMATARI .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUZIONE AL PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
2.1	L'INTERVENTO E L'ITER PROGETTUALE .....	6
2.2	L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE .....	8
<b>3</b>	<b>STRUTTURA DELLO STUDIO .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ .....</b>	<b>12</b>
4.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA .....	12
4.2	LO STATO DI FATTO .....	13
4.3	SCELTE DI INTERVENTO .....	16
4.4	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO .....	17
4.5	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE .....	18
4.6	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO ECONOMICO .....	19
4.7	GLI OBIETTIVI PER IL RISPETTO DEL PRINCIPIO DI NON ARRECARRE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE (DNSH) .....	20
4.7.1	<i>Obiettivo ambientale 1: Mitigazione dei Cambiamenti Climatici</i> .....	21
4.7.2	<i>Obiettivo ambientale 2: adattamento ai cambiamenti climatici</i> .....	21
4.7.3	<i>Obiettivo ambientale 3: uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine</i> .....	22
4.7.4	<i>Obiettivo ambientale 4: transizione verso un'economia circolare</i> .....	23
4.7.5	<i>Obiettivo ambientale 5: prevenzione e riduzione dell'inquinamento</i> .....	24
4.7.6	<i>Obiettivo ambientale 6: protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi</i> .....	25
<b>5</b>	<b>LA DOMANDA DI TRAFFICO .....</b>	<b>26</b>
5.1	IL TRAFFICO ATTUALE .....	27
5.2	SCENARIO DI PROGETTO E TRAFFICO ATTESO .....	28
<b>6</b>	<b>LE CONFORMITÀ E LE COERENZE CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE .....</b>	<b>32</b>
6.1	L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI PERTINENZA ALL'OPERA .....	32
6.2	PIANIFICAZIONE DI SETTORE .....	33
6.2.1	<i>Piano Generale della Mobilità (PGM)</i> .....	33
6.2.2	<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)</i> , .....	34
6.2.3	<i>Piano Nazionale della Sicurezza Stradale</i> .....	37
6.2.4	<i>Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Puglia (PRT)</i> .....	41
6.3	LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE .....	46
6.3.1	<i>Vincolo Idrogeologico</i> .....	46
6.3.2	<i>Vincoli Paesaggistici ed Ambientali</i> .....	47
6.3.3	<i>Aree Protette e Siti Natura 2000</i> .....	50
6.3.4	<i>Coerenza del Progetto con i Vincoli relativi alle Aree della Rete Natura 2000</i> .....	68
6.3.5	<i>Ulivi Monumentali</i> .....	68
6.3.6	<i>Alberi Monumentali</i> .....	69
6.4	PIANIFICAZIONE GENERALE .....	70
6.4.1	<i>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)</i> .....	70
6.5	COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DELLE NTA DEL PPTR .....	92
6.5.1	<i>Struttura Idro-geomorfologica</i> .....	92
6.5.2	<i>Struttura ecosistemica – ambientale</i> .....	93
6.5.3	<i>Struttura Antropica e Storico Culturale</i> .....	98
6.5.4	<b>AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA</b> .....	101
6.5.5	<i>Quadro Assetto dei Tratturi (QAT)</i> .....	103
6.5.6	<i>Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Puglia (PAI)</i> .....	104
6.5.7	<i>Compatibilità dell'Intervento con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)</i> .....	110

---

6.5.8	<i>Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Bari (PTCP)</i> .....	111
6.5.9	<i>Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Taranto (PTCP)</i> .....	116
6.6	COERENZA DELL'INTERVENTO CON I PIANI TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BARI E TARANTO .....	117
6.7	PIANI URBANISTICI COMUNALI .....	118
6.7.1	<i>Piano Regolatore Comunale di Gioia del Colle</i> .....	118
6.7.2	<i>Piano Regolatore Generale di Mottola</i> .....	120
6.8	COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI.....	125
<b>7</b>	<b>TABELLA RIASSUNTIVA DELLA COERENZA DELL'INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE .</b> .....	<b>126</b>

## Indice delle Tabelle e delle Figure

<b>SOMMARIO</b> .....	1
FIGURA 3-1. QUADRO COMPLESSIVO DELLE TEMATICHE PRINCIPALI DEL SIA.....	10
FIGURA 4-1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE CON LOCALIZZAZIONE DEL TRATTO DELLA SS100 OGGETTO DI INTERVENTO (FONTE: <a href="https://www.adb.puglia.it/dati-mappa-della-puglia/">HTTPS://WWW.ADB.PUGLIA.IT/DATI-MAPPA-DELLA-PUGLIA/</a> ).....	12
FIGURA 5-1. MACRO ZONE ANAS .....	26
FIGURA 5-2. ZONIZZAZIONE INTERNA DELL'AREA DI STUDIO .....	26
FIGURA 5.3: MAPPA DI ASSEGNAZIONE DELLA RETE DI TRASPORTO STRADALE NELLA SIMULAZIONE DELLO SCENARIO ATTUALE - VEICOLI LEGGERI.....	27
FIGURA 5.4: MAPPA DI ASSEGNAZIONE DELLA RETE DI TRASPORTO STRADALE NELLA SIMULAZIONE DELLO SCENARIO ATTUALE – MEZZI PESANTI .....	27
TABELLA 5-1:VALORI DEL FLUSSO SIMULATO SULLA SS100 NELLO SCENARIO ATTUALE .....	28
IL MODELLO ELABORATO HA INOLTRE CONSENTITO DI DETERMINARE GLI INDICATORI DI SCENARIO CHE RISULTANO QUELLI RIPORTATI IN TABELLA 5-2.....	28
TABELLA 5-2: INDICATORI DI RETE – SCENARIO ATTUALE (2018).....	28
TABELLA 6-1. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI.....	32
TABELLA 6-2. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE .....	33
TABELLA 6-3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI CARATTERE AMBIENTALE .....	33
FIGURA 6-1. PIANO PROCESSO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO INDIVIDUATE DALL' ALLEGATO AL DOCUMENTO ECONOMIA E FINANZA 2022 .....	36
FIGURA 6-2. PIANO PROCESSO FONTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE MOBILITÀ SOSTENIBILI : PNSS 2030 : INDIRIZZI GENERALI E LINEE GUIDA.....	39
FIGURA 6-10. CARTOGRAFIA DEI VINCOLI PAESAGGISTICI D.L 42/2004 .....	48
(FONTE SITAP. MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI) .....	48
FIGURA 6-11. BENI CULTURALI PUNTUALI (FONTE <a href="http://vincoliinretegeo.beniculturali.it">HTTP://VINCOLIINRETEGEO.BENICULTURALI.IT</a> ).....	49
FIGURA 6-12. ZONE SIC E ZPS CON INDIVIDUAZIONE AREA INTERVENTO (FONTE SIT PUGLIA).....	51
FIGURA 6-13. CARTOGRAFIA QC_07 HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO .....	57
DEL PIANO DI GESTIONE DEL SIC IT9130005 "MURGIA DI SUD EST".....	57
- INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO IN CUI RICADE IL TRATTO DI SS 100 .....	57
OGGETTO DI INTERVENTO .....	57
FIGURA 6-14. CARTOGRAFIA QC_06 VEGETAZIONE DEL PIANO DI GESTIONE DEL SIC IT9130005 "MURGIA DI SUD EST" - INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO IN CUI RICADE IL TRATTO DI SS 100 OGGETTO DI INTERVENTO .....	58
FIGURA 6-15. LEGENDA CARTOGRAFIA QC_06 VEGETAZIONE DEL PIANO DI GESTIONE DEL SIC IT9130005 "MURGIA SUD EST" DI INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO IN CUI RICADE IL TRATTO DI SS 100 OGGETTO DI INTERVENTO .....	59
FIGURA 6-16. CARTOGRAFIA QC_10 VALORE FAUNISTICO E DELLA DISTRIBUZIONI REALE E POTENZIALE DELLE SPECIE DI FAUNA DI INTERESSE DEL PIANO DI GESTIONE DEL SIC IT9130005 "MURGIA DI SUD EST" - INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO IN CUI RICADE IL TRATTO DI SS 100 OGGETTO DI INTERVENTO.....	60
FIGURA 6-17. LEGENDA CARTOGRAFIA QC_10 VALORE FAUNISTICO E DELLA DISTRIBUZIONI REALE E POTENZIALE DELLE SPECIE DI FAUNA DI INTERESSE DEL PIANO DI GESTIONE DEL SIC IT9130005 "MURGIA SUD EST".....	61
FIGURA 6-18. PARCO NATURALE REGIONALE TERRA DELLE GRAVINE EUAP0894 ISTITUITO CON L.R. N. 18 DEL 20.12.2005 E N. 6 DEL 21.04.2011 (BURP N. 157 DEL 27.12.2005 E N. 62 DEL 26.04.2011) AI SENSI DELLA LR N. 19 DEL 24.7.1997. ENTE GESTORE PROVINCIA DI TARANTO (FONTE SIT PUGLIA)- INDIVIDUAZIONE AREA OGGETTO DI INTERVENTO .....	64
FIGURA 6-19. PERIMETRAZIONE PARCO NATURALE REGIONALE TERRA DELLE GRAVINE CON INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE INTERFERENTI CON L'INTERVENTO. (FONTE: <a href="https://www.arcgis.com">HTTPS://WWW.ARCGIS.COM</a> ).....	65
FIGURA 6-20. IBA 135 "MURGE" - INDIVIDUAZIONE TRATTO DI SS100.....	67
FIGURA 6-22. AMBITI E FIGURE DEL PPTR IN CUI RICADE L'INTERVENTO IN OGGETTO .....	71
FIGURA 6-23. PPTR ELABORATO 4.2.3: IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE .....	73
FIGURA 6-24. PPTR ELABORATO 4.2.3: IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE INDIVIDUAZIONE TRATTO DI SS16 INTERESSATO DAL PROGETTO.....	74
FIGURA 6-25. COMPONENTI GEOMORFOLOGICHE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO.....	76
FIGURA 6-26. INTERFERENZA COMPLANARE OVEST N.1 CON DOLINA NEL COMUNE DI GIOIA DEL COLLE .....	77
FIGURA 6-27. INTERFERENZA COMPLANARE OVEST N.1 CON DOLINA NEL COMUNE DI GIOIA DEL COLLE .....	78

FIGURA 6-29. INTERFERENZA SS 100 CON GROTTA DELLA CANTONIERA.....	80
FIGURA 6-30. COMPONENTI IDROLOGICHE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO .....	81
FIGURA 6-31. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO.....	82
FIGURA 6-32. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO .....	83
FIGURA 6-33. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO .....	83
FIGURA 6-34. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO .....	84
FIGURA 6-35. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO .....	84
FIGURA 6-36. COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DELLO SVINCOLO IN LOCALITÀ SAN BASILIO .....	85
FIGURA 6-42. COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO .....	89
FIGURA 6-43. COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DI MASSERIA BEATRICE .....	90
FIGURA 6-44. COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DI MASSERIA BELLAVEDUTA SANGRO .....	90
FIGURA 6-45. COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DI MASSERIA BELLAVISTA SURICO.....	91
FIGURA 6-46. COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE DEL PPTR CON SOVRAPPOSIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO IN CORRISPONDENZA DELLA CHIESA SAN BASILIO MAGNO – LOCALITÀ SAN BASILIO.....	91
FIGURA 6-47. STRALCIO PAI RIFERITO ALL'AREA DI INTERVENTO – AREE A RISCHIO IDRAULICO.....	105
FIGURA 6-48. STRALCIO PAI RIFERITO ALLA INTERFERENZA DELLA SS100 IN LOCALITÀ SAN BASILIO .....	105
FIGURA 6-49. CARTA IDROGEOMORFOLOGIA DELLE PUGLIA INDIVIDUAZIONE FORME CARSIICHE (FONTE WEBGIS PAI PUGLIA).....	108
FIGURA 6-51. – STRALCIO PTCP PROVINCIA DI BARI – SOTTOSISTEMI DI PAESAGGIO .....	111
FIGURA 6-52. STRALCIO PTCP PROVINCIA DI BARI – SISTEMA INSEDIATIVO AMBITI TERRITORIALI ESTESI .....	112
FIGURA 6-53. – STRALCIO PTCP PROVINCIA DI BARI – SISTEMA DELLA RETE ECOLOGICA .....	112
FIGURA 6-54. – STRALCIO PTCP PROVINCIA DI BARI – SISTEMA INSEDIATIVO AREE PROTETTE.....	113
FIGURA 6-55. – STRALCIO PTCP PROVINCIA DI BARI – CARTA DEI VINCOLI .....	113
FIGURA 6-58. STRALCIO PRG COMUNE DI GIOIA DEL COLLE( FONTE <a href="https://sit.egov.ba.it/it/map/urbanistica-gioia-del-colle">HTTPS://SIT.EGOV.BA.IT/IT/MAP/URBANISTICA-GIOIA-DEL-COLLE</a> ) ...	118
FIGURA 6-59. LEGENDA STRALCIO PRG COMUNE DI GIOIA DEL COLLE( FONTE <a href="https://sit.egov.ba.it/it/map/urbanistica-gioia-del-colle">HTTPS://SIT.EGOV.BA.IT/IT/MAP/URBANISTICA-GIOIA-DEL-COLLE</a> ) .....	119
FIGURA 6-60. COMUNE DI MOTTOLA - STRALCIO TAV.5 AZZONAMENTO PRG ADEGUATO ALLA DELIBERA DI G.R. N 2108 DEL 09/12/2003 .....	120
FIGURA 6-61. COMUNE DI MOTTOLA - STRALCIO TAV.3 AZZONAMENTO PRG ADEGUATO ALLA DELIBERA DI G.R. N 2108 DEL 09/12/2003 .....	121
FIGURA 6-62. COMUNE DI MOTTOLA – PRG: STRALCIO AZZONAMENTO ADEGUATO ALLA DELIBERA DI G.R. N 2108 DEL 09/12/2003 (FONTE: WEBGIS COMUNE DI MOTTOLA).....	122

## 1 ELENCO DEGLI ESPERTI FIRMATARI

La redazione del presente SIA, ha impegnato un gruppo di lavoro interdisciplinare, costituito da esperti di settore che hanno maturato un'esperienza significativa nel campo dell'analisi e della valutazione di infrastrutture analoghe all'opera in progetto, per complessità sia ambientale che territoriale, e più precisamente:

Responsabile specialistiche integrazioni	Ing. Alessandro Aliotta – Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova n. 7995A
Strutture	Prof. Ing. Andrea Del Grosso – Ordine Ingegneri Genova n. 3611
Progetto Stradale	Ing. Tommaso di Bari – Ordine Ingegneri Taranto n. 1083 Ing. Vito Capotorto – Ordine Ingegneri Taranto n. 1080
Atmosfera e clima:	Ing. Primo Stasi - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce 842
Rumore	Ing. Primo Stasi - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce n. 842
Tecnico Competente in Acustica	Ing. Primo Stasi - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce n. 842 Tecnico competente in acustica ai sensi della L. 447/95, iscritto nell'elenco nazionale ENTECA al n. 6920
Geologia	Dott. Geol. Mario Stani – Ordine dei Geologi della Puglia n.279
Idrogeologia, geotecnica e sismica	Prof. Ing. Andrea Del Grosso – Ordine Ingegneri Genova n. 3611
Idraulica:	Ing. Primo Stasi Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce al 842
Aspetti Ambientali e Naturalistici	Ing. Primo Stasi Iscritto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce n. 842
Paesaggio	Arch. Andreas Kipar – Ordine Architetti Milano n. 13359
Archeologia	Dott.ssa Paola Iannuzziello iscritta all'Elenco Nazionale degli Archeologi di fascia I per conto di Soc. Coop. AUTOKTON
Piano Utilizzo Terre e Rocce da Scavo	Ing. Primo Stasi Iscritto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce n. 842
Piano di Monitoraggio Ambientale	Ing. Primo Stasi Iscritto Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce n. 842



## 2 INTRODUZIONE AL PROGETTO

### 2.1 L'INTERVENTO E L'ITER PROGETTUALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale si riferisce al Progetto Definitivo del “COMPLETAMENTO FUNZIONALE E MESSA IN SICUREZZA DELLA SS100, TRA I KM 44+500 E 52+600 (SAN BASILIO) CON SEZIONE DI TIPO B”.

L'intervento si propone di adeguare l'attuale sede stradale della S.S. 100 alla sezione tipo B del D.M. 05/11/2001, mediante la realizzazione di una piattaforma stradale a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia e viabilità di servizio dal km 44+500 (in corrispondenza del termine del tratto già adeguato) al km 52+600 (Località San Basilio) per una estesa di 8,5 km.

L'opera di interesse strategico è ricompresa tra quelle previste dall' Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2023 del Piano Regionale dei Trasporti (L.R. n. 18/2002 art. 7 - L.R. n. 16/2008 art. 2) della Regione Puglia , che identifica lo specifico tratto della SS100 tra i Km 44+500 e 52+600, con codice s60 riferito al *Completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione di tipo B, (opere previste dal PA 2015-2019 - orizzonte temporale di attuazione 2030)*.

Detta opera era stata già inserita nel Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti identificando lo specifico tratto della SS100 con codice s2022a e 20022b (Completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione di tipo B di interventi già contenuti nel Piano Attuativo 2008-2013 quali interventi finanziati /in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020 e Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare – attuazione prevista oltre il 2020).

**Il progetto, inserito nella proposta CdP 2016-2020, prevede un investimento complessivo di € 107.785.142,14 con finanziamento a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione: Appaltabilità 2021.**

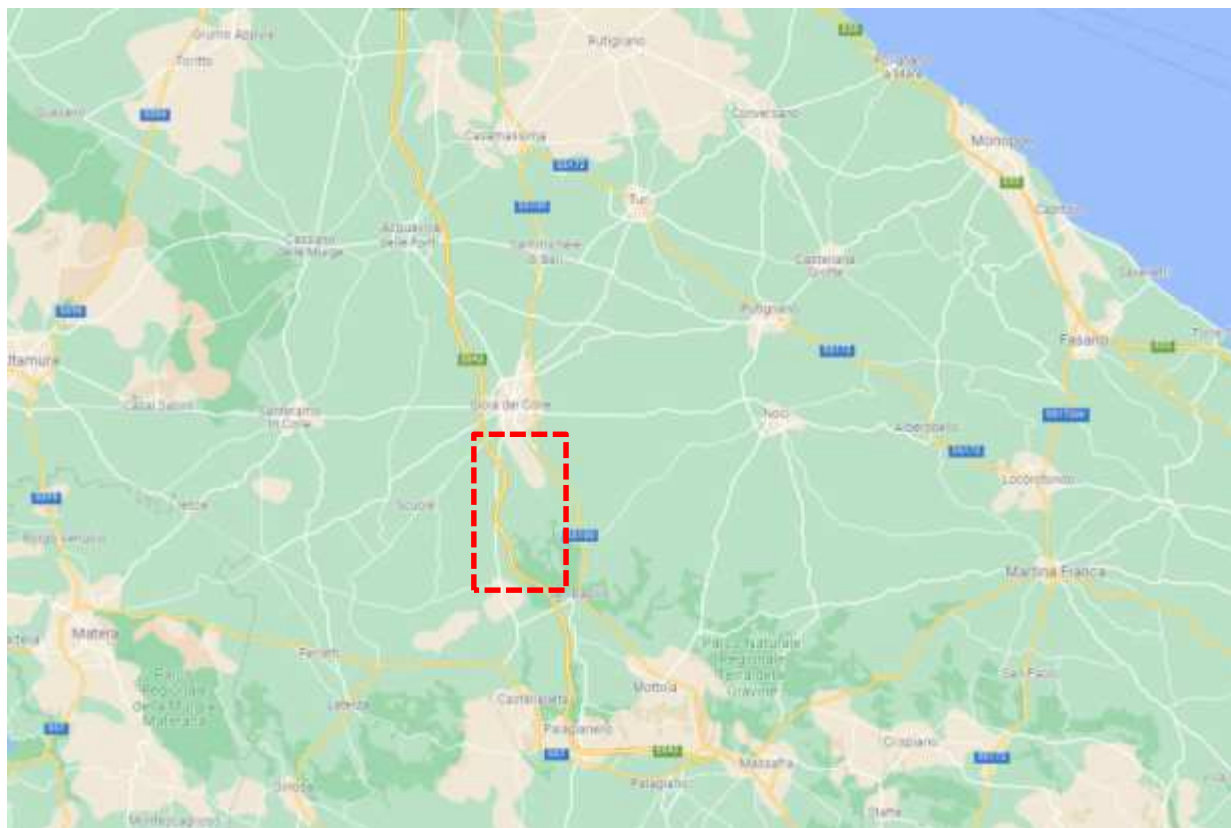


Figura 2.1: Stradario con localizzazione tratto SS100 oggetto di intervento

Per l'intervento in progetto è stato redatto il PFTE è stato inoltrato agli Enti competenti per l'acquisizione dei pareri preliminari.

A tal riguardo il CTA ha emesso il voto n. 44 del 28.09.2022 prot M\_INFR.PRBA.0005637 con il quale è stato deliberato che il progetto "non sia meritevole di approvazione" per la parte relativa al trattamento delle acque meteoriche di dilavamento e del sistema di collettamento in quanto ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Regionale n. 26/2013, le acque provenienti dai rilevati stradali devono essere opportunamente trattate ai sensi del comma 10 del predetto articolo.

L'Autorità di Bacino dell'Appennino Meridionale, con nota prot. n. 17103/2022 del 21-06-2022, ha espresso parere favorevole al progetto in quanto "coerente con le richiamate finalità generali del PAI" rilevando che lo stesso richiede comunque alcuni ulteriori "approfondimenti del quadro conoscitivo reso disponibile dalla documentazione di progetto, propedeutici ad una compiuta valutazione della compatibilità delle opere con lo scenario di pericolosità gravante nell'area di intervento. In particolare è stato richiesto di:

- *illustrare, in maniera analitica, l'approccio utilizzato per il dimensionamento della vasca di laminazione in progetto ed argomentare sul meccanismo di funzionamento della stessa;*
- *fornire informazioni sulle caratteristiche e sui criteri di dimensionamento del n. 11 pozzi anidri in progetto, atteso che l'effettiva profondità di soggiacenza della falda dovrà essere preliminarmente accertata attraverso rilevazioni dirette in punti d'acqua o in pozzi disponibili "in situ" ovvero nelle vicinanze.*

Con particolare riferimento agli aspetti paesaggistico – ambientali, si rileva che con Nota MIC\_SABAP –BA I 22/04/2002/0004617-P, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, nell'ambito della procedura di Verifica preventiva dell'interesse Archeologico ai sensi dell'art. 285 del Dlgs 50/2016, rinviando il parere in merito nell'ambito della procedura di VIA, in via preliminare, ha eccepito, per quanto concerne la tutela paesaggistica, alcune criticità come di seguito esplicitate:

*"Le aree interessate dagli interventi rientrano all'interno della ZPS IT9120007 Murgia Alta e del SIC IT9130005 Murgia di Sud Est - figura La Sella di Gioia del Colle. Gran parte del tratto da bosco il Paretone fino a Bosco dei Terzi/Masseria Bellaveduta coincide con una strada panoramica che percorre per 700 m circa il territorio di Gioia del Colle.*

*Il territorio è caratterizzato lungo il tracciato dalla presenza di un paesaggio rurale fortemente connotato dalla diffusa presenza dell'edilizia rurale in pietra (quali muri a secco, piccoli manufatti di interesse testimoniale in pietra e secco, fontane della riforma agraria), dalla presenza di vaste superfici a pascolo e a seminativo, dagli ulivi e dai boschi; sul piano botanico vegetazionale si segnalano filari arborei (anche con funzione schermante di attività installate lungo il percorso) e l'area boscata a confine con il comune di Mottola.*

*Le opere in progetto interferiscono direttamente con strutture e costruzioni a secco di elevata qualità storica testimoniale, quali manufatti in pietra di divisione interpoderale e di contenimento di terreni e parietoni, e con la dolina ubicata a 20 m dall'attuale tracciato stradale, interessata direttamente dalla realizzazione della complanare ovest.*

*Si ritiene che, al fine di ridurre l'impatto del progetto sulle aree boscate, almeno una delle due complanari dovrà essere evitata, impiegando, nel caso specifico, solo la strada esistente. In generale, nelle aree a bassa frequentazione e quindi con ridotte necessità di servizio, al fine di contenere l'impatto delle trasformazioni e il consumo di suolo, si invita a riconsiderate le previsioni di entrambe le complanari.*

*Si suggerisce siano elaborate variazioni progettuali che consentano di evitare interferenze dirette con le murature a secco e con l'edilizia rurale".*

Sempre nell'ambito della stessa procedura, la Soprintendenza di Taranto, con Nota prot. MIC\_SN-SUB 21/04/2022 0002995- P, sempre in via del tutto preliminare, aveva rilevato:

*"... che l'intervento, nel suo complesso, presenta elementi di conflitto con le NTA del PPTR, soprattutto per quanto attiene alle sue interferenze con boschi e componenti delle aree protette, fermo restando che il parere in merito di questa Soprintendenza verrà reso nell'ambito della procedura di VIA".*

La soluzione sviluppata da PFTE è stata revisionata e perfezionata in recepimento delle osservazioni espresse nei pareri preliminari pervenuti da parte del MIBAC e CTA sul PFTE riguardanti in particolare:



- ✓ studio trasportistico alla luce di quanto osservato, si raccomandava *“di svolgere una campagna di rilievo dei flussi veicolari sull'itinerario della SS100 in prossimità dell'area di realizzazione dell'intervento e procedere ad un ricalcolo dell'indice PCE che in tal caso sarà determinato attraverso un processo di calibrazione”*.
- ✓ viabilità riguardo la quale si chiedeva la *“dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza”, come richiesto dall'art. 4 del DM 22/04/2004*;
- ✓ idrologia e idraulica: si richiedeva *“di aumentare il franco idraulico dei tombini da n. 1 a n.4”* e di integrare la relazione idraulica in merito alle *“opere di regimentazione delle portate della Lama San Basilio con un profilo della corrente a scala adeguata e più chiaro ..., ove sia verificato il rispetto del franco idraulico non solamente negli attraversamenti, ma anche nei tratti di canale a cielo aperto. Inoltre, l'Attraversamento n. 2 non è coerente alla normativa vigente, in quanto consiste nella copertura di un corso d'acqua, esplicitamente vietata dalla legislazione vigente (D.lgs. 152/2006, art. 115 comma 1). Conseguentemente il tratto deve essere previsto a cielo aperto”*.

Il PD è stato sviluppato approfondendo alcuni aspetti inerenti in particolare l'obiettivo di contenere l'interferenza con il sistema dei vincoli.

## 2.2 L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

In merito alla compatibilità ambientale, date le caratteristiche dell'opera in esame e del contesto di riferimento, il Progetto è da sottoporre a VIA.

La procedura ambientale ha come riferimento normativo il Testo unico dell'Ambiente D.Lgs 152/2006 e s.m.i. di cui al D. Lgs 104/2017 di *“Attuazione della Direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 .04.2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi dell'art. 1 e 14 della Legge 9.07.2015, n.114”*.

Il testo unico disciplina le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA (VA)) e individua la tipologia e le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale e l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione).

L'intervento rientra tra quelli elencati nella Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 come modificato dall'art.3 del DL 104/2017, Allegato II *“Progetti sottoposti a VIA di competenza statale” punto 10 “Autostrade e strade extraurbane principali”*.

Il presente studio costituisce lo Studio di Impatto Ambientale del progetto Definitivo redatto sulla base dei contenuti previsti dall'art.22 del D.LGS.152/2006 e s.m.i. e secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII della parte seconda del suddetto decreto, come integrato dalle ultime Norme Tecniche delle Linee Guida per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale N. 28/2020 approvato dal Consiglio SNPA (Riunione ordinaria del 09.07.2019) .

Nell'ambito dello Studio costituito dalla presente Relazione e dagli elaborati connessi, ai quali integralmente si rimanda, sono state pertanto analizzate e sviluppate le analisi riguardanti:

- L'iniziativa: gli obiettivi, le coerenze e le conformità dell'iniziativa, con particolare riferimento alle motivazioni e agli studi volti al dimensionamento dell'intervento ed alla determinazione degli obiettivi tecnico funzionali ed ambientali del progetto in relazione al quadro infrastrutturale, vincolistico e pianificatorio;
- Lo stato attuale dell'ambiente, quale punto di base al quale riferirsi sia nella fase di progettazione che di analisi ambientale, nonché per il monitoraggio;
- Lo studio delle alternative, in termini di analisi e di comparazione tra le ipotesi analizzate sulla base di specifici parametri/indicatori al fine di pervenire alla soluzione “migliore”, ovvero quella che ottimizza i diversi parametri incidenti sia sulla funzionalità che sull'inserimento ambientale;
- L'assetto futuro con l'intervento nella soluzione di progetto selezionata dallo studio delle alternative in riferimento alle elaborazioni relative alla sua costruzione, nonché alle misure di prevenzione e mitigazione;

- I potenziali effetti ambientali della soluzione selezionata, con l'individuazione delle componenti ambientali "sensibili" e dei possibili effetti sulle stesse a seguito della realizzazione dell'opera;
- Gli impatti della cantierizzazione. Molta attenzione è posta a questo argomento e la struttura delle informazioni correlate a questo tema analizza, in correlazione, gli aspetti ambientali e quelli tecnici del progetto.

Gli impatti potenzialmente significativi del progetto saranno analizzati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 del Lgs. 104/2017 tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazioni interessata);
- della natura transfrontaliera dell'impatto;
- dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;
- della probabilità dell'impatto;
- della durata, frequenza reversibilità dell'impatto.

In concomitanza con l'istanza di VIA si richiede inoltre l'avvio delle seguenti procedure autorizzative:

- Istanza di Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95, comma 1, delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia in cui ricade l'intervento, per interferenza del tracciato con aree tutelate per legge di ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. e), f) e h) del Codice (cfr. Elaborato T00IA10AMBRE01A Relazione Paesaggistica e relativi allegati);
- Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/1997 art. 5 c.3 e s.m.i., per interferenza di due tratti del tracciato, per uno sviluppo rispettivamente di circa 150 m e 350 m, con il Sic-ZPS IT 9120007 Murgia Alta, con il Sic IT9130005 Murgia di Sud-Est e con il Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine i (cfr. Elaborato T00IA10AMBRE07\_A VIncA).
- Nulla osta Vincolo idrogeologico e trasformazione boschi, ai sensi dell'art.20 del R.D. 1126/1926 e Regolamento Regionale 11 marzo 2015, n. 9, per l'interferenza di un tratto del tracciato con un'area soggetta a vincolo idrogeologico R.D. 3267/1923 ricadente nel Comune di Mottola;
- Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale per interferenza del tracciato con alcune aree vincolate ai sensi delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI.
- Verifica preliminare del rischio archeologico ai sensi del D.Lgs. 50/2016, art. 25 (cfr. Elaborato T00SG00GENRE01\_A Relazione Archeologica e relativi allegati).

### 3 STRUTTURA DELLO STUDIO

In considerazione degli obiettivi e della dimensione dei contenuti, il presente Studio si compone di CINQUE parti articolate come di seguito riportate:

- PARTE I: L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità;
- PARTE II: Lo scenario di base;
- PARTE III: Documento di fattibilità delle alternative e soluzione di progetto;
- PARTE IV: La Configurazione di Progetto e la Cantierizzazione
- PARTE V: Gli impatti della cantierizzazione e gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni.

Nella figura successiva è stato sintetizzato il quadro complessivo delle tematiche principali che saranno sviluppate all'interno di ciascuna parte di cui si compone il SIA.

<b>PARTE I:</b>  <b>L'INIZIATIVA: OBIETTIVI, COERENZE E CRITICITÀ</b>	<p>1: Introduzione al Progetto</p> <p>2: La struttura dello Studio</p> <p>3: Le motivazioni alla base dell'iniziativa: Obiettivi e Criticità</p> <p>4: La Domanda di Traffico</p> <p>5: La Conformità e le Coerenze con il Sistema della Programmazione e Pianificazione e con il sistema Vincolistico</p>
<b>PARTE II:</b>  <b>LO SCENARIO DI BASE</b>	<p>1: La Rete e l'Infrastruttura attuale</p> <p>2: Il Contesto Ambientale</p>
<b>PARTE III:</b>  <b>DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE</b>	<p>1: La Rete e l'Infrastruttura attuale</p> <p>2: Alternative Considerate</p> <p>3: La migliore rispondenza agli Obiettivi – scelta della Soluzione di Progetto</p>
<b>PARTE IV:</b>  <b>L'ASSETTO FUTURO E L'INTERVENTO</b>	<p>1: La configurazione di Progetto e le Opere</p> <p>2: La Cantierizzazione</p>
<b>PARTE V:</b>  <b>IMPATTI OTTIMIZZAZIONI</b>	<p>1: Metodologia Generale per l'analisi degli Impatti per la Dimensione Costruttiva</p> <p>2: La Significatività degli Impatti della Dimensione Costruttiva, Fisica e Operativa dell'Infrastruttura sui fattori Ambientali e le Mitigazioni</p>

Figura 3-1. Quadro complessivo delle tematiche principali del SIA

In allegato al presente Studio è il Documento relativo alla **SINTESI NON TECNICA**,

(T00IA40AMBRE01A) redatto secondo quanto indicato al punto 10 dell'Allegato VII del Dlgs 104/2017 e sulla base delle *“Linee Guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale”* predisposte dal Ministero dell'Ambiente (Rev. 1 del 30.01.2018).

Il presente SIA è inoltre corredato dai seguenti principali elaborati e studi specialistici:

- Studio di Impatto Atmosferico (T00IA31AMBRE01A)
- Studio di Impatto Acustico e Vibrazionale (T00IA35AMBRE01A)
- Piano di Monitoraggio Ambientale (T00MO00MOARE01A)
- Valutazione di Incidenza (T00IA10AMBRE07A)
- Relazione paesaggistica (T00IA10AMBRE01A)

Il SIA e gli studi specialistici suddetti sono completati dai rispettivi elaborati grafici e dagli elaborati di inquadramento progettuale. Per l'elenco completo degli elaborati si rimanda all'Elenco Elaborati di progetto.

In particolare, in relazione alla struttura definita, il presente documento si riferisce esclusivamente alla Parte I relativa agli obiettivi, coerenze e conformità dell'intervento previsto.

Si rinvia agli ulteriori documenti dello Studio per le parti a seguire.

## 4 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

### 4.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA

L'area interessata dal tracciato stradale di progetto si colloca nella porzione centro occidentale dell'altopiano delle Murge che occupa una vasta porzione della regione pugliese compresa tra l'area del tavoliere foggiano a Nord-Ovest, la fossa bradanica ad Ovest ed il Salento a Sud-Est.

Le Murge si estendono dalla bassa valle dell'Ofanto alla "Soglia Messapica" (rappresentata dalla trasversale Taranto–Brindisi). Sono delimitate da alte scarpate e ripiani poco estesi sia dal lato bradanico che dal lato dell'Ofanto ed anche verso il Mare Adriatico, mentre nella parte meridionale, il raccordo con la piana del Salento avviene più dolcemente mediante delle basse scarpate intervallate da ampi ripiani.

La zona interessata dal progetto stradale, risulta ubicata in corrispondenza della porzione centro-orientale delle Murge, a cavallo tra la Provincia di Bari e quella di Taranto.

In particolare l'area di intervento si estende a sud dell'abitato di Gioia del Colle fino all'abitato di San Basilio frazione del comune di Mottola. L'area si sviluppa ad una quota topografica compresa tra 371 e 273 metri s.l.m.



Figura 4-1. Inquadramento territoriale con localizzazione del tratto della SS100 oggetto di intervento (Fonte: <https://www.adb.puglia.it/dati-mappa-della-puglia/>)



Il territorio comunale che accompagna l'asse è prevalentemente pianeggiante caratterizzato da alcune porzioni di bosco che fanno parte del più ampio Parco nazionale Regionale Terra delle Gravine e dei siti alternate alla piana agricola coltivata a seminativo e piantate di ulivi.

Lungo il tracciato, si sono sviluppati nel tempo numerosi accessi diretti tra proprietà private e la strada statale che, di fatto, costituiscono un elemento di criticità per la sicurezza della circolazione. A questa situazione strutturale sono da aggiungere poi altri elementi sfavorevoli come la tipologia di traffico (presenza di mezzi lenti agricoli e/o mezzi pesanti), il diffuso mancato rispetto delle norme del Codice della Strada (in primis i limiti di velocità e i divieti di sorpasso), elementi questi che, di frequente, sono causa di incidenti stradali.

## 4.2 LO STATO DI FATTO

Istituita nel 1928, la strada S.S. 100 collega la costa adriatica alla costa Jonica con partenza da Bari, intersezione con la SS 16 “Tangenziale di Bari” per poi proseguire verso la costa “Jonica” e quindi con la S.S. 106, attraversando i comuni di Capurso, Triggiano, Sammichele di Bari, Gioia del Colle Mottola e Massafra.

Il tratto di S.S. 100 da Bari fino al km 44+500 , risulta oggi tutto in esercizio, già ammodernato e messo in sicurezza con precedenti interventi.

L'ammodernamento ha anche comportato la realizzazione del cavalcavia allo stesso Km 44+500 per consentire lo scavalco della strada, da parte del traffico locale, senza interessare il traffico in transito.



Foto 1: inizio intervento km 44+500 (fonte google map)

Il tratto di SS100 oggetto del presente studio presenta attualmente una piattaforma composta da una corsia per senso di marcia.

La SS100 compresa nel tratto Gioia del Colle – San Basilio è oramai da anni teatro di frequenti incidenti automobilistici, che vedono coinvolti mezzi leggeri e mezzi pesanti, con conseguenze spesso mortali per gli utenti coinvolti.

La geometria del corpo stradale (larghezza carreggiate, banchine, ecc.) non coerente con le dimensioni dettate dalla vigente normativa, determina, in un'arteria così trafficata, una costante condizione di limitata sicurezza. Ad essa bisogna aggiungere importanti criticità che possono riassumersi secondo i quattro “titoli” di seguito elencati:

- **presenza di accessi privati (vocazione dell'area agricola e attività produttive), diretti e non adeguatamente regolati.**



Il territorio si presenta con vocazione prettamente agricola, caratterizzata da un'importante frammentazione delle particelle.



*Accessi Privati in Area Agricola*

- presenza di intersezioni con strade provinciali e comunali;

La connessione con la viabilità circostante è garantita attraverso le seguenti intersezioni a raso:

- intersezione con la Strada Provinciale per Castellaneta (NOCI)
- intersezione con la SP 23.

Quest'ultima risulta di particolare pericolosità in quanto localizzata in un tratto in curva, a forte pendenza longitudinale e con presenza di accessi ad importanti attività commerciali.



*Incrocio con SP per Castellaneta (Noci)*



*Incrocio con SP 23*

- **assenza/insufficienza di un sistema di sicurezza passiva (barriere-segnaletica), assenza di illuminazione delle intersezioni.**

Il rilievo effettuato ha messo in evidenza che il sistema integrato di sicurezza passiva risulta assolutamente inadeguato. Si registrano gravi deficienze in tutti gli aspetti che concretano la corretta apposizione dei dispositivi ai sensi della vigente normativa:

1. assenza di protezione delle scarpate;
2. installazione non conforme in termini di lunghezze minime;
3. coerenza con il supporto;
4. uso dei terminali;
5. protezione degli ostacoli.



*Scarpate non protette e terminale pericoloso*



*Immissione non segnalate e protette*

Anche per la segnaletica, sia verticale che orizzontale si registrano similmente gravi deficienze riguardanti, soprattutto, la segnalazione e l'illuminazione delle intersezioni.



A questa situazione strutturale sono da aggiungere altri elementi sfavorevoli, come la tipologia di traffico (presenza di mezzi lenti agricoli e/o mezzi pesanti) ed il diffuso mancato rispetto delle norme del Codice della Strada (in primis i limiti di velocità e i divieti di sorpasso) su di una strada la cui difficile lettura per l'utente, porta erroneamente ad una ottimistica interpretazione del tracciato.

Con quanto previsto nel presente progetto si darà continuità alla S.S.100 ammodernata fino allo svincolo in località San Basilio (km 52+600) favorendo il collegamento con il casello all'Autostrada A14 "Mottola – Castellaneta".

Per quanto riguarda invece il contesto delle infrastrutture presenti nell'area abbiamo, nell'ambito dello stesso corridoio e in parallelo tra loro, l'Autostrada A 14, la linea delle Ferrovie dello Stato, la SP 23 San Basilio – Castellaneta con innesto alla SS7.



Foto 2: Fine intervento km 52+600 località San Basilio (fonte google map)

### 4.3 SCELTE DI INTERVENTO

Nell'ambito della presente progettazione dell'intervento di completamento funzionale e messa in sicurezza della SS100 tra i Km 44+500 e 52+600, le alternative progettuali inerenti le ipotesi di tracciato alla base del progetto di Fattibilità Tecnico Economica, sono state tutte fondate sui seguenti criteri :

- *Adeguamento alla categoria B del D.M. 05/11/2001, consistente nell'adeguamento della larghezza della sezione trasversale e negli adeguamenti degli elementi marginali come banchine, barriere, arginelli, oltre che ottimizzazione dell'idraulica di piattaforma in corrispondenza della Lama San Basilio;*
- *Eliminazione degli accessi diretti ai fondi privati e le immissioni dirette sulla SS100;*
- *Realizzazione di viabilità di servizio, per lo più complanari all'asse principale, avente la finalità oltre che di servire gli accessi privati prima citati, anche di assorbire il traffico "lento" della SS100 ossia quello costituito da mezzi agricoli e/o mezzi pesanti e, più in generale, il traffico caratterizzato da spostamenti locali;*
- *Previsioni di nuovi svincoli e messa in sicurezza e/o adeguamenti di quelli esistenti.*

La nuova opera, di sviluppo complessivo di circa 8,5 Km, prevede la realizzazione di un asse principale di categoria B, servito da due viabilità locale a destinazione particolare, a doppio senso di marcia, posizionate a est ed a ovest dell'asse principale, alle quali viene attribuito il carattere di collegamento di tipo interpodereale.

La sezione adottata per l'asse principale è la sezione di categoria B prevista dal D.M. 05/11/2001. Si tratta, quindi, di una sezione caratterizzata da due carreggiate separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna dotata di due corsie di marcia e banchine pavimentate. Le corsie avranno larghezza pari a 3,75 m ciascuna; le banchine esterne larghezza 1,75 m; le banchine interne 0,50 m e lo spartitraffico 2,50 m.

Caratterizzata come "*Strada extraurbana principale*", la strada sarà priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore.

Per la sosta sono previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

Il sistema costituito dall'asse principale ed i predetti assi complanari, risulta interconnesso, attraverso il cavalcavia di scavalco dell'asse principale posto alla km 1+900 e gli svincoli per Noci e per San Basilio: essi consentono l'interscambio fra le due viabilità Est ed Ovest e regolano le intersezioni con le principali viabilità interferenti.

La posizione delle interconnessioni è stata ottimizzata limitando l'uso di aree soggette a vincoli e riducendo al massimo le percorrenze "a vuoto" che il traffico locale dovrà effettuare per il raggiungimento dei nodi di connessione.

#### 4.4 OBIETTIVI E CRITICITA' SOTTO IL PROFILO TECNICO

Le motivazioni che hanno reso necessario l'intervento pianificato da ANAS risiedono nel miglioramento della sicurezza stradale, alla diminuzione dei tempi di percorrenza, all'innalzamento dei livelli di servizio anche relativamente al tratto compreso tra il km 44+500 (fine del tratto già ammodernato) e il km 52+600 (Località San Basilio) della SS 100 in continuità con i tratti già realizzati.

Nel presente studio verranno approfonditi gli aspetti ambientali evidenziando come gli "obiettivi di progetto" e le soluzioni prescelte a seguito di una attenta valutazione di soluzioni alternative, non sono limitate ai soli aspetti tecnico funzionali ma anche ma a quelli ambientali.

In questi paragrafi pertanto verrà effettuata una lettura del progetto distinguendo gli obiettivi tecnici e funzionali da quelli ambientali.

Si evidenzia che i primi, sebbene rappresentino la finalità insita nella natura stessa dell'intervento generale, hanno un significativo effetto certamente sociale e tale da individuare ottimizzazioni anche per la qualità ambientale e di vivibilità del territorio nel quale si inserisce l'opera.

In tal senso, è possibile pertanto individuare i seguenti Macro Obiettivi Tecnici, correlati all'infrastruttura in progetto, cui corrispondono più Obiettivi Specifici di ordine Tecnico:

<b>MOT.01</b>	<b>Migliorare la mobilità di lunga percorrenza a livello locale;</b>
<b>MOT.02</b>	<b>Migliorare la mobilità di breve percorrenza;</b>
<b>MOT.03</b>	<b>Migliorare la sicurezza stradale;</b>
<b>MOT.04</b>	<b>Migliorare la mobilità a livello di rete;</b>

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Tecnico uno o più Obiettivi Specifici. Di seguito si riportano quelli individuati in relazione all'intervento in esame.

##### **MOT.01- Migliorare la mobilità di lunga percorrenza**

- **OST.1.1: Adeguamento della Sezione Stradale:** Il previsto adeguamento della sezione stradale comporta, una migliore efficienza del trasporto su strada, riducendo i tempi di percorrenza;
- **OST.1.2: Riduzione delle interferenze alla circolazione stradale:** La presenza degli attuali innesti, accessi diretti rappresentano una indubbia fonte di criticità a livello di servizio. Per perseguire il suddetto Macro Obiettivo è necessario prevedere intersezioni più efficienti e prevedere strade alternative quali strade locali a destinazione particolare.

- OST.1.3: *Incremento del livello di servizio* sull'infrastruttura di progetto che, analogamente a quanto visto per i punti precedenti, si traduce in un miglioramento delle condizioni di funzionamento dell'infrastruttura.

#### **MOT.02 - Migliorare la mobilità di breve percorrenza**

- OST.2.1 *Migliorare la viabilità locale:*  
Tale obiettivo si concretizza mediante la possibilità offerta dal presente progetto di fluidificare il traffico anche a livello locale.

#### **MOT.03 - Migliorare la sicurezza stradale**

- OS.3.1. *Aumento della sicurezza per gli utenti* mediante la riduzione delle intersezioni a raso e la eliminazione delle immissioni dirette da parte dei frontisti sulla Strada Statale; elementi questi che rappresentano un elemento di forte criticità. Per perseguire il suddetto Macro Obiettivo è necessario prevedere intersezioni più efficienti e prevedere strade alternative di accesso alle proprietà.

#### **MOT.04 - Migliorare la mobilità a livello di rete**

- OST.4.1 *Ridistribuzione del carico sulla rete:* il completamento funzionale e la messa in sicurezza dello specifico tratto di SS100 costituisce sicuramente una alternativa all'utilizzo della A14 sia per il traffico locale che per quello a lunga percorrenza.

### **4.5 OBIETTIVI E CRITICITA' SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE**

Nell'ottica del perseguimento di una progettazione integrata e sostenibile, vengono di seguito definiti gli obiettivi ambientali che congiuntamente a quelli tecnici sopra esposti contribuiscono a definire gli obiettivi di progetto.

Tali obiettivi sono posti alla base della progettazione in considerazione dell'incidenza delle possibili interferenze che le opere di progetto possono generare sotto il profilo ambientale e, anche, dei benefici che le stesse opere possono comportare rispetto alla situazione ambientale attuale, soprattutto con riferimento ad alcune componenti.

Ai fini di valutare la compatibilità del progetto anche sotto il profilo ambientale, sono stati definiti i seguenti obiettivi ambientali distinti, anche in questo caso, in Macro Obiettivi ed Obiettivi Specifici.

In linea generale è possibile delineare i seguenti Macro Obiettivi Ambientali:

<b>MOA.01</b>	<b>Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente del territorio e del sistema percettivo e culturale del contesto;</b>
<b>MOA.02</b>	<b>Tutelare il benessere sociale;</b>
<b>MOA.03</b>	<b>Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile mediante la minimizzazione del prelievo e del consumo di suolo;</b>
<b>MOA.04</b>	<b>Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo;</b>
<b>MOA.05</b>	<b>Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sul contesto naturale.</b>

Ai suddetti Macro Obiettivi Ambientali corrispondono rispettivamente gli Obiettivi Ambientali specifici di seguito riportati.

#### **MOA.01 - Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale e del sistema percettivo e culturale del contesto**

- OSA.1.1 *Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale:* obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale caratterizzante l'area di intervento quali beni paesaggistici,

archeologici ed architettonici vincolati o segnalati evitando, pertanto, qualsiasi eventuale interferenza con tali beni;

- OSA.1.2 *Progettare le opere nel rispetto del contesto paesaggistico e ambientale.* Il progetto generale dell'infrastruttura deve essere compatibile con il contesto paesaggistico ambientale specifico e salvaguardare gli elementi strutturanti il paesaggio e la percezione visiva.
- OSA.1.3 *Migliorare la fruibilità del patrimonio culturale e ambientale:* il progetto dovrà il più possibile prediligere soluzioni che permettano la fruibilità dei luoghi caratterizzanti l'area di interesse.

#### **MOA.02 - Tutelare il benessere sociale**

- OA.2.1 *Tutelare la salute umana e la qualità della vita,* obiettivo perseguibile dal progetto mediante la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale sia in fase di esercizio dell'opera che durante le fasi di cantiere;
- OA.2.2 *Migliorare la sicurezza stradale:* il nuovo tracciato deve essere geometricamente coerente in modo tale da garantire funzionalità stradale e, quindi, la sicurezza stradale per gli utenti, nel rispetto delle caratteristiche definite dalla specifiche Norme tecniche vigenti per la progettazione delle infrastrutture stradali;
- OA.2.3 *Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici.* Il tratto di SS100 oggetto di intervento ricade in parte in aree a pericolosità Idraulica e frana. Obiettivo del progetto è quello di:
  - proteggere il territorio da rischi idrogeologici;
  - limitare, per quanto possibile, le interferenze con aree a rischio e, in caso di interferenza, accertare la compatibilità idraulica dell'infrastruttura ai sensi delle NTA del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) vigente".
- OSA.2.4 *Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera:* obiettivo del progetto è quello di ridurre per quanto possibile le emissioni atmosferiche ed acustiche durante le fasi di cantiere.

#### **MOA.03 - Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile mediante la minimizzazione del prelievo e del consumo del suolo**

- OSA.3.1 *Preservare la qualità delle acque:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque regimentando opportunamente le acque meteoriche di piattaforma.
- OSA.3.2 *Contenere il consumo di suolo* in particolare rispetto alle aree a destinazione agricola specifica e delle aree boscate;
- OSA.3.3 *Minimizzare la quantità dei materiali consumati* ed incrementare, per quanto possibile, il riutilizzo del materiale riveniente da scavi al fine di limitare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava.

#### **MOA.04 - Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo**

- OSA.4.1 *Minimizzare la produzione dei rifiuti:* analogamente alla riduzione delle quantità dei materiali consumati, nella progettazione dovranno essere adottate tutte le soluzioni atte a minimizzare la produzione di rifiuti e, quindi, i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo, per quanto possibile, il riutilizzo dello stesso per la realizzazione dell'opera stessa.

#### **MOA.05 - Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sul contesto naturale**

- OSA.5.1 *Conservare e tutelare la biodiversità* attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree a vegetazione naturale con il tracciato di progetto anche in fase di cantiere, al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

## **4.6 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO ECONOMICO**

In analogia a quanto riportato nei precedenti paragrafi sono stati definiti gli "obiettivi economici", correlati alle strategie di progettazione dell'intervento.

L'investimento per la realizzazione dell'opera è ritenuto fondamentale per rafforzare le capacità di mobilità e per motivi legati alla sicurezza stradale.



In linea generale, per l'infrastruttura in progetto è stato individuato il seguente **Macro Obiettivo Economico** cui corrispondono diversi *Obiettivi Specifici*, come di seguito individuati:

#### **MOE.01 Razionalizzazione economica**

- OS.6.1 *Razionalizzazione temporale*: razionalizzare i tempi di esecuzione dell'opera infrastrutturale, anche in riferimento alla durata delle fasi di progettazione, affidamento ed esecuzione lavori.
- OS.6.2 *Razionalizzazione economica*: razionalizzare l'opera in termini di minimizzazione dei costi anche rispetto agli aspetti del principio della migliore soluzione in riferimento alle normativa tecnica di settore ma anche all'inserimento paesaggistico ambientale e quindi ai costi ambientali che si dovranno sostenere per la realizzazione dell'intervento.

Tali macro e micro obiettivi sono stati utilizzati per mettere a confronto le diverse alternative che hanno portato alla scelta della soluzione sviluppata in progetto.

## **4.7 GLI OBIETTIVI PER IL RISPETTO DEL PRINCIPIO DI NON ARRECARRE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE (DNSH)**

Il **Regolamento (UE) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'"Istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088", stabilisce i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di eco sostenibilità di un investimento.

L'art.3, Capo II, dello stesso regolamento, cita l'investimento di un'attività economica è considerata ecosostenibile se:

- a) contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9, in conformità degli articoli da 10 a 16;
- b) **non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9, in conformità dell'articolo 17;**
- c) è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia previste all'articolo 18;
- d) è conforme ai criteri di vaglio tecnico fissati dalla Commissione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 2, dell'articolo 14, paragrafo 2, o dell'articolo 15, paragrafo 2. IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 22.6.2020 L 198/27

Ai fini del Regolamento(UE) 2020/852 (Capo II, Art.9) s'intendono per obiettivi ambientali:

- 1) la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- 2) l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- 3) l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;
- 4) la transizione verso un'economia circolare;
- 5) la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento;
- 6) la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Come individuato all'art. 17, si considera che, tenuto conto del ciclo di vita dei prodotti e dei servizi forniti [...], un'attività economica arreca un danno significativo:

- a) alla *mitigazione dei cambiamenti climatici*, se l'attività conduce a significative emissioni di gas a effetto serra;
- b) all'*adattamento ai cambiamenti climatici*, se l'attività conduce a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi;
- c) all'*uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine*, se l'attività nuoce: i) al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee; o ii) al buono stato ecologico delle acque marine;
- d) all'*economia circolare*, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti, se: i) l'attività conduce a inefficienze significative nell'uso dei materiali o nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali quali le fonti energetiche non rinnovabili, le materie prime, le risorse idriche e il suolo, in una o più fasi del ciclo di vita dei prodotti, anche in termini di durabilità, riparabilità, possibilità di miglioramento, riutilizzabilità o riciclabilità dei prodotti; ii) l'attività comporta un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello

smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; o iii) lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti potrebbe causare un danno significativo e a lungo termine all'ambiente;

e) alla *prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento*, se l'attività comporta un aumento significativo delle emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo rispetto alla situazione esistente prima del suo avvio;

f) alla *protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi*, se l'attività: i) nuoce in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o ii) nuoce allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelli di interesse per l'Unione.

Nel valutare un'attività economica in base ai criteri indicati, si tiene conto dell'impatto ambientale dell'attività stessa e dell'impatto ambientale dei prodotti e dei servizi da essa forniti durante il loro intero ciclo di vita [...].

Il principio di “**non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali (DNSH)**”, è posto alla base del **Regolamento UE 241/2021 (Dispositivo per la ripresa e la resilienza)** che stabilisce gli “*obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento, le forme di finanziamento dell'Unione erogabili nel suo ambito e le regole di erogazione di tale finanziamento*” (art. 1) e fissa il vincolo (art. 5 co.2 “*Principi orizzontali*”) secondo il quale il “dispositivo finanzia unicamente le misure che rispettano il principio “non arrecare un danno significativo”. Tale vincolo si traduce pertanto in una valutazione di conformità degli interventi al principio del “Do No Significant Harm” (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852, come di seguito riportata:

#### 4.7.1 Obiettivo ambientale 1: Mitigazione dei Cambiamenti Climatici

L'intervento rientra tra le tipologie di intervento del dispositivo recante codice 059 “Altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ristrutturate” dell'allegato VI “*Metodologia di controllo del clima*” del regolamento RRF.

Lo sviluppo progettuale è basato sul rispetto della normativa in materia ambientale dell'UE oltre che delle differenti discipline interessate. L'attuazione dell'intervento è subordinata all'acquisizione di tutti i necessari pareri e autorizzazioni; lo stesso progetto è sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Lo Studio di impatto Ambientale è stato pertanto redatto sulla base dei contenuti previsti dall'art.22 del D.LGS.152/2006 e s.m.i. e secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII della parte seconda del stesso decreto, come integrato dalle ultime Norme Tecniche delle Linee Guida per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale N. 28/2020 approvato dal Consiglio SNPA (Riunione ordinaria del 09.07.2019) .

Lo Studio di Impatto Ambientale, inoltre, analizza il progetto anche in riferimento alla valutazione dei Costi-Benefici dell'intervento (cfr. elaborato “Studio trasportistico e Analisi costi benefici), individuando tra le soluzioni alternative, chiaramente, in primis i benefici ambientali, al fine di pervenire alla definizione della migliore soluzione.

L'intervento stesso anche se finalizzato al Completamento funzionale e messa in sicurezza dello specifico tratto di SS100, per dare continuità al tratto stradale già ammodernato fino allo svincolo in località San Basilio (km 52+600) e favorire il collegamento con il casello all'Autostrada A14 “Mottola – Castellaneta”, determina un **miglioramento ambientale, soprattutto in relazione alla componente atmosfera in termini di riduzione dei livelli di emissioni inquinanti in atmosfera e, quindi, di gas ad effetto serra in conseguenza del generarsi di flussi di traffico con velocità prevalentemente costante e scorrevole a seguito della eliminazione delle immissioni dirette sulla SS 100 da parte dei frontisti e delle intersezione a raso.**

#### 4.7.2 Obiettivo ambientale 2: adattamento ai cambiamenti climatici

Lo studio geologico, geomorfologico e geotecnico effettuato già nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica hanno permesso di rilevare l'inesistenza di condizioni di rischio e quindi la stabilità delle aree interessate dall'intervento di progetto.

In particolare è stata effettuata una campagna di indagine geognostica per la caratterizzazione fisica, meccanica e sismica oltre a indagini per la caratterizzazione ambientale.

La caratterizzazione geotecnica è stata ottenuta attraverso la sintesi dei risultati delle prove in situ, dirette e indirette, e delle prove di laboratorio.

L'area oggetto di studio è caratterizzata da uno scarso reticolo idrografico. Infatti, le linee di deflusso dell'acqua, costituite da valloni più o meno incassati, sono quasi sempre asciutti a causa della scarsa piovosità (media annua di circa 450 mm) che relega l'area tra le zone ad alta aridità dell'Italia continentale.

Solo in coincidenza di eventi idrometeorici, particolarmente intensi e prolungati nel tempo, una parte delle acque accumulandosi in corrispondenza di alcune incisioni presenti nella zona (impluvi) scorre in superficie raggiungendo le aree.

L'intervento interferisce invece con area a rischio idraulico e pertanto lo **studio Idraulico** effettuato sempre nell'ambito del PFTE e già condiviso con l'AdB, è stato finalizzato ad accertare la compatibilità idraulica dell'infrastruttura ai sensi del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) vigente e a valutarne l'incidenza rispetto alle aree a pericolosità idraulica interferite.

Per la realizzazione del progetto è necessaria l'installazione di alcune aree di cantiere in corrispondenza del tratto della S.S.100 oggetto di intervento, ed ovviamente prossime alle opere da realizzare per agevolarne gli accessi.

L'individuazione delle aree sulle quali installare i cantieri è stata effettuata sulla base degli studi specialistici condotti che hanno interessato l'ambito generale dell'area di intervento e tenendo conto di una serie di requisiti ed esigenze quali:

- dimensioni, accessibilità, distanza da ricettori sensibili e/o zone residenziali significative;
- **vincoli e/o prescrizioni limitative all'uso del territorio;**
- **morfologia e valenza ambientale;**
- **distanza dai siti di approvvigionamento e conferimento;**
- **minimizzazione del consumo di suolo;**
- Aree non a rischio da fenomeni gravitativi, aree a rischio Idraulico perimetrate ai sensi del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), e dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) vigente.
- 

#### 4.7.3 Obiettivo ambientale 3: uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Il raggiungimento di tale obiettivo è strettamente legato all'adozione di specifiche soluzioni non solo progettuali ma anche organizzative e gestionali della fase di cantiere in grado di tutelare la risorsa idrica connessa sia alle acque superficiali che profonde. contribuendo al principio dell'uso sostenibile, del riuso e della tutela della risorsa idrica.

In tal senso quindi lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) rappresenta lo strumento in cui, in riferimento a ciascuna delle componenti ambientali interessate dal progetto, un posto rilevante assume l'uso sostenibile delle acque; vengono pertanto svolte le necessarie analisi volte a prevenire eventuali impatti e valutare le conseguenti misure di prevenzione, gestione e mitigazione, relative alla fase di realizzazione ed all'esercizio dell'opera.

Nell'ambito specifico della Tutela e protezione delle acque il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), in corso d'opera (fase di cantiere) e post operam (fase di esercizio), consentirà, qualora si dovesse ritenere necessario a seguito delle analisi della componente svolte nell'ambito del SIA, la verifica e il controllo dell'impatto della realizzazione dell'opera anche sulle acque superficiale al fine di prevenire alterazioni ed eventualmente programmare efficaci interventi di prevenzione e mitigazione.

I rischi di degrado ambientale legati alla protezione alle variazioni dello stato quali – quantitativo dei corpi idrici e delle variazioni delle caratteristiche idrografiche e del regime idrologico ed idraulico in funzione dei potenziali impatti individuati sono stati analizzati in riscontro agli obiettivi fissati dalla normativa di settore e in conformità agli indirizzi pianificatori vigenti.

Si rinvia agli specifiche sezioni di cui si compone il presente Studio e per l'individuazione e descrizione delle opere e misure di mitigazione in relazione all'incidenza del progetto sulla componente specifica. Si rileva

che in fase di Progetto Definitivo, le soluzioni relative al sistema di drenaggio delle acque di piattaforma, sono state sviluppate in recepimento delle Osservazioni del CTA prodotte sul PFTE.

#### 4.7.4 Obiettivo ambientale 4: transizione verso un'economia circolare

Il tema della transizione ecologica coinvolge in particolare due aspetti, quello della transizione climatica e quello dell'economia circolare.

L'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali – ANAS è un soggetto importante per l'economia del paese e per la società per questo è impegnata a predisporre le condizioni perché la transizione ecologica possa realizzarsi nel settore di riferimento.

Il Piano Nazionale Recupero e Resilienza (PNRR) tra le misure finanziate prevede quella denominata “*Infrastrutture per la mobilità sostenibile*” attraverso la quale mira a rendere il sistema delle infrastrutture nazionali più moderno e rispondente a criteri di sostenibilità.

Riguardo tale misura, la missione sull'economia circolare ha come obiettivo il miglioramento del sistema di gestione dei rifiuti, con investimenti per l'ammodernamento e lo sviluppo di impianti di trattamento volti al recupero di materia, da localizzare prevalentemente al Centro-Sud.

A trattare di sostenibilità e di economia circolare è essenzialmente la missione 2 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quella incentrata su “*Rivoluzione Verde e Transizione ecologica*”, che ha l'obiettivo di colmare le lacune strutturali che ostacolano il raggiungimento di un nuovo e migliore equilibrio fra natura, sistemi alimentari, biodiversità e circolarità delle risorse.

Tale Missione che al punto M2C3 1.1.g prevede la : *Gestione dei rifiuti di costruzione secondo i principi dell'economia circolare (Riforma)*, si traduce nel perseguimento dell'obiettivo di prevenzione, riutilizzo, riciclaggio e recupero dei rifiuti e di riduzione dello smaltimento, tenendo conto anche dei regimi di responsabilità estesa del produttore per i rifiuti prodotti. (Tale obiettivo è richiamato dal Programma Nazionale di Gestione dei Rifiuti – PNGR- quale atto di indirizzo e supporto della pianificazione regionale della gestione dei rifiuti).

E' importante evidenziare che, in considerazione della tipologia di intervento prevista in progetto, la quasi totalità degli esuberanti connessi alla fase esecutiva è costituito da materiali di scavo ovvero da terre e rocce da scavo.

In fase preliminare sono state eseguite una serie di indagini ambientali sulla base di un Piano Indagini, finalizzate alla caratterizzazione ambientale dei terreni interessati da scavo.

E' stato quindi stimato il **Bilancio di Materie e redatto il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo** (ai sensi del DPR 120/2017), con la individuazione dei fabbisogni, dei quantitativi di scavo e dei possibili riutilizzi sia all'interno del sito, che all'esterno di esso (in qualità di sottoprodotto) per ripristini, riempimenti e rimodellamenti di aree il più possibile prossime a quella dell'intervento. A tale fine si farà richiesta al Servizio Attività Estrattive e Recupero Ambientale della Regione Puglia di verificare lo status giuridico-amministrativo di cave dismesse, o in fase di dismissione, prossime all'area di progetto per individuare quelle più idonee da destinare a deposito definitivo delle terre in esubero per il loro recupero ambientale.

La gestione delle terre e rocce da scavo avverrà in conformità al D.P.R. 120/17 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 novembre 2014 n. 164”.

La dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la sussistenza dei requisiti del DPR n. 120/2017 è presentata all'Agenzia nel cui territorio è previsto lo scavo. Vista la necessità di fornire le informazioni anche all'Agenzia per la protezione ambientale nel cui territorio è previsto il riutilizzo o il deposito intermedio; l'Agenzia nel cui territorio è previsto lo scavo, all'arrivo della dichiarazione, provvede a trasmetterla anche alle altre Agenzie interessate territorialmente.

Per ogni dettaglio in merito si rinvia allo specifico elaborato “*PUT\_Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo - DPR 120/2017*” (cfr. T00IA10AMBRE06A).

#### 4.7.5 Obiettivo ambientale 5: prevenzione e riduzione dell'inquinamento

Nell'ambito della progettazione e del SIA sono stati effettuati tutti gli studi necessari per verificare l'incidenza dell'intervento sulle componenti ambientali in linea con gli indirizzi dell'ultimo aggiornamento delle Linee Guida nazionali e norme tecniche per l'elaborazione della Documentazione finalizzata allo svolgimento della Valutazione di Impatto Ambientale.

Lo studio per ciascuna delle componenti esaminate consente di descrivere e valutare i fattori causali dell'impatto, i potenziali impatti ambientali diretti e indiretti che possono generarsi dall'attuazione dell'opera e di definire, di conseguenza, le misure di prevenzione e di mitigazione oltre a procedure operative per contenere gli impatti stessi.

La valutazione degli impatti legati alla realizzazione del progetto considera le componenti ambientali naturalistiche ed antropiche interessate, definito l'ambito territoriale di interesse, le interazioni tra queste ed il sistema ambientale nella sua globalità, ovvero: Atmosfera (articolata in Clima, Aria e Cambiamenti Climatici); Ambiente idrico; Suolo e sottosuolo (intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame, oltre che come risorse non rinnovabili); Ecosistemi naturali (formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali; complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed interdipendenti, che formano un sistema unitario ed identificabile per propria struttura, funzionamento ed evoluzione temporale); Rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici (considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano); Paesaggio e patrimonio culturale; Archeologia; Colture agrarie; Ambiente antropico (aspetti socio-economici, tossicologia, rischi di incidenti rilevanti, produzione di rifiuti).

In particolare, lo studio comporta l'esame delle componenti ambientali in termini di qualità preesistenti ed eventuali condizioni di degrado delle risorse (stato dell'ambiente ante-operam), passando poi all'analisi degli impatti diretti o indiretti derivanti sia dalle lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento (incidenza in fase di cantiere) sia dall'esercizio dell'opera stessa (stato dell'ambiente post-operam).

Per quanto riguarda l'analisi della *componente atmosfera e clima acustico* dell'area di intervento sono stati redatti appositi studi al fine di determinare lo stato attuale delle specifiche componenti ambientali nella situazione attuale e a seguito della realizzazione dell'opera. Le analisi delle condizioni ambientali riferite allo stato attuale sono state effettuate in corrispondenza di alcuni recettori ritenuti maggiormente significativi, mentre la caratterizzazione dell'aria e del clima acustico post operam è stato effettuato mediante simulazioni condotte con software specifici e attraverso l'inserimento di dati di input che tengono conto delle specificità del territorio in esame, delle infrastrutture già presenti e dell'analisi del traffico esteso sia al periodo diurno che notturno.

Lo Studio di Impatto Ambientale e gli studi ambientali specifici sono stati completati con il Piano di Monitoraggio Ambientale (cfr. T00MO00MOARE01A) redatto in ottemperanza alla normativa vigente in materia e sulla base delle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale", di cui al D.Lgs. n.163 del 12/04/06 e s.m.i, Indirizzi metodologici generali del 18.12.2013 -ISPRA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali.

Al fine di rispondere agli obiettivi propri del monitoraggio ambientale, sulla base delle risultanze delle analisi condotte all'interno dello SIA, il PMA è articolato in tre fasi temporali, ante operam, corso d'opera e post operam, ciascuna delle quali contraddistinta da specifici obiettivi, requisiti, criteri metodologici, metodi e tempistiche per il Monitoraggio.

In ragione di dette risultanze, per l'infrastruttura viaria in studio, le componenti ambientali oggetto di monitoraggio sono risultate: Aria, Biodiversità (Vegetazione, flora) e Clima acustico.

Al fine di garantire l'acquisizione, la validazione, l'archiviazione, la gestione, la rappresentazione, la consultazione e l'elaborazione delle informazioni acquisite nello sviluppo del monitoraggio ambientale si prevede l'utilizzo un sistema informativo per la gestione dei dati misurati e delle analisi relative alle diverse componenti ambientali.

Il sistema informativo dovrà quindi rispondere non solo ad esigenze di archiviazione, ma anche di acquisizione, validazione, elaborazione, comparazione, pubblicazione e trasmissione dei diversi dati. Tale



sistema, quindi, sarà strutturato in moduli, tra di loro pienamente interfacciati e costruiti secondo criteri di gestione e consultazione comuni, funzionali a ciascuna attività necessaria al monitoraggio.

#### 4.7.6 Obiettivo ambientale 6: protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

Nel 2021 il Ministero della Transizione Ecologica – attuale Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ha avviato il processo di definizione della Strategia Nazionale per la Biodiversità al 2030, il nuovo documento strategico nazionale che, in coerenza agli obiettivi della Strategia Europea per la Biodiversità al 2030, delinea una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla necessità di invertire a livello globale per attenuare l'attuale tendenza alla perdita di biodiversità e al collasso degli ecosistemi.

In particolare gli obiettivi principali definiti dalle Strategie di Biodiversità per il 2030 previste dalla Conferenza delle Nazioni Unite sulla Biodiversità, il Parlamento Europeo in tema di Biodiversità ha definito i seguenti obiettivi

- Ripristinare il 30% degli ecosistemi degradati a livello globale (su terra e mare) entro il 2030.
- Proteggere il 30% delle aree – terrestri, acque interne, costiere e marine – entro il 2030. Attualmente, solo il 17% delle aree terrestri e il 10% di quelle marine sono protette.
- Arrestare l'estinzione delle specie conosciute e ridurre di dieci volte entro il 2050 il rischio di estinzione di tutte le specie (comprese quelle sconosciute).
- Ridurre i rischi e gli impatti negativi dell'inquinamento da tutte le fonti entro il 2030 a livelli non dannosi per la biodiversità.
- Ridurre il tasso di introduzione e di insediamento delle specie esotiche invasive di almeno il 50% entro il 2030.

In linea con le precedenti strategie, la nuova Strategia Nazionale prevede l'identificazione di una serie di obiettivi specifici che rappresentano la declinazione su scala nazionale delle priorità europee e degli impegni definiti in ambito internazionale.

La progettazione di una infrastruttura stradale comporta inevitabilmente l'analisi approfondita dell'incidenza sull'uso del suolo e sulla biodiversità in ragione della quale valutare tra le possibili soluzioni alternative quella ritenuta meno impattante.

Per l'intervento in oggetto l'analisi del contesto attraversato dall'attuale sede della SS100 e di cui il progetto in esame prevede il Completamento funzionale e la messa in sicurezza del tratto esteso tra il Km 44+500 al Km 52+600, al fine di dare continuità all'intervento già realizzato, ha rilevato forti criticità determinate dalla presenza della ZPS IT9120007 "Murgia Alta", del SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est"; del Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine, EUAP0894, istituito con L.R. n. 18 del 20.12.2005 e n. 6 del 21.04.2011 (BURP n. 157 del 27.12.2005 e n. 62 del 26.04.2011) ai sensi della LR n. 19 del 24.7.1997 e IBA 135 "Murge".

Infatti, partendo da uno studio di area vasta e considerando lo sviluppo dell'attuale sede della SS100 nel tratto oggetto di intervento, nell'ottica di prevenire alla migliore soluzione che rispetti i vincoli normativi, geometrici e funzionali dell'opera, è stata individuata l'alternativa che presenta le maggiori caratteristiche di sostenibilità minimizzando, per quanto possibile, le interferenze con dette aree protette soprattutto in relazione a specifiche zone ritenute maggiormente sensibili.



## 5 LA DOMANDA DI TRAFFICO

Nell'Ambito della redazione del PFTE è stato effettuato lo Studio di Traffico e Analisi Costi Benefici aggiornato in fase di Progettazione Definitiva cui si rinvia per ogni dettaglio. (cfr. elaborato Studio di traffico e Analisi Costi Benefici allegato al progetto definitivo).

Lo studio ha avuto l'obiettivo di stimare il traffico veicolare che percorrerà la SS100 dopo la realizzazione l'intervento di adeguamento funzionale di circa 8 Km per il tratto compreso da Gioia del Colle a San Basilio, con sezione stradale di tipo B con carreggiate separate da spartitraffico.

Per tale tratto come da progetto è previsto l'adeguamento della sezione stradale e delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato al tipo B e l'eliminazione delle intersezioni con un sistema di complanari e rotonde.

Lo studio di traffico si basa sui risultati forniti dal "Modello Trasportistico Stradale DSS" di ANAS a livello nazionale opportunamente adattato ad una scala territoriale locale, più dettagliata e funzionale per la valutazione dei risultati che esso fornisce. L'adattamento all'Area di Studio che gravita intorno alla tratta da rivalutare della SS100 è consistito in un adeguamento della zonizzazione trasportistica mantenendo invariato il grafo stradale.

Il documento è stato completato con una analisi multicriteriale delle alternative di tracciato studiate e la relativa scelta della soluzione migliore. Per la soluzione progettuale adottata è stata effettuata un'analisi costi benefici.

Nello studio è stata dapprima definita l'Area di studio, vale a dire la zona all'interno della quale si ritiene si esauriscono la maggior parte degli effetti degli interventi progettati, necessaria alla stima delle condizioni di circolazione attuali e future nei pressi della infrastruttura ammodernata.

La zonizzazione usata è stata ottenuta discretizzando una zonizzazione usata da ANAS nel modello nazionale (Figura 5-1). La zonizzazione ANAS prevedeva cinque macro-zone, che sono state trasformate in 14 zone (Figura 5-2) usando la zonizzazione ISTAT dei comuni.



Figura 5-1. Macro zone Anas



Figura 5-2. Zonizzazione interna dell'area di studio

Successivamente è stata individuata la rete di trasporto caratteristica dell'area di studio considerando le infrastrutture principali e secondarie presenti.

Il Modello di rete scaturisce dall'applicazione al contesto territoriale di analisi estratto dal Modello Trasportistico Stradale a livello Nazionale di ANAS. La matrice OD di ANAS è stata integrata con i dati della matrice del pendolarismo ISTAT relativa ai comuni selezionati per la zonizzazione. Per considerare gli spostamenti sistematici giornalieri è stata considerata la matrice OD del pendolarismo della mattina (spostamenti Casa-Lavoro) e gli spostamenti (Lavoro-Casa). Il risultato è, quindi, una matrice 50x50 per i veicoli leggeri.

Per i mezzi pesanti si è utilizzata la matrice ANAS discretizzata inserendo i nuovi centroidi e ripartendo il numero di spostamenti della matrice ANAS in base al numero delle imprese presenti nei comuni considerati.

L'assegnazione delle matrici OD stimate alla rete ha permesso di valutare i flussi di veicoli e di utenti all'interno dell'area di studio.

## 5.1 IL TRAFFICO ATTUALE

I risultati della procedura di assegnazione rappresentati nelle figure seguenti, rilevano, allo scenario attuale della SS100 (anno 2019) valori del TGM pari a 18.185 veicoli equivalenti totali suddivisi secondo i valori di flusso di 12.227 veicoli leggeri e 2.383 veicoli pesanti. (Tabella 5-1)



Figura 5.3: Mappa di assegnazione della rete di trasporto stradale nella simulazione dello Scenario Attuale - Veicoli Leggeri



Figura 5.4: Mappa di assegnazione della rete di trasporto stradale nella simulazione dello Scenario Attuale – Mezzi Pesanti

	<b>SS100</b>
<i>TGM Veicoli leggeri</i>	12.227
<i>TGM Mezzi Pesanti</i>	2.383
<i>Veicoli Equivalenti Totali</i>	18.185

Tabella 5-1: Valori del flusso simulato sulla SS100 nello scenario attuale

Il modello elaborato ha inoltre consentito di determinare gli indicatori di scenario che risultano quelli riportati in Tabella 5-2.

<i>Percorrenza (veic*km)</i>	<i>leggeri</i>	11.877.182
	<i>pesanti</i>	1.054.630
	<i>totale</i>	12.931.812
<i>Tempi su rete (veicoli*h)</i>	<i>leggeri</i>	163.448
	<i>pesanti</i>	177.678
	<i>totale</i>	80.736
<i>Velocità medie di rete (km/h)</i>	<i>leggeri</i>	76,0
	<i>pesanti</i>	65,1

Tabella 5-2: Indicatori di rete – Scenario Attuale (2018)

## 5.2 SCENARIO DI PROGETTO E TRAFFICO ATTESO

Nello scenario di progetto si prevede l'adeguamento alla sezione B di cui al D.M. 5/11/2001 della SS100 per il tratto compreso da Gioia del Colle a San Basilio.

La realizzazione del progetto, oltre all'adeguamento della sezione stradale, avrà come beneficio principale la risoluzione delle attuali interferenze della tratta dovute prevalentemente alla elevata presenza di intersezioni.

I principali benefici alla circolazione sono pertanto riconducibili all'incremento della velocità e di capacità.

Le variazioni delle caratteristiche della SS100 previste dal progetto sono state inserite nel modello di traffico costruendo lo scenario infrastrutturale di progetto cui sono state assegnate le matrici di domanda dei veicoli leggeri e pesanti.

Gli orizzonti temporali di analisi corrispondono al 2026 (anno in cui si ipotizza l'entrata in esercizio della nuova strada) e al 2036 (dopo 10 anni) dei flussi sulle strade statali dell'Area in studio.

La Figura 5.5 e la Figura 5.6 mostrano i risultati dell'assegnazione della domanda di trasporto all'offerta di trasporto simulata ovvero i flusso-grammi rappresentativi rispettivamente del TGM veicoli leggeri e pesanti su ciascun arco della rete nello scenario di progetto al 2036.





*Figura 5.5: Mappa di assegnazione della rete di trasporto stradale nella simulazione dello Scenario di Progetto 2036 – Veicoli Leggeri*



*Figura 5.6: Mappa di assegnazione della rete di trasporto stradale nella simulazione dello Scenario di Progetto 2036 – Mezzi Pesanti*

Nelle seguenti tabelle sono invece riportati gli indicatori di area rispettivamente all'anno 2026 e all'anno 2036.

	Categoria Veicolare	2026	2036
Percorrenza (veic*km)	leggeri	13.593.699	15.454.095
	pesanti	1.217.666	1.358.033
	totale	14.813.359	16.812.128
Tempi su rete (veicoli*h)	leggeri	188.708	218.832
	pesanti	16.454	18.591
	totale	205.162	237.423
Velocità medie di rete (km/h)	leggeri	75,36	71,53
	pesanti	64,71	61,25

Tabella 5-3:Indicatori di rete – Scenario di Progetto (2026 e 2036)

	Categoria Veicolare	2026	2036
Percorrenza (veic*km)	leggeri	-5.555	-14.329
	pesanti	-32	-866
	totale	-5.587	-15.195
Tempi su rete (veicoli*h)	leggeri	-626	-643
	pesanti	-131	-133
	totale	-757	-777
Velocità medie di rete (km/h)	leggeri	0.13	0.16
	pesanti	0.15	0.11

Tabella 5-4: Indicatori di rete – variazione tra Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto (2026 e 2036)

**Dal confronto degli indicatori tra lo scenario di Progetto e quello di Riferimento emerge una significativa diminuzione delle percorrenze e dei tempi spesi su rete in conseguenza della velocizzazione della tratta di progetto.**

**I flussi di traffico degli scenari futuri lungo la tratta della SS100 oggetto dell'intervento di adeguamento funzionale hanno inoltre un incremento rispetto allo scenario attuale.**

**Il TGM complessivo è pari a 9.254 veicoli/giorno nel 2026 ovvero con un incremento del 15% rispetto allo scenario attuale e pari a 10.077 veicoli/giorno nel 2036 ovvero un incremento del 25% rispetto allo scenario attuale.**

SS100	2026	2036
TGM Veicoli leggeri (Veicoli/giorno)	15.380	17.333
TGM Mezzi Pesanti(Veicoli/giorno)	2.768	3.055
TGM Totale (Veicoli/giorno)	18.148	20.388
Veicoli Equivalenti Totali	22.301	24.971

Tabella 5-5: Indicatori di rete – variazione tra Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto (2026 e 2036)

**Lo scenario di progetto determinerà una riduzione dell'incidentalità stradale.** Secondo studi ANAS l'adeguamento di una strada esistente a sezione tipo B ha come effetto la riduzione del 25% del numero di incidenti e del 40% del numero di feriti e del 60% del numero di morti.

Per l'analisi dell'incidentalità della tratta della SS100 oggetto dello studio si è fatto riferimento a quelli rilevati da ACI per il periodo 2015-2019 nella tratta dal Km 42 al Km 52 che sono riportati in Tabella 5.6.

Anno	Incidenti	Feriti	Morti
2015	5	12	1
2016	2	3	0
2017	4	12	0
2018	5	16	5
2019	3	5	0
<b>Media Annuale</b>	<b>3.8</b>	<b>9.6</b>	<b>1.2</b>

Tabella 5.6: Dati incidentalità SS100 – 2015 - 2019

Applicando le percentuali di riduzione dell'incidentalità determinata dagli studi ANAS per le strade di categoria B, i valori medi dell'incidentalità sulla tratta in esame si ridurranno così come indicato nella Tabella 5.7.

	Incidenti	Feriti	Morti
Scenario attuale (media annua 2015-2019)	3.8	9.6	1.2
Scenario di progetto	2.85	5.76	0.48
Variazione rispetto allo scenario attuale	-0.95	-3.84	-0.72

Tabella 5.7: Confronto Indicatori Incidentalità

**Si rileva pertanto come la realizzazione dell'intervento, a seguito della messa in sicurezza della SS100, determini degli effetti positivi non indifferenti a vantaggio della salute pubblica.**

La valorizzazione economica dei benefici trasportistici diretti e della riduzione dell'incidentalità opportunamente monetizzati si traducono in dei benefici economici generati per la collettività dall'entrata in esercizio del progetto.

La stima di detti benefici economici è stata valutata all'interno dello Studio Trasportistico e Analisi Costi Benefici cui si rinvia per ogni dettaglio.

**In conclusione i risultati dello Studio Trasportistico dimostrano come la realizzazione dell'intervento in progetto comporterà dei benefici per gli utenti della SS100 e per la salute pubblica più in generale.**



## 6 LE CONFORMITA' E LE COERENZE CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Nel presente capitolo vengono analizzate le relazioni esistenti tra l'intervento previsto in progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione del territorio.

### 6.1 L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI PERTINENZA ALL'OPERA

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame, utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all'opera di progetto, viene di seguito riassunto:

Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti		
Ambito	Strumenti	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)	Approvato con D.C.M. il 2 marzo 2001 – Approvato con DPR 14/03/2001. (G.U., Serie Generale, n.163 del 16.07.2001).
	Allegato al Documento Economia e Finanza (DEF 2022) – “Dieci Anni per trasformare l'Italia”	Approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2021 e relativo Allegato, presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), come Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 29 luglio 2021.
	Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) – Orizzonte 2020	Istituito con legge n. 144 del 1999
	Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) – Orizzonte 2030	Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n.13
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia(PRT) e relativo Piano Attuativo 2015-2019	Approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Piano Attuativo 2015-2019, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598 del 26.04.2016.
	Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti	Adottato con D.G.R. n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022.

Tabella 6-1. Strumenti di pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti

Pianificazione ordinaria generale		
Ambito	Strumenti	Estremi

Comunale Piano per la  
Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale  
di Gioia del Colle

Tabella 6-2. Strumenti di pianificazione ordinaria generale

## Pianificazione di carattere ambientale

Ambito

Strumento

Estremi

Tabella 6-3. Strumenti di pianificazione di carattere ambientale

**In considerazione dello sviluppo metodologico assunto dal presente SIA, gli strumenti di pianificazione di carattere ambientale indicati in Tabella 6-3 saranno dettagliati all'interno dell'analisi delle specifiche componenti ambientali alle quali si rinvia.**

## 6.2 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

### 6.2.1 Piano Generale della Mobilità (PGM)

Il Piano Generale della Mobilità (PGM) e gli strumenti necessari alla sua implementazione sono stati previsti nella Legge Finanziaria 2007 (comma 921).

Il PGM pone l'attenzione sulla mobilità, in coerente evoluzione rispetto al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 (PGTL), facendo discendere da questi i servizi di trasporto e di logistica e le infrastrutture su cui questi servizi operano.

Dall'analisi degli ambiti di riferimento legislativo ed istituzionale a scala internazionale, comunitario, nazionale e regionale, il PGM si costituisce come elemento di raccordo politico-amministrativo tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti ai diversi livelli territoriali.

In particolare esso riceve e fornisce elementi:

- nella dimensione orizzontale, nell'ambito dello stesso ministero ed in relazione agli altri ministeri, producendo un coordinamento tra le diverse scelte di governo;
- nella dimensione verticale rispetto agli enti decisionali di differente scala territoriale competenti in materia di trasporti, territorio ed ambiente.

Il PGM assume come punto di partenza la domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci in riferimento alla struttura territoriale che la genera e al sistema dei servizi ed infrastrutturale che la sostiene.

Al fine di procedere ad aggregazioni che consentano di prospettare obiettivi generali, classi di problemi, strategie di intervento, ambiti decisionali definiti e relativi rapporti istituzionali per l'implementazione delle azioni di Piano (Stato-Regioni, Stato-UE, Autorità di Regolazione), il PGM articola la mobilità in tre fasce:

- mobilità urbana, metropolitana, regionale e di bacino (sinteticamente di breve distanza);
- mobilità interregionale e nazionale (di media distanza);
- mobilità a scala comunitaria, mediterranea, internazionale ed intercontinentale (di grande distanza).

Come definiti nelle Linee Guida dello stesso Piano, gli obiettivi strategici del PGM sono sinteticamente espressi da: *efficienza, sicurezza e sostenibilità*.

L'*efficienza* si articola in obiettivi specifici: riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto; innalzamento della qualità dei servizi (del trasporto e della logistica) e del lavoro (per i lavoratori dei differenti

segmenti modali ed intermodali); processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire lo strumento.

La *sicurezza* si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio. La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security), e va considerata come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica e non solo come costo.

La *sostenibilità* si articola in differenti obiettivi specifici relativi alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica e alla partecipazione.

Caratteristica peculiare del processo di elaborazione del PGM è la messa a punto di sistemi di valutazione ex ante, in itinere, ex post e relative metodologie quantitative, dotati di adeguati strumenti di supporto e monitoraggio. I contenuti del Piano si articolano pertanto in più processi che forniscono differenti prodotti.

Il primo dei prodotti attesi, è costituito da indicazioni di tipo direttore riguardo alle differenti componenti attualizzate dello SNIT, a partire dalle esigenze di mobilità e dalle strutture dei servizi, alla quantificazione di tempi di realizzazione e ai costi. Ulteriori prodotti ottenibili dal processo di piano sono costituiti da specifici piani attuativi (di medio termine, di sviluppo, di azione e modali); linee guida per la redazione ed implementazione di piani ad altra scala territoriale dal livello regionale a quello urbano; specifici progetti pilota; provvedimenti finanziari collegati ad azioni legislative già attivate.

## 6.2.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT),

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato con D.C.M. in data 02.03.2001 (G.U. Serie Generale, n.163 del 16.07.2001) si pone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia, mediante la definizione di un documento di indirizzo generale del settore del trasporto a livello nazionale che persegue i seguenti obiettivi:

1. Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati. Questo obiettivo può essere perseguito attraverso diverse strategie: infrastrutturali (eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, sviluppare la logistica e l'intermodalità); di mercato (favorire la concorrenza); normative; organizzative; di tutela dei consumatori.
2. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientale sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità. Anche in questo caso si dovranno perseguire diverse strategie: incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano; sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti; programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico delle infrastrutture esistenti; programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza della strade urbane ed extra-urbane.
3. Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
4. Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.
5. Attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione;
6. Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.

Lo sviluppo di una "*mobilità sostenibile*" rappresenta inoltre un tema centrale nell'ambito del Piano, le cui proposte settoriali assumono come obiettivo rilevante l'abbattimento degli attuali livelli di inquinamento, sia quello i cui impatti si manifestano su scala globale sia quello i cui impatti si esplicano in ambiti territoriali più circoscritti, incidendo negativamente sulla salute e sulla qualità della vita delle popolazioni.

Per il perseguimento degli obiettivi espressi, il PCT individua l'integrazione tra il SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), quale struttura principale del sistema nazionale di offerta di mobilità delle persone e delle merci, e i Piani a livello Comunale (Piani Urbani di Mobilità, Piani Operativi Regionali ) e Regionale (Piano Regionale dei Trasporti), quali strumenti di pianificazione volti a conseguire il miglioramento della qualità della vita in ambito urbano e extraurbano attraverso la diminuzione dei livelli di inquinamento atmosferico prodotto dai mezzi di trasporto.

La rete dello S.N.I.T. individua una "rete stradale di primo livello", che comprende gli assi stradali e autostradali che collegano le diverse regioni tra loro, così come le strade extraurbane principali.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato al fine della messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada.

Alla luce della pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e delle nuove infrastrutture realizzate dal 2001, lo SNIT è stato sottoposto ad aggiornamento nel 2017.

Il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) identifica un sistema di modalità di trasporto, basato anche attraverso "una rete di secondo livello" all'interno del quale, relativamente al sistema di modalità comprende: "Strade e Autostrade"; "Tutte le restanti strade di competenza statale", ovvero tutte strade di competenza statale non inserite nello SNIT 2001 di primo livello.

**Da quanto sopra riportato emerge che il progetto in oggetto risulta in linea con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.**

Si rileva che allo stato attuale è stata istituita dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), un'apposita Commissione, per elaborare il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica. La Commissione è incaricata di redigere il documento programmatico, per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese, e l'indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali (ferrovie, portualità, logistica integrata, ciclabilità, ecc.).

#### **6.2.2.1 Allegato al Documento Economia e Finanza 2022: Dieci Anni per trasformare l'Italia**

Il Documento Economia e Finanza (DEF 2022) –è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2021 e il relativo Allegato "Dieci Anni per trasformare l'Italia", presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 29 luglio 2021.

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021, illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico sulla cui base il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) intende effettuare le scelte relative alle politiche per le infrastrutture e la mobilità del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) (Allegato Infrastrutture Def 2022. (mit.gov.it) "illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e mobilità e rappresenta il documento programmatico sulla cui base il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) intende effettuare le scelte relative agli investimenti e agli altri interventi finalizzati a dotare il Paese del capitale infrastrutturale necessario per uno sviluppo sostenibile e renderlo più resiliente rispetto alla crisi climatica. L'Allegato 2022 si pone in ideale continuità con il documento elaborato nel 2021, nel quale il Governo aveva illustrato il nuovo quadro concettuale e gli obiettivi perseguiti, anche alla luce del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare al PNRR (PNC)".

Come previsto dall'art. 216, comma 2, del Codice dei Contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/2016), in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), il cui iter realizzativo è stato avviato a gennaio 2022, l'Allegato Infrastrutture rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità.

Nell'allegato si specifica che il nuovo PGTL va inteso come un Piano integrato che darà indicazioni multisettoriali e fungerà da strumento di interazione e integrazione fra i diversi ambiti di programmazione nazionale. Tra questi si comprendono:

- il Documento strategico della mobilità ferroviaria (inviato al Parlamento e alla Conferenza Unificata a dicembre 2021 per i previsti pareri);
- il Documento strategico delle strade e autostrade (in corso di definizione);
- il Piano nazionale della sicurezza stradale (approvato dal CIPESS ad aprile 2022);
- i Contratti di programma con RFI ed Anas;
- il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (in via di definizione);
- il Piano nazionale del cold ironing;
- il Programma nazionale della sicurezza marittima;
- i Piani di gestione dello spazio marittimo;
- il Piano nazionale degli aeroporti (in fase di redazione a cura dell'ENAC);
- il Piano generale della mobilità ciclistica (in via di definizione).

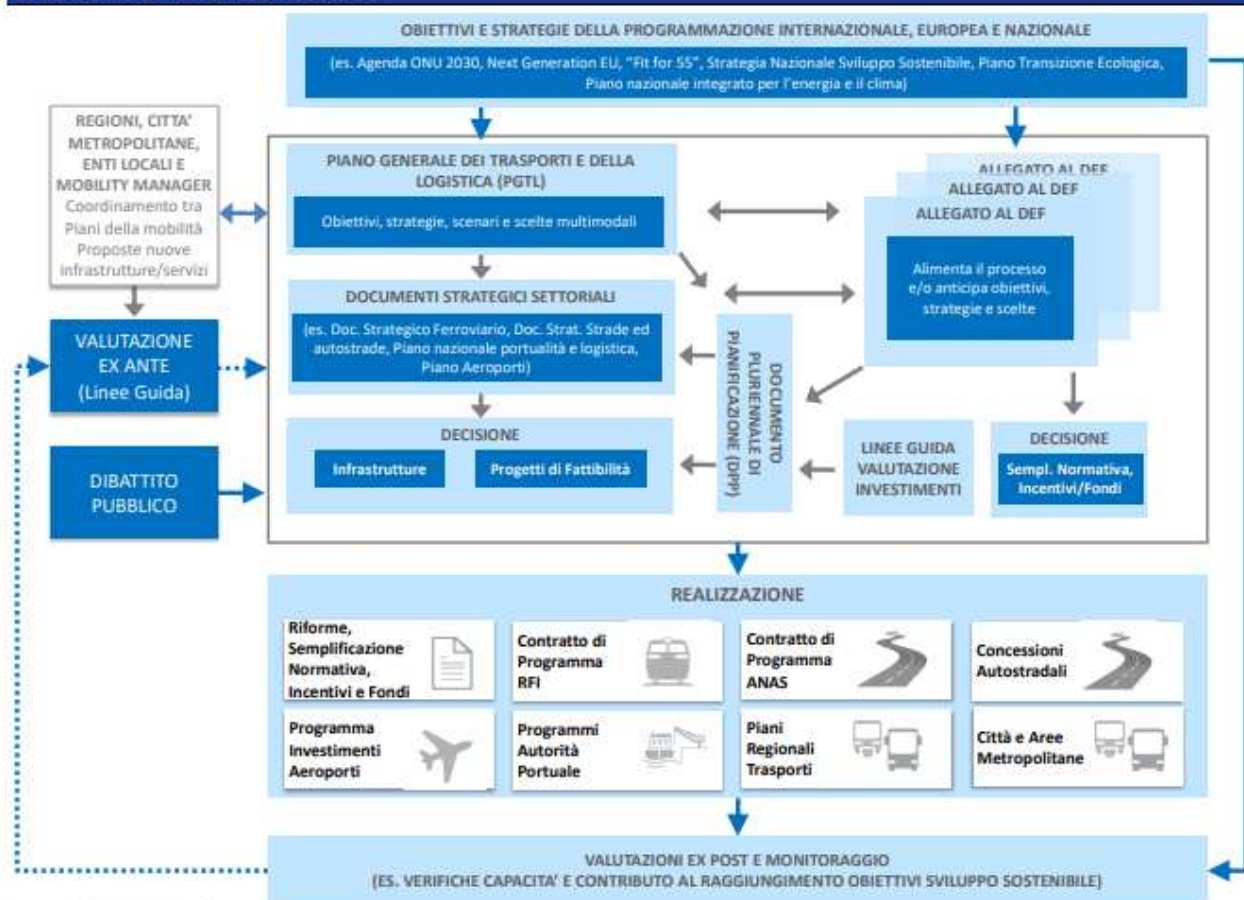
Il documento è strutturato in tre sezioni e una Appendice:

La prima sezione riporta le linee programmatiche, il processo di selezione delle opere in un'ottica di sviluppo sostenibile messo a punto dal MIMS.

Nella seconda sezione che rappresenta un aggiornamento dell'Allegato DEF 2021 sono riassunti gli aggiornamenti ai principali Piani, programmi e documenti nazionali vigenti che, a diverso titolo, impattano sulla mobilità e sugli altri settori di competenza del MIMS

Nella terza sezione si riporta sia una sintesi del quadro delle risorse derivato dall'applicazione della metodologia descritta, sia il dettaglio degli interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese.

**FIGURA I.2.1: IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE SOSTENIBILE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO – IL "PIANO PROCESSO"**



Fonte: STM del MIMS.

Figura 6-1. Piano Processo delle infrastrutture di Trasporto individuate dall' Allegato al Documento Economia e Finanza 2022



Nel documento vengono individuate due linee di azione di cui, la prima, è indirizzata a soddisfare le necessità più urgenti del sistema della mobilità quali: • manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative; • migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria e alle crisi internazionali; • attuare tempestivamente gli investimenti programmati con il PNRR; • realizzare importanti riforme di sistema e di settore. La seconda, relativamente al settore delle infrastrutture, è finalizzata a indicare le scelte verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti, in primo luogo ai rischi sismici e ai disastri naturali, nel rispetto del principio del Do Not Significant Harm (DNSH).

In considerazione degli obiettivi prefissati, l'Allegato DEF 2022 prevede che gli investimenti e la programmazione dei servizi di medio-lungo sia indirizzata verso *"l'implementazione di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono: - lo sviluppo dell'Alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro; - il rinnovo in senso ecologico del parco veicolare per il trasporto su terra e via mare; - il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica"*.

Nel Documento non si è tenuto conto delle risorse finanziate dalla legge di Bilancio 2022 per quanto attiene la rete in gestione ad ANAS S.p.a., in quanto non è ancora stato formalizzato il nuovo Contratto di Programma che le riceverà (per un totale di circa 4,5 mld € aggiuntivi); inoltre, non si tiene conto degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, mentre vengono previste risorse **per la rete stradale, principale e complementare**, sull'anticipazione sul fondo Sviluppo e Coesione, periodo di programmazione 2021 – 2027 anche in gestione di ANAS s.p.a.

In linea generale, il documento pone alla base del processo una pianificazione integrata delle infrastrutture e della mobilità basata su un sistema di connessione, **sicurezza (manutenzione e prevenzione), e sostenibilità (ambientale, economica e sociale)** con l'Obiettivo di rendere l'Italia più competitiva e resiliente, in linea con i principi dell'Agenda 2030 e con quanto richiesto dal Green Deal europeo.

In relazione ai contenuti del Documento di Economia e Finanza 2022 sopra riportati, si rileva che l'intervento di Adeguamento funzionale e di Messa in sicurezza della SS 100 risulta in linea con l'obiettivo di **sicurezza (manutenzione e prevenzione), e sostenibilità (ambientale, economica e sociale) che risultano anche quelli posti alla base del processo di pianificazione dell'Allegato DEF 2022.**

**L'opera prevista in progetto è compatibile con gli indirizzi dell'allegato al Documento Economia e Finanze 2022; l'intervento con il completamento funzionale della SS100, volto a dare continuità al tratto già realizzato fino al Km 44+500, ha infatti come obiettivo prioritario quello della messa in sicurezza stradale mediante l'eliminazione delle immissioni oltre a determinare diretti vantaggi trasportistici.**

### 6.2.3 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), è un piano istituito con legge n. 144 del 1999, in recepimento della comunicazione della Commissione europea n. 131 del 1997 "Promuovere la sicurezza stradale nell'EU: il programma 1997-2001".

Tale Piano che rappresenta il primo atto normativo e legislativo con cui si è iniziato ad analizzare il problema della sicurezza stradale e le relative possibili soluzioni, è stato definito dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione ed è stato successivamente approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali.

Per raggiungere questo obiettivo, il Piano prevedeva dei criteri di riferimento generali:

- concentrare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale sulle situazioni di massimo rischio; estendere il campo di applicazione degli interventi per la sicurezza stradale, promuovendo misure di tipo innovativo in diversi settori;
- favorire un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della Pubblica Amministrazione competenti in materia di sicurezza stradale; creare una rete di strutture tecniche coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi da raggiungere;
- promuovere un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e privati. Il PNSS 2001-2010 individuava interventi da attuare a breve termine (c.d. "Azioni di Primo Livello"), per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali attraverso la rimozione dei fattori di rischio, e una serie di Programmi per svolgere un'azione sistematica a più lungo termine, di miglioramento dei sistemi infrastrutturali e della mobilità, attraverso l'azione concertata dei vari soggetti competenti (c.d. "Azioni di Secondo Livello").

Il PNSS è stato aggiornato dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con orizzonte 2020 (PNSS Orizzonte 2020) e ha recepito gli obiettivi e gli indirizzi della Commissione Europea, da questa definiti nel documento: Orientamenti Programmatici sulla sicurezza Stradale per il periodo 2011 – 2020.

Sulla base delle linee strategiche generali definite dalla Commissione Europea, il PNSS Orizzonte 2020 prevede le seguenti sette categorie che richiamano gli obiettivi esplicitati negli Orientamenti Europei per la sicurezza stradale:

- Miglioramento della formazione e dell'educazione degli utenti della strada;
- Rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada;
- **Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;**
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli;
- Promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale;
- Miglioramento della gestione dell'emergenza e il servizio di soccorso;
- Rafforzamento della governance della sicurezza stradale.

**All'interno dell'obiettivo prioritario del Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali il Piano prevede "Misure infrastrutturali e strategiche" che includono, principalmente, interventi sull'infrastruttura, volti alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane esistenti, alla moderazione del traffico e alla messa in sicurezza di particolari utenze a rischio.**

**L'intervento in oggetto è da ritenere, pertanto, perfettamente in linea con l'obiettivo "Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali" del PNSS per le motivazioni già espresse al precedente paragrafo 5.3.1.2.**

### 6.2.3.1 PNSS 2030

Il PNSS 2030 (Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n.13) nasce nello spirito di fornire all'Italia un importante documento programmatico, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di avviare un processo di accentuata riduzione della incidentalità stradale, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 ed un successivo rallentamento negli anni più recenti.

Il Piano 2030 si colloca a valle dei due piani precedenti: PNSS 2010 e PNSS Orizzonte 2020, che sono stati fondamentali nell'ambito del miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Il Piano si integra con gli obiettivi posti alla base della programmazione strategica dell'ONU (Resolution by the General Assembly. 74/299 Improving global road safety – 2/9/2020) e della Commissione Europea nel settore (EU Road Safety Policy Framework 2021- 2030 - Next steps towards "Vision Zero").

L'approccio al Piano è infatti basato sul cosiddetto Safe System. Il Safe System rappresenta un cambiamento importante non più basato sulla visione fatalistica della dinamica degli incidenti stradali prefiggendosi, in tal senso, l'obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni attraverso appositi "Programmi di Attuazione".



Figura 6-2. Piano Processo fonte Ministero delle infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili : PNSS 2030 : Indirizzi generali e Linee Guida

Come definito all'interno del Documento relativo agli Indirizzi generali e "Linee Guida del Ministero delle infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili", per poter intervenire efficacemente sul problema della sicurezza stradale e sulla riduzione del numero di incidenti, e delle vittime ad essi correlate, il PNSS 2030 propone due livelli di obiettivi:

- *Obiettivi generali*, riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo finale che ci si prefigge di raggiungere in termini di riduzione del numero di morti e feriti gravi;
- *Obiettivi specifici*, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di numero di morti e feriti e di criticità nella loro riduzione. Tra le categoria a maggior rischio rientrano: Ciclisti, Pedoni; Utenti delle due ruote motorizzate, Bambini; Over 65.

A questi si aggiungono degli *Obiettivi intermedi*, che individuano "i target da perseguire nella riduzione del numero di incidenti, morti e feriti, in un orizzonte temporale intermedio rispetto a quello di attuazione del PNSS e sono particolarmente utili per verificare se l'andamento dei trend è in linea con il raggiungimento degli obiettivi finali".

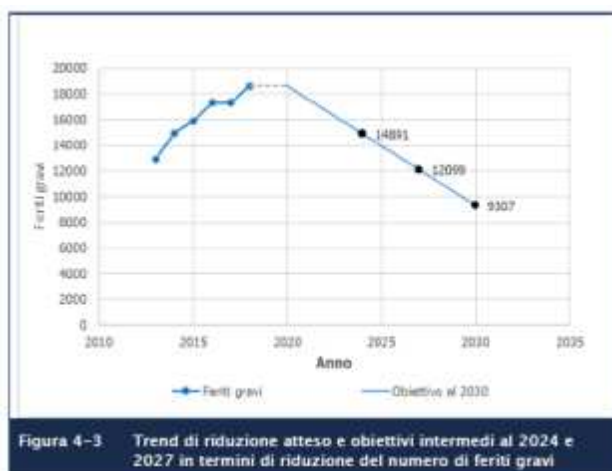
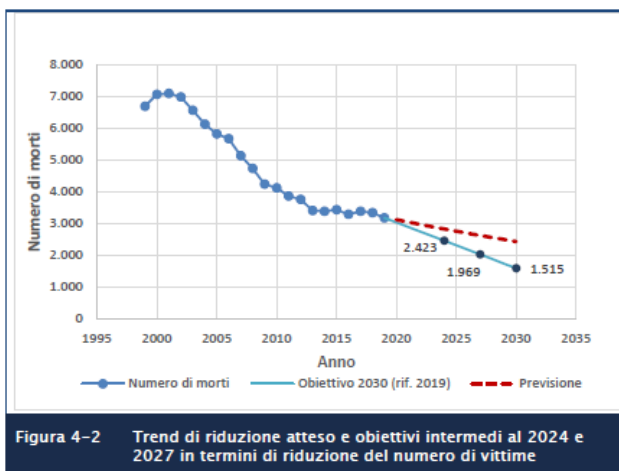


Figura 6-3. Obiettivi specifici PNSS 2030: Trend di riduzione atteso al 2024 e 2027 in termini di riduzione delle vittime –

Figura 6-4. Obiettivi specifici PNSS 2030: Trend di riduzione atteso al 2024 e 2027 in termini di riduzione del numero di feriti gravi

Per ogni categoria a maggior rischio il PNSS 2030 individua i possibili fattori di rischio e le relative strategie che riguardano le componenti del sistema stradale (utente, infrastruttura, veicolo) mediante la predisposizione di apposite Linee Guida per ogni specifica categoria e secondo Linee strategiche generali raggruppate secondo i cinque pilastri della sicurezza stradale, di cui ai documenti ONU, ovvero:

- *Pilastro 1: Gestione della Sicurezza Stradale*

Le linee strategiche incluse in questo pilastro riguardano tre aspetti principali: Digitalizzazione e raccolta dati, Coordinamento e Ricerca.

- ***Pilastro 2: Infrastrutture stradali***

**L'obiettivo prioritario di questa strategia è il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti e pianificate, in coerenza ai principi del Safe System.**

- *Pilastro 3: Veicoli più sicuri*

Questa linea strategica mira alla diffusione di veicoli sicuri nel parco circolante.

- *Pilastro 4: Utenti più sicuri*

In coerenza con il principio di responsabilità condivisa del Safe System, questa linea strategica mira a rendere gli utenti della strada consapevoli dei rischi associati al comportamento e dei limiti esistenti nel sistema (ad esempio di come i conducenti non siano sempre in grado di percepire la presenza di pedoni e ciclisti)

- *Pilastro 5: Post-incidente*

Obiettivo di questa linea strategica è quello di ottimizzare il coordinamento delle diverse fasi del post-incidente, per garantire maggiore efficacia e tempestività del sistema di soccorso.

**In particolare le Azioni incluse nella linea strategica delle Infrastrutture stradali (Pilastro 2) attinenti la progettazione in oggetto riguardano:**

9) Applicazione a tutta la rete stradale dei criteri e delle procedure per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, che includono i controlli della sicurezza stradale sui progetti, le ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti, la classificazione della sicurezza della rete stradale e la definizione delle priorità d'intervento.

**10) Aggiornamento dei criteri di progettazione e di esercizio delle strade in modo da tener conto del fattore umano** (ad esempio, le limitazioni) e dei comportamenti umani (ad esempio, l'assunzione di rischi) nelle diverse fasi del ciclo di vita delle infrastrutture.

11) Adozione/attivazione di sistemi di manutenzione programmata dell'infrastruttura stradale da parte degli enti gestori, al fine di evitare condizioni di ridotta funzionalità della strada e di rischio per gli utenti.

12) Il monitoraggio e il finanziamento di sperimentazioni, studi pilota e interventi orientati a rendere le infrastrutture stradali funzionali a livelli più elevati di automazione dei veicoli (Decreto MIMS 70/2018 Smart Roads).

Con i successivi "cinque programmi di attuazione" specifici, il Piano prevede di concordare con gli enti centrali e territoriali i criteri di ripartizione delle risorse disponibili per far sì che esse siano utilizzate per realizzare gli interventi più efficaci in termini di riduzione dell'incidentalità.

**Come emerge dall'analisi del PNSS 2030, gli obiettivi del Piano e le relative azioni individuate per il loro perseguimento risultano senz'altro in linea con le finalità del Progetto di Completamento funzionale e messa in sicurezza della SS100.**



## 6.2.4 Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Puglia (PRT)

La Regione Puglia è dotata del Piano Regionale dei Trasporti approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Il Piano Regionale dei Trasporti è attuato mediante Piani attuativi di cui l'ultimo, il Piano Attuativo 2015-2019, di durata quinquennale, è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598 del 26.04.2016.

Il PRT si rapporta con gli altri strumenti di pianificazione a livello regionale e subordinati tra cui il PPTR approvato definitivamente con Deliberazione di G.R. n.176 del 16/02/2015, i piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP) e con i piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano attuativo.

### 6.2.4.1 Piano Attuativo 2015-2019

Il Piano Attuativo definisce “tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione”.

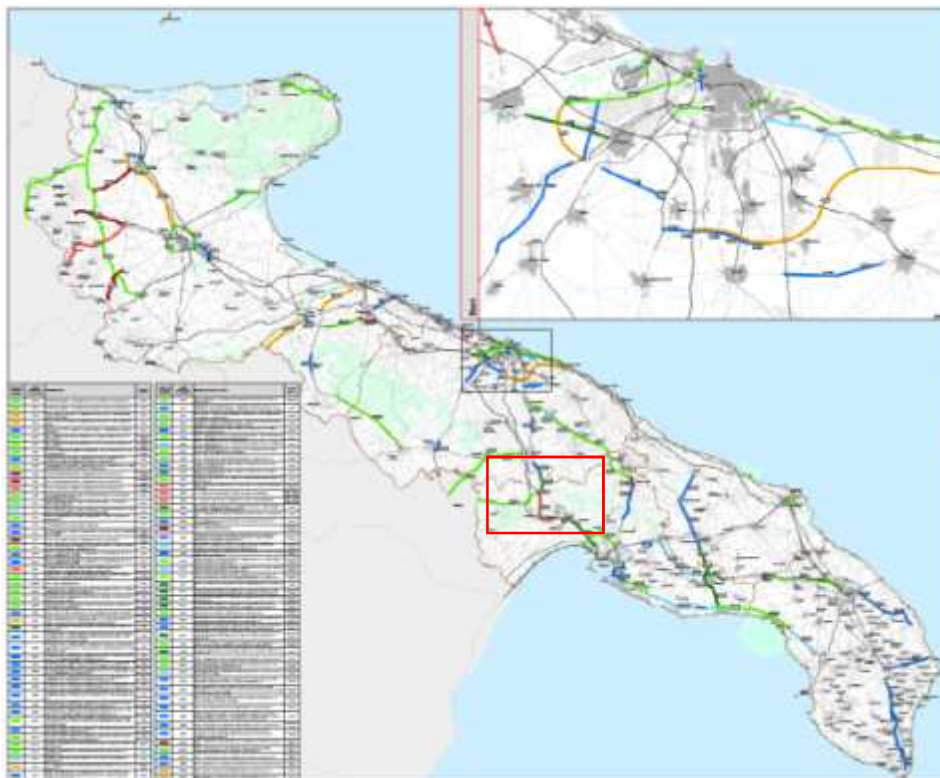


Figura 6-5. Piano Attuativo 2015-2019 del PRT : Tav.2 – Trasporto stradale

Gli “obiettivi e le conseguenti strategie/linee di intervento dei Piani discendono, a livello generale, dalla vigente legislazione in materia (L.R. 18/2002 - L.R. 16/2008) e, per aspetti specifici, innovativi, o di maggior dettaglio, dal quadro definito dal Programma Operativo Regionale Puglia 2014-2020 di cui alla DGR 1498 del 17.07.2014 e, per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, dal Piano di Riprogrammazione regionale approvato con D.G.R. 1991 del 25 ottobre 2013 e dal Piano di Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi approvato con D.G.R. 1221 del 1.7.2013”.

**Come evidenziato in Figura 6-6 l'intervento previsto in progetto è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti che identifica lo specifico tratto della SS100 compreso tra i Km 44+500 e 52+600, con codice s2022a e 20022b, riferiti al Completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione di tipo B, inquadrandoli rispettivamente tra gli interventi già contenuti nel Piano Attuativo 2008-2013 quali interventi finanziati /in corso di realizzazione - completamento**

previsto entro il 2020 e Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare – attuazione prevista oltre il 2020.

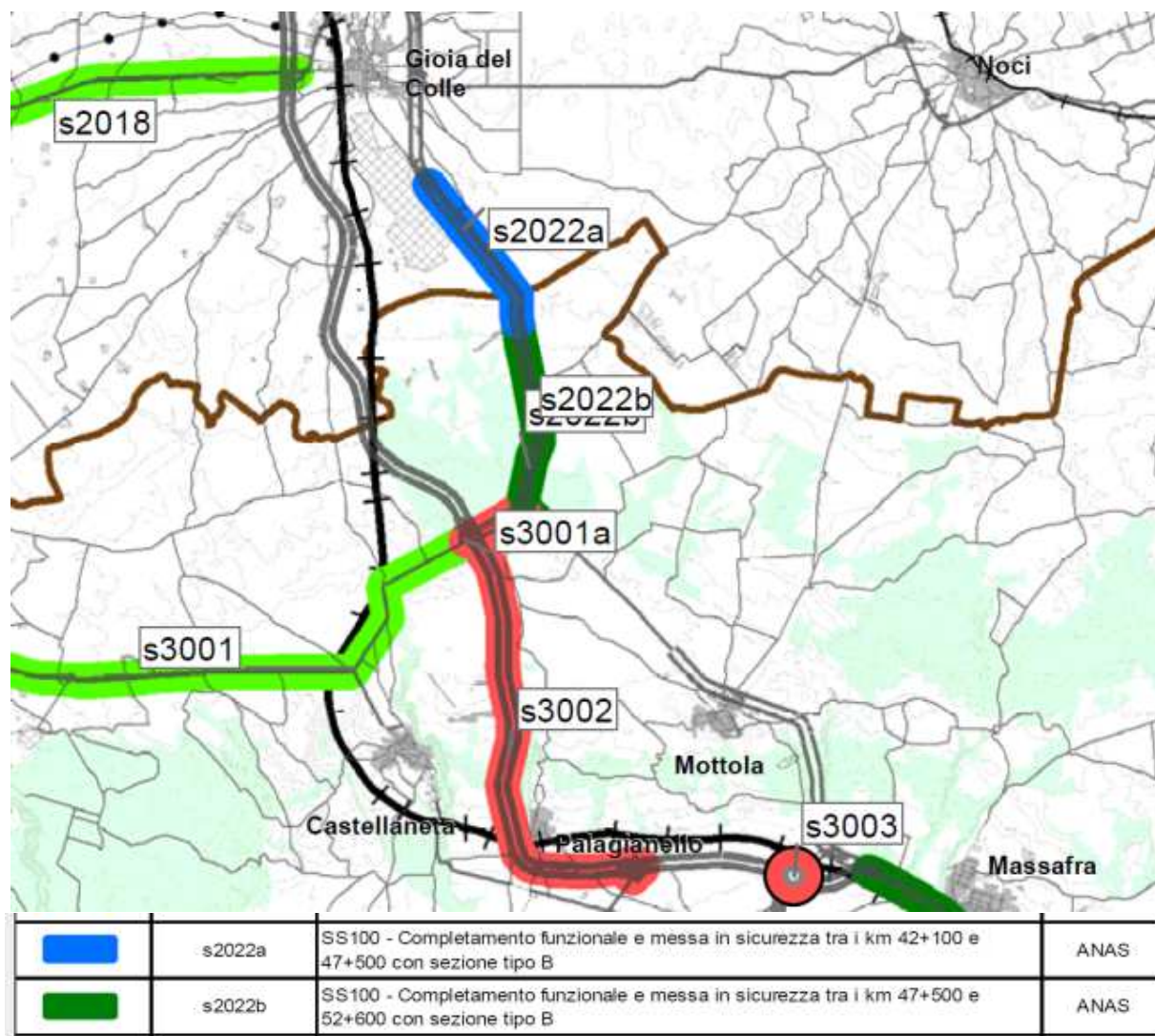


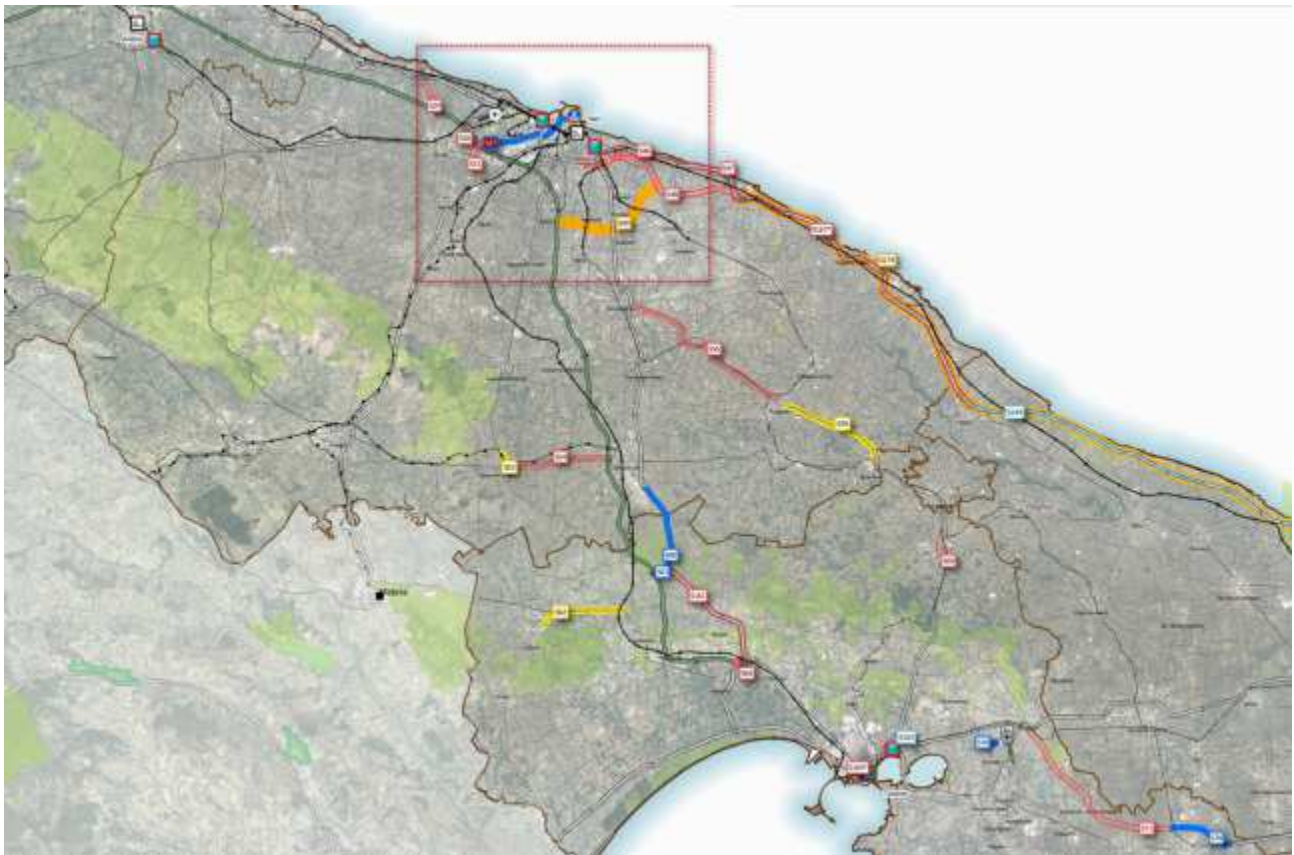
Figura 6-6. Stralcio tav.2 Trasporto stradale del PRT con individuazione delle previsioni relative alla SS100 nel tratto oggetto di intervento

#### 6.2.4.2 Piano Attuativo 2021-2030

La Giunta regionale con Deliberazione n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti.

Il Piano Attuativo riguarda, in particolare, la definizione di tutti gli interventi per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.





**Interventi**

- Opere previste dal PA, 2015-2019 e finanziate dal PNRR/F.compl. (orizzonte temporale di attuazione 2026)
- Opere previste dal PA, 2015-2019 e finanziate dal FSC 2021-2027 (orizzonte temporale di attuazione 2026)
- Opere previste dal PA, 2015-2019 e finanziate da fonti pregresse (orizzonte temporale di attuazione 2030)
- Opere programmate e finanziate nel periodo di vigenza del PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
- Opere prioritarie previste dal PA 2021-2030 e finanziate dal PNRR/F.Compl. (orizzonte temporale 2026)
- Opere prioritarie proposte dal PA 2021-2030 (orizzonte temporale 2030)
- Opere prioritarie ereditate dal PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
- Opere strategiche Scenario evolutivo (orizzonte temporale oltre il 2030)
- Opere complementari Scenario evolutivo (orizzonte temporale oltre il 2030)
- foxx\* Interventi proposti per la prima volta dal PA 2021 - 2030 (la relativa simbologia è bordata di bianco)

**Rete stradale**

- Strada Extraurbana di tipo A
- Strada Extraurbana di tipo B
- Strada Extraurbana di tipo C
- Strada Extraurbana di tipo F
- Altra viabilità

**Rete Ferroviaria**

- Doppio Binario Elettrificato
- Singolo Binario Elettrificato
- Doppio Binario non Elettrificato
- Singolo Binario non Elettrificato
- Binario Dismessi

Figura 6-7. PRT: Piano Attuativo 2021-2030- Estratto Tavola 3: Trasporto su strada , Quadro sinottico degli investimenti

All'interno delle Strategie di Piano, la Sezione 4 è dedicata alla Sicurezza delle Infrastrutture e dei Servizi di Trasporto e nell'ottica di un accrescimento della sicurezza stessa vengono definiti i seguenti Obiettivi Operativi:

- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.1:** Dotare le infrastrutture stradali di **sistemi ITS** (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.2:** Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della

sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del de-creto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).

Dal Quadro Conoscitivo di Piano emerge come dal confronto dei flussi di traffico tra la SS100 e l'A14 nel tratto di strada tra Bari e Taranto si riscontra un comportamento analogo al precedente con concentrazioni maggiori sulla strada statale (solo il 7% del totale dei veicoli leggeri e il 10% del totale dei mezzi pesanti sceglie l'Autostrada rispetto alla statale). In particolare, si evidenzia inoltre che dai dati ACI, emerge che per il 2019 le strade extraurbane più incidentate risultano essere nell'ordine: SS16, SS7, SS172, A14, SS100 e SS101.

Fondamentale, a tal proposito, risulta la previsione di interventi riguardanti la sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti, riguardanti sia il miglioramento della geometria che la messa in sicurezza degli svincoli.

Il Piano con la **STRATEGIA GENERALE 6 - MIGLIORARE LA GOVERNANCE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI** si propone di ridefinire la policy di gestione complessiva della mobilità regionale attraverso i seguenti 6 indirizzi operativi:

- ✓ **INDIRIZZO OPERATIVO 6.1:** definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;
- ✓ **INDIRIZZO OPERATIVO 6.2:** adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali;
- ✓ **INDIRIZZO OPERATIVO 6.3:** assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti;
- ✓ **INDIRIZZO OPERATIVO 6.4:** garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine;
- INDIRIZZO OPERATIVO 6.5:** prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per le parti interessate, i cittadini e le agenzie d'informazione;
- ✓ **INDIRIZZO OPERATIVO 6.6:** nella logica di piano processo, de finire  
un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

La ricostruzione del Quadro conoscitivo del PA 2021-2030 ha comportato una verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti nel PA 2015-2019 e in differenti e successivi atti di programmazione. Con riferimento a quest'ultima tipologia, sono stati monitorati 227 interventi che risultano quasi tutti avviati (90%).

**In tale ottica come dimostrato in Figura 6-7 l'intervento in oggetto viene ricompreso tra quelli ritenuti in linea con gli indirizzi operativi del PA 2021 -2030 e individuato con codice S60 ovvero tra le opere previste dal PA 2015-2019 e finanziate con fondi pregressi (Orizzonte Temporale 2030).**



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	
380	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	ANAS	3	
Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 (59,5 M€) e CIPE 12/2018 (24,5 M€) - Asse A	84'000'000	84'000'000	Accordo di Programma 2016 - 2020	2'030

Figura 6-8. PRT: Piano Attuativo 2021-2030- Estratto Allegato Database degli interventi

## 6.3 LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L'analisi del sistema dei vincoli e delle tutele consente di stabilire le relazioni che intercorrono tra gli elementi caratterizzanti il vincolo specifico e l'area oggetto dell'intervento in progetto.

Con riferimento al sistema dei vincoli e la disciplina di tutela per maggiori dettagli si rinvia allo specifico elaborato riferito alla "Carta dei Vincoli e delle tutele" (T00IA03AMBCT06A).

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- ✓ *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia*, approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, come disposto dalla DGR n.1533 del 07-11-2022;
- ✓ *Portale Vincoli In Rete* (fonte: *beniculturali.it*) del MIC per l'individuazione dei beni culturali art.10 D.lgs. 42/2004;
- ✓ *Portale SITAP* (fonte: *beniculturali.it*) del Ministero della Cultura (MIC) per l'individuazione dei Vincoli art. 136,157,142 c.1 lett. m e art.142 c.1. lett. e, h, m.)
- ✓ *Geoportale Nazionale*, individuazione e localizzazione delle Aree naturali protette, delle aree della Rete Natura 2000 e delle aree Ramsar.
- ✓ *Sistema Informativo Territoriale della Regione Puglia* (fonte: *sit.puglia.it*) per localizzazione Parchi, Aree Protette e Ulivi Monumentali;
- ✓ *DGR n. 2442 del 21.12.2018* " Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia e Misure di Conservazione Sito e Regolamento 6/2016 come modificato da Regolamento 12/2017 – R.R. 28/08 (fonte: *sit.puglia.it*)
- ✓ *Piano Di Gestone e Regolamento SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est* approvato con Deliberazione di G.R. 6 aprile 2016, n. 432." (fonte: *sit.puglia.it*)
- ✓ *Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine*. (fonte: <https://www.arcgis.com>)
- ✓ *Formulario Standard SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est" e ZPS IT 9120007 "MURGIA Alta"* (fonte: [natura2000.eea.europa.eu](http://natura2000.eea.europa.eu))
- ✓ *Portale foreste.regione.puglia.it/* e *regione.puglia.it/web/agricoltura* per localizzazione alberi monumentali della Regione Puglia.

### 6.3.1 Vincolo Idrogeologico

Il R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267, introduce il vincolo idrogeologico a tutela di tutte le aree a rischio frana o erosione per le quali si possono determinare situazioni di pericolo per l'interesse pubblico o di modifica del regime delle acque. La legge vieta interventi che possono determinare lo sfruttamento eccessivo delle acque e dei disboscamenti.

L'art. 20 del suddetto R.D. dispone che chiunque debba effettuare movimenti di terreno che non siano diretti alla trasformazione a coltura agraria di boschi e dei terreni saldi ha l'obbligo di comunicarlo all'autorità competente per il nulla-osta.

La consultazione della cartografia di settore, evidenzia la presenza di tale vincolo per alcune aree interessate dall'intervento come riportato nella figura seguente.



Figura 6-9. Vincolo idrogeologico con evidenza delle aree interessate dal progetto (fonte: SIT Puglia)

Ai sensi del R.D.L. 30/12/1923, n. 3267 (riordino e riforma della legislazione in materia di boschi e di territori montani) e del R.D.L. 16/05/1926, n. 1126 (regolamento per l'applicazione del R.D.L. 3267/1923), la Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali e Naturali della Regione Puglia ha competenza in materia di norme e disposizioni relative alle procedure tecnico - amministrative da adottarsi per le zone sottoposte a vincolo idrogeologico.

La fattibilità dell'intervento è pertanto sottoposta al rilascio del parere forestale per movimento terra in zona sottoposta a vincolo idrogeologico, ai sensi del Regolamento Regionale n. 9 dell'11/03/2015, di competenza della struttura afferente alla Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali di Bari – Taranto.

### 6.3.2 Vincoli Paesaggistici ed Ambientali

#### 6.3.2.1 Il Decreto Legislativo 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”.

I vincoli paesaggistici allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni Culturali e del Paesaggio (il quale all'art.2, innovando rispetto alle precedenti normative, ha ricompreso il paesaggio nel “Patrimonio culturale” nazionale) e successive modificazioni ed integrazioni.

Tale Codice ha seguito nel tempo l'emanazione del D. Lgs. n. 490/1999, il quale era meramente compilativo delle disposizioni contenute nella L. n. 1497/1939, nel D.M. 21.9.1984 (decreto “Galasso”) e nella L. n. 431/1985 (Legge “Galasso”).

A ciò sono seguiti provvedimenti statali che hanno incrementato in misura significativa la percentuale di territorio soggetta a tutela: il D.M. 21.9.1984 e la L. n. 431/1984. In particolare, dal D.M. 21.9.1984 è conseguita l'emanazione dei Decreti 24.4.1985 (c.d. "Galassini"), i quali hanno interessato ampie parti del territorio, versanti, complessi paesaggistici particolari, vallate, ambiti fluviali. Ancora, la Legge n. 431/1985 ha assoggettato a tutela "ope legis" categorie di beni (fascia costiera, fascia fluviale, aree boscate, quote appenniniche ed alpine, aree di interesse archeologico, ed altro), tutelate a prescindere dalla loro ubicazione sul territorio e da precedenti valutazioni di interesse paesaggistico.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna.

Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142.

L'art. 136 individua gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo, lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme").

L'art. 142 individua le aree tutelate per legge ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali "territori costieri" marini e lacustri, "fiumi e corsi d'acqua", "parchi e riserve naturali", "territori coperti da boschi e foreste", "rilievi alpini e appenninici", ecc.

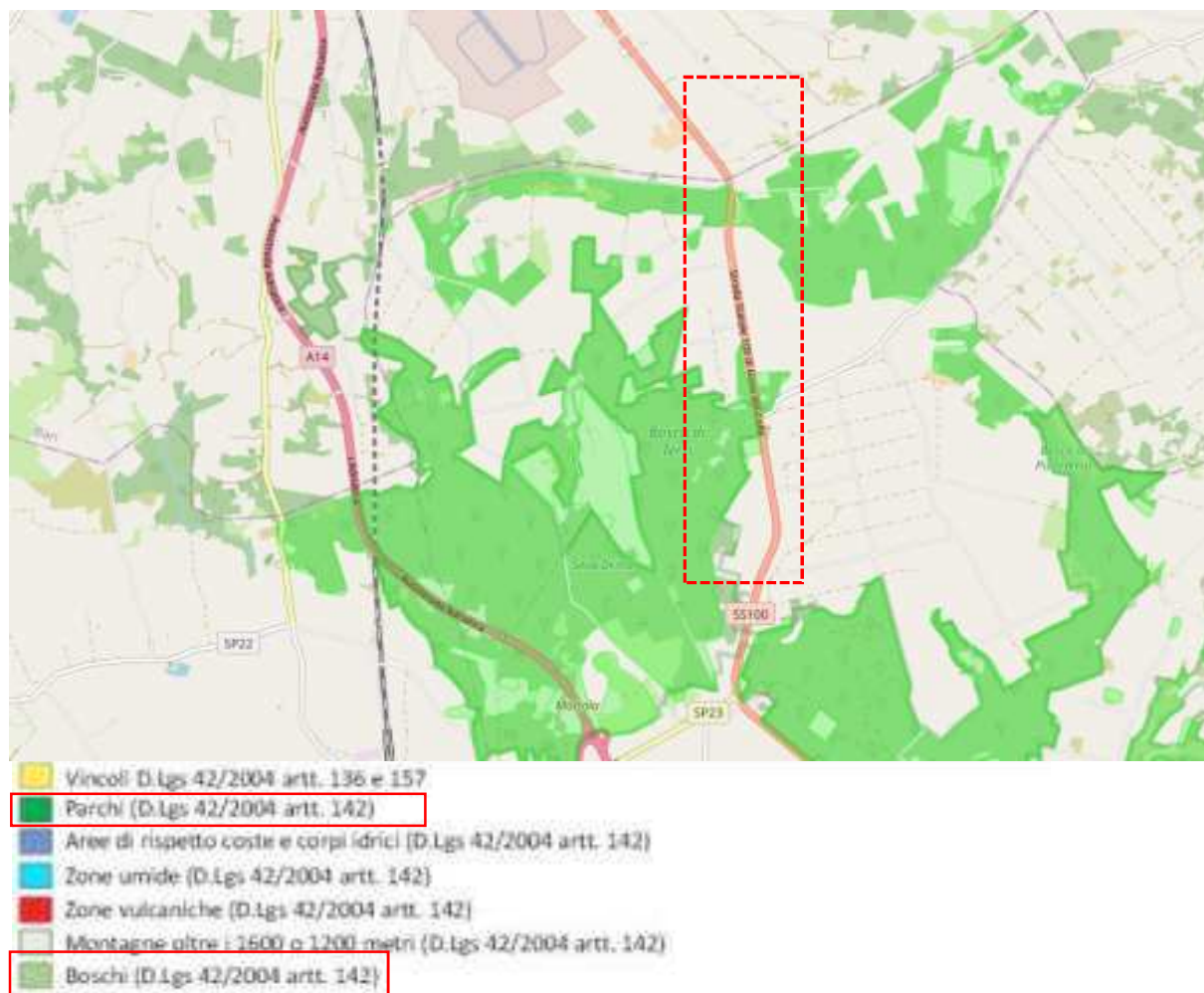


Figura 6-10. Cartografia dei vincoli paesaggistici D.L 42/2004  
(Fonte SITAP. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali)



L'intervento in oggetto ricade all'interno di Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 lettera f) e g) ovvero in aree a Bosco e Parchi.

L'analisi della Cartografia dei Beni Culturali non evidenzia interferenze con Beni Puntuali sottoposti a vincolo come dimostrato dalla Figura 4.7 di seguito riportata.



- Archeologici di interesse culturale non verificato
- Archeologici di non interesse culturale
- Archeologici con verifica di interesse culturale in corso
- Archeologici di interesse culturale dichiarato
- Archeologici in area di interesse culturale dichiarato
- Architettonici di interesse culturale non verificato
- Architettonici di non interesse culturale
- Architettonici con verifica di interesse culturale in corso
- Architettonici di interesse culturale dichiarato
- Architettonici in area di interesse culturale dichiarato
- ◆ Parchi e giardini di interesse culturale non verificato
- ◆ Parchi e Giardini di non interesse culturale
- ◆ Parchi e Giardini con verifica di interesse culturale in corso
- ◆ Parchi e Giardini di interesse culturale dichiarato
- ◆ Parchi e Giardini in area di interesse culturale dichiarato

Figura 6-11. Beni Culturali Puntuali (Fonte <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it>)

L'intervento è pertanto soggetto ad Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art.146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n.42 e s.m.i.

### 6.3.3 Aree Protette e Siti Natura 2000

La Legge n. 394 del 6 dicembre 1991 (Legge Quadro sulle Aree Protette) definisce la classificazione delle aree naturali protette e ne istituisce l'elenco ufficiale, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato Nazionale per le Aree Protette.

Queste possono essere:

- **Parchi nazionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici; una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.
- **Parchi naturali regionali e interregionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- **Riserve naturali.** Sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.
- **Zone umide di interesse internazionale.** Sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri e che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.
- **Altre aree naturali protette.** Sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.
- **Aree Rete Natura 2000** Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

**Qualunque progetto interferisca con un'area Natura 2000 deve essere sottoposto a "Valutazione di Incidenza" secondo l'Allegato G della Direttiva stessa.**

La disciplina delle aree protette nella Regione Puglia è regolata dalla Legge 19/97, che ne definisce la classificazione ed istituisce l'Elenco ufficiale.

La Regione Puglia ha dato attuazione alle Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", definendo nell'agosto del 2003 le perimetrazioni di 16 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e di 77 Siti di Interesse Comunitario (SIC) per la tutela della flora e della fauna, per la protezione del suolo e la conservazione degli habitat naturali.

Nell'ambito dell'inquadramento dell'intervento, è stata effettuata la disamina delle aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale, regionale, al fine di evidenziare la presenza di aree di pregio naturalistico.

Come riportato dalla Figure seguenti l'intervento interferisce con:

- ZPS IT9120007 "Murgia Alta"
- SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est" ;

- Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine EUAP0894 istituito con L.R. n. 18 del 20.12.2005 e n. 6 del 21.04.2011 (BURP n. 157 del 27.12.2005 e n. 62 del 26.04.2011) ai sensi della LR n. 19 del 24.7.1997. Ente gestore Provincia di Taranto.
- IBA 135 “Murge”

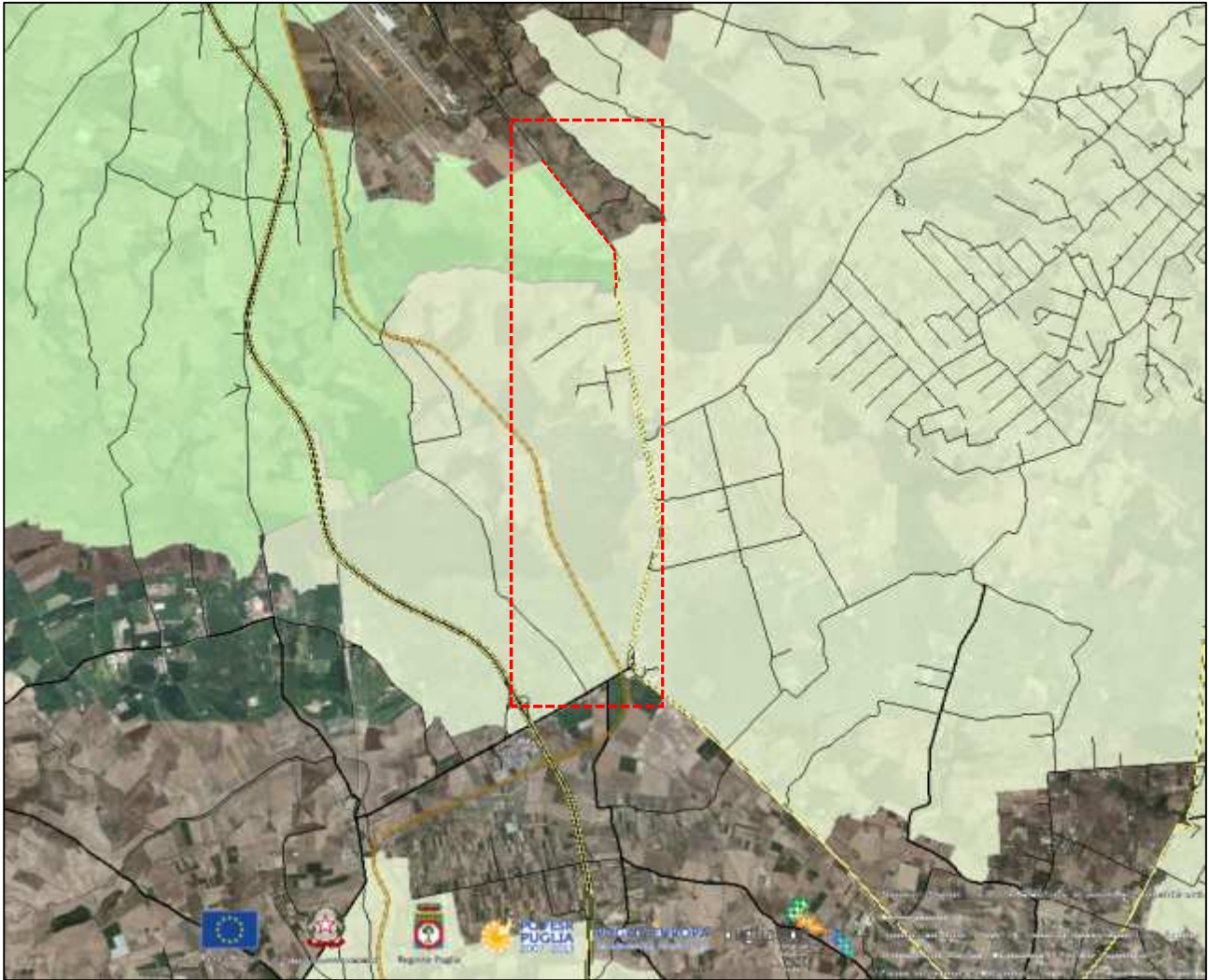


Figura 6-12. Zone SIC e ZPS con individuazione area intervento (fonte SIT Puglia)

L'intervento di cui al presente progetto rientra, pertanto, tra quelli soggetti a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.



### 6.3.3.1 ZPS IT9120007 “Murgia Alta”,

La ZPS IT9120007 “Murgia Alta”, di estensione pari a 125.882 ha, comprende i territori di Andria, Corato, Ruvo di Puglia, Bitonto, Grumo Appula, Toritto, Cassano delle Murge, Santeramo in Colle, Gioia del Colle, Altamura, Gravina in Puglia, Poggiorsini, Spinazzola, Minervino Murge, Castellaneta (TA), Laterza (TA).

Il *formulario Standard* aggiornato al 2019 riporta le seguenti Caratteristiche generali del Sito:

Codice Habitat:		% Cover
N09	Praterie aride, steppe	65.0
N08	Brughiere, boscaglie, macchia, garighe. Friganee	20.0
N18	Foreste di sempreverdi	15.0
<i>Totale copertura Habitat</i>		<i>100</i>

#### Altre Caratteristiche del Sito

Paesaggio suggestivo costituito da lievi ondulazioni e da avvallamenti doliniformi, con fenomeni carsici superficiali rappresentati dai puli e dagli inghiottitoi. Il substrato è di calcare cretaceo, generalmente ricoperto da calcarenite pleistocenica. Il bioclimate è submediterraneo.

#### Qualità e Importanza

Subregione fortemente caratterizzata dall'ampio e brullo tavolato calcareo che culmina nei 679 m del monte Caccia. Si presenta prevalentemente come un altipiano calcareo alto e pietroso. E' una delle aree substeppeiche più vaste d'Italia, con vegetazione erbacea ascrivibile ai Festuco brometalia. La flora dell'area è particolarmente ricca, raggiungendo circa 1500 specie. Da un punto di vista dell'avifauna nidificante sono state censite circa 90 specie, numero che pone quest'area a livello regionale al secondo posto dopo il Gargano. Le formazioni boschive superstiti sono caratterizzate dalla prevalenza di *Quercus pubescens* spesso accompagnate da *Fraxinus ornus*. Rare *Quercus cerris* e *Q. frainetto*.

#### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3140			0.005	0	G	C	C	B	C
3170			0.98	0	G	A	C	C	C
3280			12.49	0	M	B	C	B	B
6210	X		11.47	0	M	B	C	B	B
6220	X		5392.75	0	M	A	C	B	A
62A0			31374.37	0	M	A	C	B	B
8210			38.38	0	M	A	C	A	A
8310				209	M	B	C	C	B
9250			817.44	0	M	B	C	B	C
9340			10.57	0	P	C	C	A	B

Tipi di Habitat presenti nella Direttiva 92/43/CEE Allegato I

(\*) habitat prioritario



Si rinvia ai relativi Formulare Standard per tutti gli approfondimenti relativi ai Tipi di Habitat presenti nella Direttiva 92/43/CEE Allegato I, alle Specie di cui all'art.4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE e per le ulteriori specie di Flora e di Fauna.

In riferimento alla DGR n. 2442 del 21.12.2018 “ **Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia, le Misure di Conservazione per il Sito** sono quelle di cui al Regolamento 6/2016 come modificato da Regolamento 12/2017 – R.R. 28/08.

Il Regolamento Regionale n. 6/2016 recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria, all'art. 3 definisce le Misure di Conservazione Comunitaria secondo le seguenti categorie:

- a) **Misure di Conservazione Trasversali:** si applicano a tutti i Siti, riguardano attività antropiche diffuse che interessano, trasversalmente, una pluralità di habitat e di specie e sono raggruppate per tipologia di attività.
- b) **Misure di Conservazione specifiche per habitat:** si applicano agli habitat individuati nell'allegato I della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Gli habitat sono raggruppati in macrocategorie, così come definiti dal Manuale di interpretazione degli Habitat.
- c) **Misure di conservazione specifiche per specie:** si applicano alle specie di flora e fauna individuate negli Allegati II, IV e V della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Le specie animali sono raggruppate per classe tassonomica, per ordine o per gruppo funzionale.

Le Misure di Conservazione si articolano inoltre nelle seguenti tipologie:

- **REGOLAMENTARI (RE):** disciplinano le attività presenti nel sito; questa tipologia si riferisce e contestualizza normative già vigenti, oltre a definire misure specifiche per habitat e specie;
- **GESTIONE ATTIVA (GA):** prevedono linee guida, programmi d'azione o interventi diretti realizzabili da parte delle pubbliche amministrazioni o dai privati;
- **INCENTIVI (IN):** prevedono incentivi a favore delle misure proposte;
- **MONITORAGGI (MR):** prevedono il monitoraggio delle specie e degli habitat, al fine di valutare l'efficacia delle misure;
- **PROGRAMMI DIDATTICI (PD):** prevedono piani di divulgazione, sensibilizzazione e formazione.

Le Misure di Conservazione Trasversali, che interessano l'intervento in oggetto sono quelle relative alla tipologia regolamentare (RE) dell'attività 1a-INFRASTRUTTURE, di seguito riportate:

1 – INFRASTRUTTURE		
Tipologia		Ricaduta su PUG
	<b>1a – AUTOSTRADE, STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI E SECONDARIE (come definite dall'art. 2 del D.Lgs. 285/1992), VIABILITÀ ED INFRASTRUTTURE FERROVIARIE</b>	
RE	Divieto di realizzazione di nuova viabilità negli habitat: 1310, 1410, 1420, 1430, 2110, 2120, 2210, 2230, 2240, 2250*, 2260, 3120, 3140, 3150, 3170*, 4090, 5210, 5230*, 5320, 5330, 5420, 6210*, 6220*, 62A0, 6420, 7210*.	SI
RE	Per progetti di nuova realizzazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti, obbligo di individuazione di misure di mitigazione quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>- sottopassaggi, ecodotti o altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare per la fauna;</li> <li>- collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna;</li> <li>- nel caso di realizzazione di barriere fonoassorbenti trasparenti, posa in opera di sistemi di mitigazione visiva per l'avifauna (strisce adesive di colore giallo poste verticalmente a 12 cm l'una dall'altra).</li> </ul>	NO

Tabella 6.4: Misure di Conservazione Trasversali di cui al Regolamento Regionale n. 6/2016 recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97-Infrastrutture

Si rileva inoltre la misura nelle zone a rischio idraulico e infrastrutture idrauliche Gestione Attiva (GA) che riguarda gli interventi diretti basati sulla Rimozione o mitigazione dei manufatti esistenti che causano interruzione del “continuum dei corsi d’acqua naturali [...]”.

<b>1c – INFRASTRUTTURE IDRAULICHE</b>		
<b>RE</b>	Negli interventi di manutenzione straordinaria e di ristrutturazione delle infrastrutture idrauliche, obbligo di rimozione o adeguamento dei manufatti che causano interruzione del “continuum” dei corsi d’acqua e limitano i naturali spostamenti della fauna ittica di interesse comunitario.	<b>NO</b>
<b>RE</b>	Negli interventi di nuova realizzazione che prevedono l’interruzione della continuità ecologica di fiumi e torrenti, obbligo di prevedere la costruzione di strutture idonee a consentire la risalita della fauna ittica e tali da garantire il ripristino della continuità ecologica fluviale.	<b>NO</b>
<b>GA</b>	Rimozione o mitigazione dei manufatti esistenti che causano interruzione del “continuum” dei corsi d’acqua naturali e limitano i naturali spostamenti della fauna ittica.	<b>NO</b>

Tabella 6.5: Misure di Conservazione Trasversali di cui al Regolamento Regionale n. 6/2016 recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97-Infrastrutture Idrauliche

Oltre alle suddette Misure di Conservazione sono da evidenziare quelle specifiche per tipo di Habitat e per Specie Vegetali e Animali.

Si richiamano inoltre i seguenti obiettivi di conservazione così come riportati nell’allegato 1 del R.R. 12/2017 definiti per la predetta ZSC e pertinenti l’intervento in questione:

- mantenere il corretto regime idrologico dei corsi d’acqua per la conservazione degli habitat 3140, 3170\* e 3280 e delle specie di Anfibi di interesse comunitario;
- mantenere i caratteristici mosaici tradizionali di aree agricole, pascoli, arbusteti e boschi;
- limitare la diffusione degli incendi boschivi;
- promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione degli habitat 6220\* e 62A0 e delle specie di Invertebrati, Rettili ed Uccelli di interesse comunitario.

### 6.3.3.2 SIC IT9130005 “Murgia di Sud Est” - DGR 432/2016

Il SIC IT9130005 “Murgia di Sud Est” si estende per circa 47.600 ettari si localizza nelle Murge orientali comprendendo le Province di Bari e Taranto e in minima parte in provincia di Brindisi.

Il sito interessa principalmente i Comuni di Martina Franca, Mottola, Noci, Crispiano, Gioia del Colle, Massafra, Ceglie Messapica, Castellaneta, e secondariamente quelli di Taranto, Grottaglie, Ostuni e Alberobello.

PROVINCE	ha	Km <sup>2</sup>	% del SIC
Taranto	35875,0	358,7	75,4
Bari	11284,9	112,8	23,7
Brindisi	444,2	4,4	0,9
	47604,1	476,0	100,0

Tabella 6.6: Province interne al Sito Natura 2000 Murgia di Sud Est e relativa superficie e quota % del SIC (fonte piano di gestione SIC IT9130005 “Murgia di Sud Est – Relazione Generale)

COMUNE	PROVINCIA	ha	Km <sup>2</sup>	% del SIC
Martina Franca	TARANTO	21627,8	216,3	45,4
Mottola	TARANTO	9582,6	95,8	20,1
Noci	BARI	9375,4	93,7	19,7
Crispiano	TARANTO	3289,4	32,9	6,9
Gioia del Colle	BARI	1884,3	18,8	4,0
Massafra	TARANTO	973,3	9,7	2,0
Ceglie Messapica	BRINDISI	416,8	4,2	0,9
Castellaneta	TARANTO	223,1	2,2	0,5
Taranto	TARANTO	95,3	0,9	0,2
Grottaglie	TARANTO	83,6	0,8	0,2
Ostuni	BRINDISI	27,3	0,3	0,1
Alberobello	BARI	25,1	0,2	0,1
		47604,1	476,0	100,0

Tabella 6.7: Comuni interni al Sito Natura 2000 Murgia di Sud Est e relativa superficie e quota % del SIC (fonte piano di gestione SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est – Relazione Generale)

Il formulario Standard aggiornato al 2019 riporta le seguenti Caratteristiche generali del Sito:

Codice Habitat:		% Cover
N23	Altri (inclusi centri abitati, strade, discariche, miniere e aree industriali)	100.0
<i>Totale copertura Habitat</i>		<i>100</i>

#### Altre Caratteristiche del Sito

Il paesaggio presenta lievi ondulazioni e ha un substrato di calcarenite pleistocenica stratificato sul calcare cretaccio.

#### Qualità e Importanza

Aree boschive con prevalenza di querceti a *Quercus trojana* in buone condizioni vegetazionali con presenza di aree boschive sempreverdi ( leccio ) ed esempi di vegetazione a *Ostrja* e *Carpinus*. Inoltre vi è la presenza di *Quercus virgiliana* con percentuale di copertura 5 e con valutazioni rispettivamente di: A, A, C, A.

Come evidenziato dalla tabella di seguito riportata i tipi di habitat **presenti nella Direttiva 92/43/CEE Allegato I risultano quelli già evidenziati nella descrizione del SITO ZPS IT 9120007 "Murgia Alta" già precedentemente descritti e di cui, pertanto, si omette la descrizione.**

Si rinvia inoltre al Formulario Standard dello stesso SIC per gli approfondimenti relativi alle Specie di cui all'art.4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE e per le ulteriori specie di Flora e di Fauna.

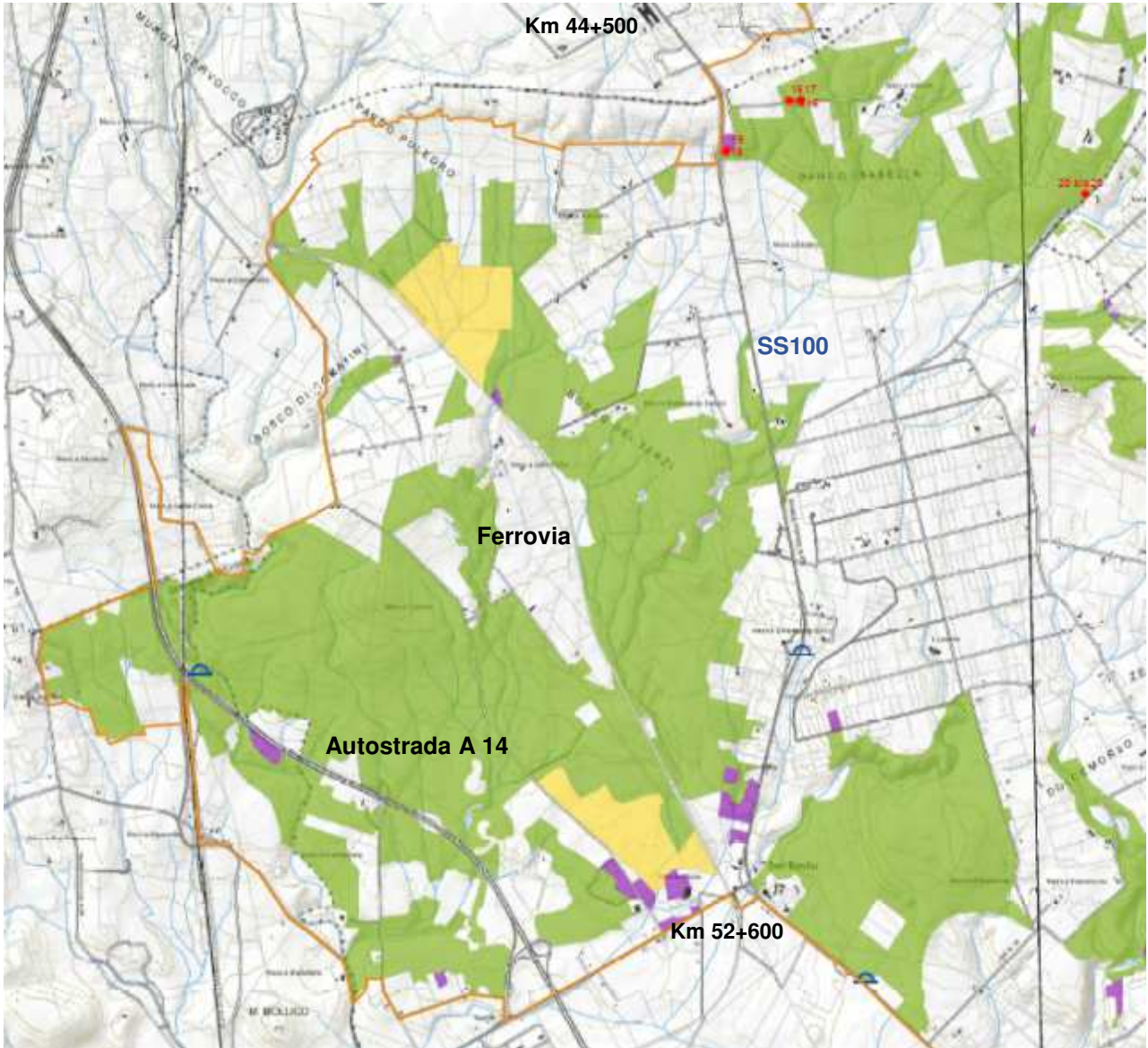
### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3170D	X		0.09	0	P	A	C	B	B
6220D	X		328.96	0	M	A	C	B	B
62A0D			356.05	0	P	A	C	B	B
6310D			33.9	0	P	A	C	B	B
8210D			0.81	0	M	A	C	A	A
8310D				131	M	A	C	A	A
9250D			12018.86	0	M	A	C	A	A
9340D			1516.11	0	P	C	C	A	B

Il SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est è dotato di Piano di Gestione e del relativo Regolamento approvato con Deliberazione di G.R. 6 aprile 2016, n. 432.

Di seguito si riporta la cartografia del Piano riferita agli habitat, alla carta della Vegetazione e alla carta del valore Faunistico che consentono di inquadrare l'intervento nell'ambito specifico del Sito e identificare preliminarmente le interferenze anche al fine di valutare eventuali puntuali aggiustamenti del tracciato proposto.





**HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO**

**Habitat agricoli**

8370 - Dehesas con Quercus spp. sempreverdi

**Habitat forestali**

8200 - Querceti a Quercus trojana

8340 - Foreste di Quercus ilex e Quercus robur/ilex

8540 - Pinete mediterranee di pini mesogeri endemici

**Habitat prativi**

6240-6220 - Mosaici di habitat erbacei perenni e annui (6220\*) Fazioni subalpino di graminacee e piante arbose dei Thym-Brachypodium. 6240\* Formazioni erbacee secche della regione submediterranea orientale - Scopazonia subulironet

**Habitat umidi**

3170\* - Stagni temporanei mediterranei

**Habitat rupestri**

8210 - Pirene rocciose calcaree con vegetazione camofittica

8310 - Grotte non ancora sfruttate a livello turistico

Figura 6-13. Cartografia QC\_07 Habitat di interesse comunitario del Piano di Gestione del SIC IT9130005 "Murgia di sud est" - Inquadramento del territorio in cui ricade il tratto di SS 100 oggetto di intervento



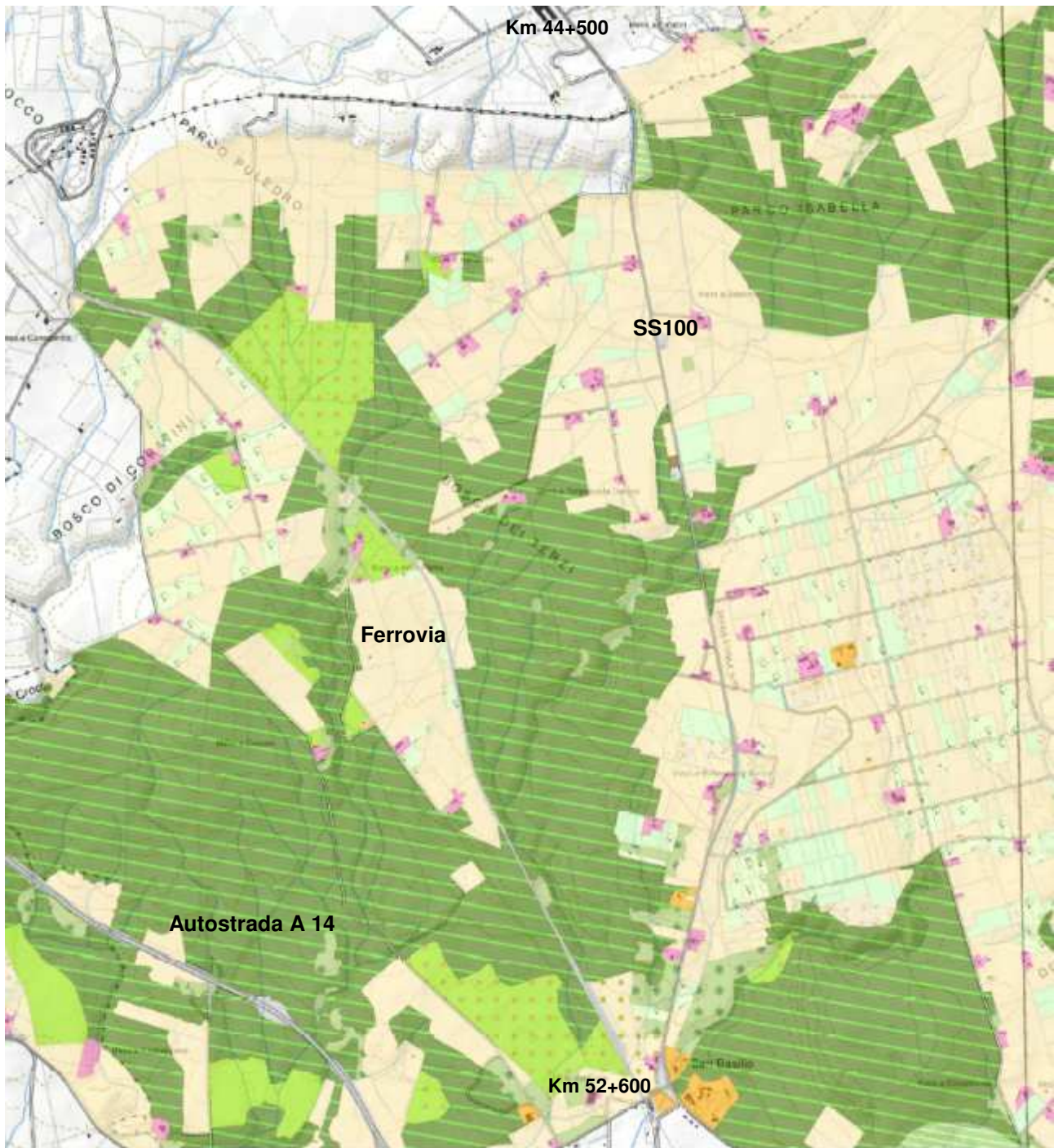









Figura 6-14. Cartografia QC\_06 Vegetazione del Piano di Gestione del SIC IT9130005 "Murgia di sud est" -  
inquadramento del territorio in cui ricade il tratto di SS 100 oggetto di intervento












**LEGENDA**

Unità di vegetazione (Codice Corine Biotopes)  
 Riferimento fitosociologico








**ZONE ARTIFICIALI CON VEGETAZIONE SINANTROPICA E RUDERALE**

-  Aree edificate residenziali continue con vegetazione sinantropica e ruderale (86.2)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Aree industriali e commerciali, impianti tecnologici (86; 86.2; 86.6)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Insediamenti produttivi agricoli e aree di pertinenza con vegetazione ruderale e nitrofila (86.4; 86.5)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Reti stradali e ferroviarie con vegetazione sinantropica (86; 86.43)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Aree estrattive (86.41)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Discariche, depositi e cantieri con vegetazione ruderale (86.2; 86.3; 86.42)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae
-  Aree sportive e attrezzate con verde pubblico e privato (85)  
Antemisiaetea vulgaris; Stellaritea mediae






**AGROECOSISTEMI CON VEGETAZIONE SINANTROPICA**

-  Coltivazioni erbacee intensive (82.1)  
Stellaritea mediae
-  Coltivazioni erbacee estensive con elevata presenza di alberi camporli (82.30)  
Stellaritea mediae
-  Coltivazioni erbacee estensive con elevata presenza di siepi ai margini (82.30)  
Stellaritea mediae
-  Coltivazioni orticole (82.30)  
Stellaritea mediae
-  Coltivazioni arboree (vigneti) (83.21)  
Stellaritea mediae; Dipotaxion erucoidis
-  Coltivazioni arboree (frutteti) (83.15)  
Stellaritea mediae
-  Coltivazioni arboree (oliveti) (83.11)  
Stellaritea mediae
-  Prati stabili (foraggere) saltuariamente pascolati (82.3)  
Stellaritea mediae; Echlo plantagine-Galactition tomentosae
-  Prati stabili (foraggere) saltuariamente pascolati e ricchi di alberi camporli (84.6; 82.3)  
Stellaritea mediae; Echlo plantagine-Galactition tomentosae
-  Seminativi associati a coltivazioni arboree (82.3; 83.11)  
Stellaritea mediae
-  Zone agricole eterogenee e mosaicate (82.2; 82.3; 83.11; 83.21)  
Stellaritea mediae; Dipotaxion erucoidis

**VEGETAZIONE FORESTALE**

-  Leccete e boschi misti di leccio e latifoglie (45.3)  
Cyclamino-Quercetum ilicis; Festuco exaltatae-Quercetum ilicis
-  Boschi di fragno e misti di fragno e roverella (41.78)  
Euphorbio apii-Quercetum trojanae
-  Carpinate e boschi misti mesofili degli impianti (41.5)  
Carpinion orientalis
-  Rimboschimenti in fase di novelleto (83.11)
-  Rimboschimenti di conifere prevalentemente a dominanza di P. halepensis (83.11; 42.8)  
Thymo capitati-Pinetum halepensis; Cyclamino hederifoli-Pinetum halepensis
-  Boschi misti di conifere e leccete (43)  
Cyclamino-Quercetum ilicis; Festuco exaltatae-Quercetum ilicis; Thymo capitati-Pinetum halepensis; Cyclamino hederifoli-Pinetum halepensis
-  Boschi misti di conifere e querce caducifoglie (43)  
Thymo capitati-Pinetum halepensis; Cyclamino hederifoli-Pinetum halepensis; Euphorbio apii-Quercetum trojanae

**MACCHIE, GARIGHE E PRATERIE**

-  Praterie mediterranee e pascoli (34.5; 34.75; 34.6; 81.1)  
Thero-Brachypodetea; Scorzoneretalia villosae
-  Praterie e pascoli arbustati e/o alberati (34.5; 34.75; 34.6; 81.1)  
Thero-Brachypodetea; Scorzoneretalia villosae
-  Arbusteti misti di latifoglie e sclerofite anche in mosaico con prati aridi (31.8; 34.5; 34.75; 34.6)  
Thero-Brachypodetea; Scorzoneretalia villosae
-  Macchia alta e macchie miste con fragno (32.1)  
Panicum arvense-Panicetalia glaberrimi
-  Macchia bassa e garighe anche in mosaico con prati aridi mediterranei (32.1; 32.4; 34.5; 34.75; 34.6)  
Cisto-Micromeretea; Thero-Brachypodetea; Scorzoneretalia villosae

**VEGETAZIONE RUPESTRE**


-  Pareti rocciose con rada vegetazione casmofitica (62.1)  
Aurinio-Centaureetum apulae

Figura 6-15. Legenda Cartografia QC\_06 Vegetazione del Piano di Gestione del SIC IT9130005 "Murgia sud est" di inquadramento del territorio in cui ricade il tratto di SS 100 oggetto di intervento



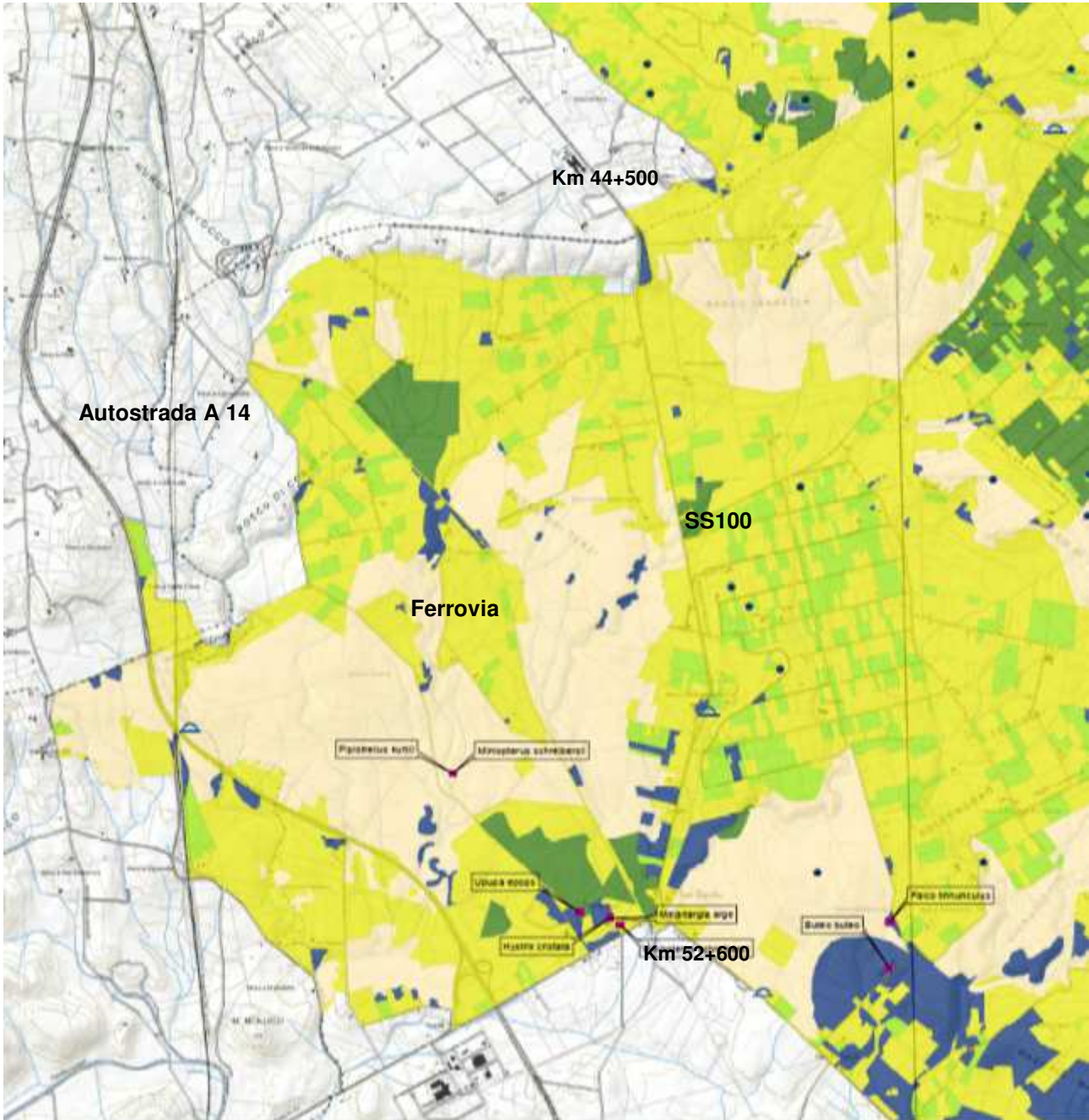










Figura 6-16. Cartografia QC\_10 Valore Faunistico e della distribuzioni reale e potenziale delle specie di fauna di interesse del Piano di Gestione del SIC IT9130005 "Murgia di sud est" - inquadramento del territorio in cui ricade il tratto di SS 100 oggetto di intervento



## LEGENDA

### VALORE FAUNISTICO

-  alito (grotte)
-  alito (pareti rocciose)
-  alito (zone umide potenziali)
-  alto
-  medio alto
-  medio
-  medio basso
-  basso

### ■ SEGNALAZIONI SPECIE DI INTERESSE CONSERVAZIONISTICO

#### INSETTI

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIII

*Cerambyx cerdo*  
*Eriogaster catal.* (\*)  
*Euplegia quadripunctaria* (\*)  
*Melanargia arge*

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIIIV

*Saga pedo*  
*Zerynthia polyxena* (\*)

##### ALTRE SPECIE DI INTERESSE CONSERVAZIONISTICO

*Ibalodytes stammeri*  
*Trogophilus andreinii*

#### ANFIBI

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIIIV

*Bufo viridis*  
*Hyla intermedia*  
*Triturus italicus*

##### ALTRE SPECIE DI INTERESSE CONSERVAZIONISTICO

*Bufo bufo*

#### RETTILI

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIII

*Elaphe quatuorlineata*  
*Testudo hermanni*  
*Zamenis situla*

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIIIV

*Coluber viridiflavus* (\*)  
*Coronella austriaca* (\*)  
*Cyrtopodion kotschyi* (\*)  
*Lacerta bilineata* (\*)  
*Natrix tessellata* (\*)  
*Podarcis sicula* (\*)

##### ALTRE SPECIE DI INTERESSE CONSERVAZIONISTICO

*Natrix natrix*

#### UCCELLI

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – AIII

*Anthus campestris* (\*)  
*Ardea purpurea*  
*Ardeola raboldes*  
*Calandrella brachydactyla*  
*Caprimulgus europaeus*  
*Circus gallicus*  
*Circus aeruginosus*  
*Circus cyaneus* (\*)  
*Circus macrourus* (\*)  
*Circus pygmaeus*  
*Coracias garrulus*  
*egretta garzetta*  
*Falco biarmicus* (\*)  
*Falco naumanni*  
*Falco peregrinus* (\*)  
*Falco vespertinus* (\*)  
*Ficedula albicollis* (\*)  
*Grus grus* (\*)  
*Ixobrychus minutus*  
*Lanius collurio*  
*Lanius minor* (\*)  
*Lullula arborea* (\*)  
*Melanocorypha calandria* (\*)  
*Milvus migrans* (\*)  
*Milvus milvus* (\*)  
*Nycticorax nycticorax*  
*Pernis apivorus* (\*)  
*Philomachus pugnax*  
*Plegadis falcinellus* (\*)  
*Tringa glareola*

##### SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO – Art.4

*Accipiter nisus*  
*Buteo buteo*  
*Coturnix coturnix*  
*Falco tinnunculus*  
*Lanius senator*  
*Oriolus oriolus*  
*Otus scops*  
*Scolopax rusticola*  
*Upupa epops*

Figura 6-17. Legenda Cartografia QC\_10 Valore Faunistico e della distribuzioni reale e potenziale delle specie di fauna di interesse del Piano di Gestione del SIC IT9130005 "Murgia sud est"

Il Regolamento di Gestione del Piano all'art.15.2 per le infrastrutture stradali ricadenti nella suddetta area SIC prevede le seguenti prescrizioni:

art. 15.2 Rete Stradale

*Il PDG incentiva la valorizzazione della viabilità territoriale storica e/o di riconosciuto valore paesaggistico e/o panoramico, finalizzata all'implementazione di itinerari tematici con particolare riferimento ai contesti paesaggistici locali attraversati. A tal fine sono consentiti e incentivati in tutto il territorio SIC:*

- *interventi di recupero e riconfigurazione a fini multifunzionali della viabilità locale (o altri tracciati esistenti anche su proprietà privata che prevedano l'utilizzo pubblico - servitù di passaggio) nell'ambito di progetti unitari e integrati di paesaggio, che prevedano forme di gestione e manutenzione realizzate da soggetti privati (singoli o consorziati) di concerto con l'Ente gestore (o con il soggetto proponente del progetto integrato); Piano di gestione (PDG) e Regolamento (RE) del SIC Murgia di Sud - Est*
- *riconfigurazione paesaggistica del sedime e delle relative aree di pertinenza e aree annesse (LR 29/2003) dei tracciati storici ("rete tratturale"), attraverso il piano intercomunale dei tratturi, che comprenda la strada e gli spazi di fruizione, e che evidenzii gli elementi di ritmo del paesaggio percepibile, di segnalazione e orientamento, nel rispetto delle disposizioni del presente regolamento;*
- *sistemazione e costituzione della rete sentieristica (sentieri, percorsi pedonali e piste ciclabili, ippovie e simili);*
- *realizzazione di aree sosta breve in prossimità di punti panoramici di osservazione naturalistica e dei caratteri dei paesaggi;*
- *realizzazione di aree sosta lunga, attrezzate con punti informativi, finalizzati alla conoscenza dei luoghi di interesse ambientale e storico-testimoniale e alla corretta fruizione del SIC (parcheggi verdi, punti informazione, pannelli informativi e di orientamento, punti ristoro, partenza di percorsi tematici legati agli usi tradizionali locali);*
- *realizzazione di aree attrezzate temporanee per la vendita dei prodotti tipici coltivati in loco (realizzati attraverso l'uso di materiali compatibili) e la sosta pic-nic, localizzate preferibilmente in prossimità della rete storica dei collegamenti (rete tratturale).*

**All'interno del SIC, fermo restando quanto disposto dal Codice della Strada (DL n. 285/1992) in termini di requisiti geometrico funzionali e di sicurezza stradale, il PDG, fino all'approvazione delle "Linee guida per il miglioramento delle infrastrutture stradali integrate con i caratteri dei paesaggi e della rete ecologica locale" individua gli indirizzi generali di cui ai successivi comma.**

**Gli interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria dovranno garantire prioritariamente:**

- **la sostituzione o il ripristino delle opere accessorie con materiali coerenti con il territorio circostante (ad es. pietra a secco);**
- **la creazione di passaggi protetti per la piccola fauna e la protezione degli attraversamenti dei mammiferi;**
- **azioni di riconfigurazione morfologica nelle aree di margine dell'infrastruttura, finalizzate a favorire un raccordo graduale con il terreno circostante;**
- **nel caso di tratti ad elevata frequentazione e flussi di traffico prevedere opportune fasce longitudinali a sezione variabile, per la rinaturalizzazione attraverso la creazione di "eco barriere", sistemi di filtri vegetali che abbiano il molteplice ruolo di riferimento visivo-percettivo, di sicurezza, eventuale barriera acustica;**
- **azioni di compensazione degli effetti provocati dalla presenza del corridoio infrastrutturale (ricostituzione della continuità delle matrici forestali, creazione di piccole casse di espansione alla intersezioni con i corsi d'acqua, ridisegno degli elementi di confine della maglia poderale agricola, siepi e filari arborati).**

Tutti gli interventi devono rispettare le seguenti condizioni:

- non devono essere prodotte alterazioni degli habitat e disturbo alle specie indicati all'articolo 1;

***- deve essere perseguita la massima compatibilità delle forme di fruizione con i valori Natura 2000 del Sito indicati nelle tavole di piano. A questo scopo, la localizzazione e le caratteristiche delle opere devono essere scelte in funzione della minore interferenza possibile;***

*- devono essere impiegati materiali naturali eco-compatibili e a basso impatto paesaggistico, secondo quanto previsto dal regolamento regionale 23/2007;*

*- deve essere privilegiato il recupero e riutilizzo dei percorsi e delle infrastrutture storiche esistenti, con particolare riferimento alla "rete tratturale";*

*- deve essere favorita l'accessibilità, attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche, in particolare per gli adeguamenti relativi alla viabilità ciclo-pedonale;*

*- deve essere promossa la costituzione di un'immagine unitaria, riconoscibile e di qualità del territorio del SIC;*

***- devono essere utilizzate specie vegetali autoctone ed ecotipi locali ed è vietato l'impiego di specie vegetali aliene invasive (con particolare riferimento ad *Ailanthus altissima*).***

***Per tutte le categorie di intervento sulla viabilità (locale e di servizio) e in particolare per le nuove realizzazioni, nonché per le relative aree accessorie (comprese aree di sosta), dovranno essere utilizzati materiali ecocompatibili e a basso impatto ambientale anche per le pavimentazioni o la sistemazione dei tracciati e dei sottofondi, quando ciò sia compatibile con i requisiti minimi e i caratteri prestazionali richiesti dal Codice della strada.***

### 6.3.3.3 Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine - EUAP0894

Il parco si estende su una superficie di circa 25000 ha, interessando parzialmente il territorio di 13 comuni della Provincia di Taranto: Ginosa, Laterza, Castellaneta, Mottola, Massafra, Palagiano, Palagianello, Statte, Crispiano, Martina Franca, Montemesola, Grottaglie e S. Marzano, e il comune di Villa Castelli della provincia di Brindisi. L'Ente gestore del Parco è attualmente la Provincia di Taranto.



Aree Protette Nazionali-Regionali	
	Riserva Statale
	Parco Nazionale
	Parco Naturale Regionale
	Riserva Naturale Regionale Orientata
	Area Naturale Marina Protetta
	Riserva Naturale Marina

Figura 6-18. Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine EUAP0894 istituito con L.R. n. 18 del 20.12.2005 e n. 6 del 21.04.2011 (BURP n. 157 del 27.12.2005 e n. 62 del 26.04.2011) ai sensi della LR n. 19 del 24.7.1997. Ente gestore Provincia di Taranto (fonte SIT Puglia)- Individuazione Area oggetto di intervento

All'interno dell'area Parco è particolarmente diffusa la presenza di specie vegetali di origine balcanica, come il *Fragno* (*Quercus troiana*), la *Salvia triloba*, la *Campanula versicolor*.

Molto diffuse, oltre alle orchidee selvatiche anche le leccete, le formazioni di macchia mediterranea (Lentisco, Mirto, Filiera, Terebinto, Cisto, Euforbia) e, a quote più basse, le pinete d'Aleppo. In riferimento al patrimonio faunistico: oltre alla presenza di tassi, istrici e gatti selvatici, si rileva la presenza



di rettili di origine transbalcanica, come il *colubro leopardino* e il *geco di Kotschy*. Tra gli uccelli, è presente il *Capovaccaio*, il *Lanario*, il *Nibbio bruno*, il *Falco grillaio*, il *Gufo reale*, il *Barbagianni*, l'*Assiolo*, il *Corvo imperiale*, la *Ghiandaia marina*.

Tra gli anfibi sono diffusi, l'*Ululone dal ventre giallo*, il *Tritone italico* e il *Tritone crestato*.

**L'intervento interferisce direttamente con l'area Parco in due tratti dell'infrastruttura stradale per uno sviluppo rispettivamente di circa 150 m e 350 m.**

Secondo la Legge Regionale, sino all'approvazione del Piano di cui all'articolo 7 della L.R. n. 18 del 2005, il Parco naturale regionale "Terra delle Gravine", è suddiviso in:

- zona 1, di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e/o storico-culturale, caratterizzata dalla presenza di solchi erosivi, boschi e vegetazione spontanea;
- zona 2, di valore naturalistico, paesaggistico e/o storico culturale con presenza di un maggior grado di antropizzazione e di attività agraria.

Come visibile dalla figura seguente l'intervento, per i tratti interferenti con l'area Parco ricade in zona 1.

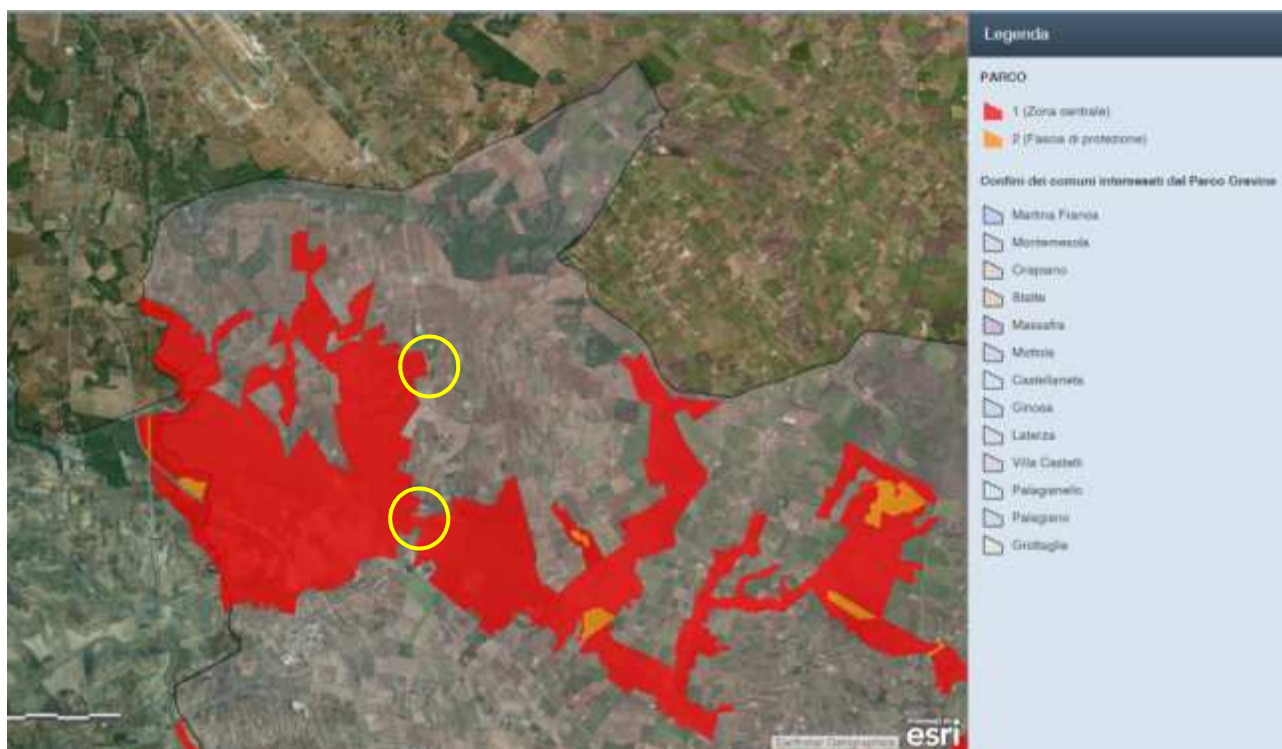


Figura 6-19. Perimetrazione Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine con individuazione delle zone interferenti con l'intervento. (fonte: <https://www.arcgis.com>)

Ai sensi dell'art.4 comma 7 della suddetta L.R. 18/2005, allo scopo di perseguire le finalità di salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente naturale, nel Parco naturale regionale "Terra delle Gravine" non è consentito:

- aprire nuove cave, miniere e discariche. L'attività delle cave in esercizio è consentita sino alla scadenza delle autorizzazioni. Le cave già esistenti, ma non in esercizio, che, all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, siano in possesso di tutte le autorizzazioni paesaggistiche e ambientali previste dalle leggi statali e regionali possono esercitare l'attività previa conclusione dell'iter autorizzativo. In tutti i casi, devono essere rispettate le disposizioni di cui alla legge regionale 12 novembre 2004, n. 21 (Disposizioni in materia di attività estrattiva);

- effettuare opere di movimento terra che alterino consistentemente la morfologia del terreno**, a eccezione delle normali pratiche agronomiche, e dei cambi colturali e fatto salvo quanto previsto dal decreto

legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352);

- c) trasformare le superfici coperte da vegetazione spontanea;
- d) esercitare l'attività venatoria; sono fatti salvi, su autorizzazione dell'Ente di gestione, gli interventi di controllo delle specie previsti dall'articolo 11, comma 4, della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette), ed eventuali prelievi effettuati a fini scientifici;
- e) alterare e modificare le condizioni di vita degli animali selvatici e raccogliere o danneggiare le specie vegetali spontanee, a eccezione degli interventi a fini scientifici preventivamente autorizzati dall'Ente di gestione, tranne quanto disposto dal comma 3, lettera c);
- f) asportare minerali e materiale d'interesse geologico, fatti salvi i prelievi a scopi scientifici preventivamente autorizzati dall'Ente di gestione;
- g) introdurre nell'ambiente a vegetazione spontanea specie faunistiche e flogistiche non autoctone;
- h) apportare modificazioni agli equilibri ecologici, idraulici e idrogeotermici o tali da incidere sulle finalità di cui all'articolo 2;
- i) transitare con mezzi motorizzati fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, private e vicinali gravate dai servizi di pubblico passaggio, fatta eccezione per i mezzi di servizio e per le attività agro-silvo-pastorali;
- j) costruire nuove strade e ampliare le esistenti se non in funzione delle attività agro-silvo-pastorali;**
- k) effettuare, fino all'approvazione del Piano di cui all'articolo 7, interventi sulle aree boscate e tagli boschivi senza l'autorizzazione dei competenti uffici dell'Assessorato regionale alle risorse agro-alimentari;
- l) costruire, fino all'approvazione del Piano di cui all'articolo 7, nuovi edifici o opere all'esterno dei centri edificati così come delimitati ai sensi della legge 22 ottobre 1971, n.865 (Programmi e coordinamento per l'edilizia residenziale pubblica);
- m) mutare, fino all'approvazione del Piano di cui all'articolo 7, la destinazione dei terreni, fatte salve le normali operazioni connesse allo svolgimento, nei terreni in coltivazione, delle attività agricole, forestali e pastorali.

8. Sono fatti salvi i diritti reali e gli usi civici delle collettività locali a eccezione dei diritti esclusivi di caccia o di altri usi civici di prelievo faunistico, che sono liquidati dal competente Commissario per gli usi civici, a istanza dell'Ente di gestione.

#### 6.3.3.4 IBA 135

L'IBA interessa i siti individuati come prioritari per l'avifauna. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- ospitare un numero rilevante di individui di una o più specie minacciate a livello globale;
- fare parte di una tipologia di aree importante per la conservazione di particolari specie (come le zone umide o i pascoli aridi o le scogliere dove nidificano gli uccelli marini);
- essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.

L'IBA 135 Murge si estende per una superficie di circa 144.989 ha e il suo perimetro coincide in gran parte con quello della ZPS IT9120007 – Murgia Alta fatta eccezione per il tratto della porzione nord orientale.

Si riporta di seguito la tabella tratta dalla fonte Lipu in cui si riportano le specie presenti nel Sito e il relativo stato.

### Categorie e criteri IBA

#### Criteri relativi a singole specie

Specie	Nome scientifico	Status	Criterio
Grillaio	<i>Falco naumanni</i>	B	A1, A4, B1, C1, C2, C6
Lanario	<i>Falco biarmicus</i>	B	B2, C2, C6
Occhione	<i>Burhinus oedicephalus</i>	B	C6
Ghiandaia marina	<i>Coracias garrulus</i>	B	C6
Calandra	<i>Melanocorypha calandra</i>	B	C6
Averla cenerina	<i>Lanius minor</i>	B	C6

#### Specie (non qualificanti) prioritarie per la gestione

Biancone ( <i>Circaetus gallicus</i> )
Calandrella ( <i>Calandrella brachydactyla</i> )

Tabella 6.9: Specie rilevate nel sito IBA 135 (fonte: <http://www.lipu.it/IBA-e-rete-natura>)

La SS 100 come evidenziato dalla figura seguente, lambisce lungo il lato ovest il perimetro del sito l'area IBA 135 per un tratto di infrastruttura pari a circa 1700 m.

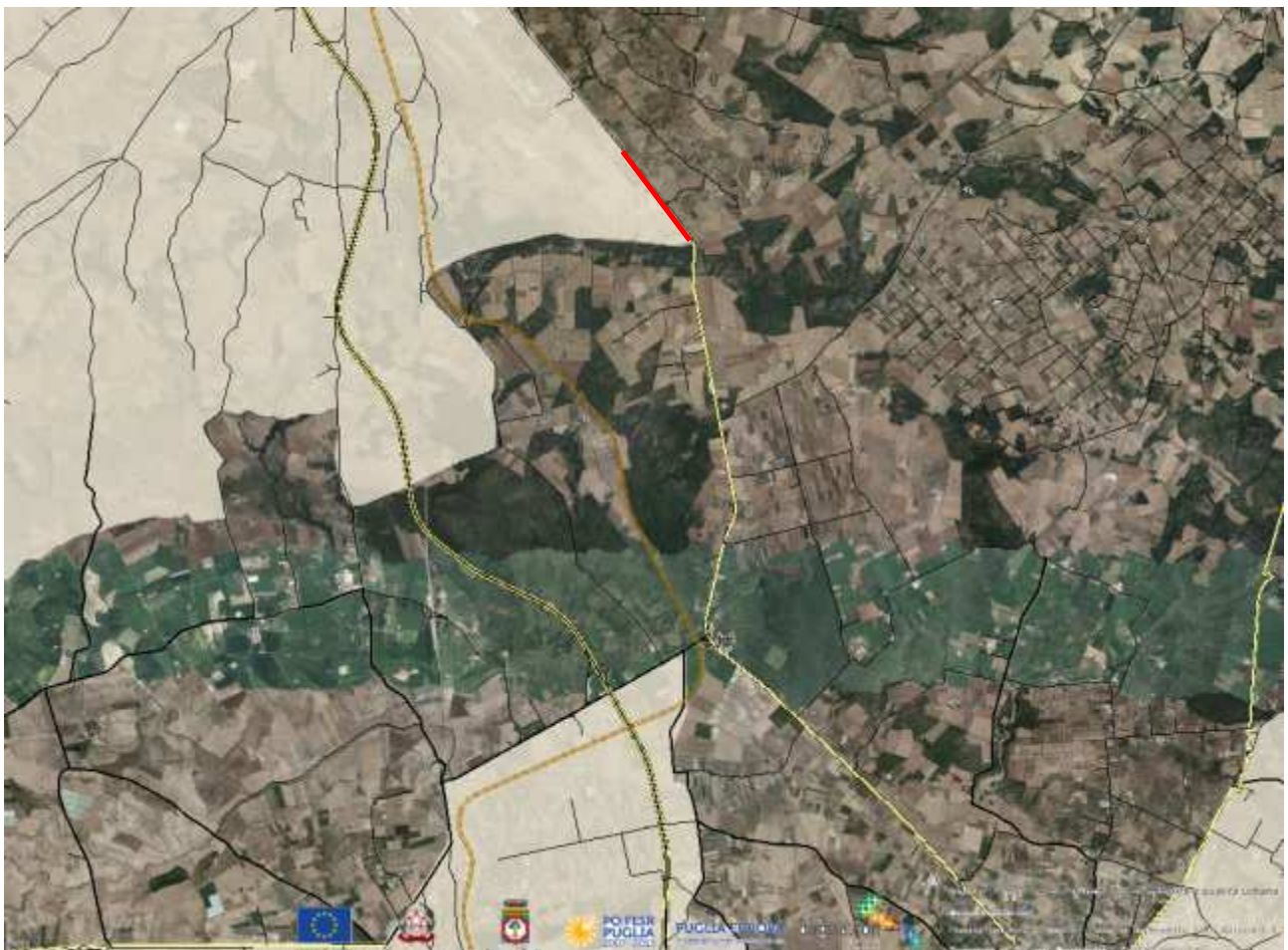


Figura 6-20. IBA 135 "MURGE" - Individuazione tratto di SS100



### 6.3.4 Coerenza del Progetto con i Vincoli relativi alle Aree della Rete Natura 2000

Come emerso dall'analisi cartografica, le aree interessate dagli interventi rientrano all'interno della ZPS IT9120007 "Murgia Alta", del SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est" e dell' IBA 135 "Murge".

**L'intervento in progetto rientra, pertanto, nella fattispecie di cui all'art. 6, comma 7, lettera b) del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. di cui al D. Lgs n. 104/2017 e tra quelli soggetti alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale secondo quanto disposto dall'art.6 Direttiva 92/43/CEE "Habitat ", al fine di valutare preventivamente gli effetti significativi dell'intervento sul sito della Rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.**

L'intervento ricade inoltre parzialmente nel Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine la cui gestione è attualmente in capo alla Provincia di Taranto. Sarà pertanto necessario acquisire il **Parere di compatibilità da parte dell'Ente Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine - settore ambiente della provincia Taranto.**

### 6.3.5 Ulivi Monumentali

La Regione Puglia con la legge regionale 14/2007 e s.m.i., tutela e valorizza gli alberi di ulivo monumentali, anche isolati, in virtù della loro funzione produttiva, di difesa ecologica e idrogeologica nonché quali elementi peculiari e caratterizzanti della storia, della cultura e del paesaggio regionale.

Ai sensi dell'art. 2 comma 2 della stessa legge, il carattere di monumentalità è attribuito quando l'ulivo abbia un accertato valore storico-antropologico o un tronco con determinate dimensioni e/o particolari caratteristiche della forma e per la vicinanza a beni di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico riconosciuti.

In particolare, esso può essere attribuito quando l'ulivo abbia almeno una di queste tre caratteristiche:

- valore storico-antropologico per citazione o rappresentazione in documenti o rappresentazioni iconiche-storiche;
- diametro del tronco uguale o superiore a cm 100 o circonferenza uguale o superiore a 314 cm;
- diametro del tronco fra 70 e 100 cm (o circonferenza fra 220 e 314 cm) abbinato necessariamente ad uno dei seguenti requisiti:
  - ✓ valore simbolico attribuito da una comunità e riconosciuto dal Comune tramite l'Anci Puglia B. localizzazione in adiacenza di un bene di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico di cui al Piano paesaggistico regionale (PPTR);
  - ✓ forma scultorea del tronco, attribuibile in presenza di almeno 3 delle seguenti caratteristiche:
    - forma spiralata
    - forma alveolare
    - forma cavata
    - presenza di formazioni mammellonari

La tutela degli ulivi non aventi carattere di monumentalità resta disciplinata dalla L. 144/1951, (Modificazione degli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 27 luglio 1945, n. 475, luogotenenziale concernente il divieto di abbattimento di alberi di ulivo), la cui competenza è del Servizio Territoriale competente della Regione Puglia.

La Regione Puglia promuove l'immagine del paesaggio ulivettato della Puglia, in particolare degli ulivi e uliveti monumentali e delle loro produzioni, anche a fini turistici.

**Dalla disamina effettuata è emerso che l'area di intervento non è interessata da Ulivi Monumentali classificati dalla DGR 1358/2012.**



### 6.3.6 Alberi Monumentali

La Legge n. 10 del 14/01/2013, al fine di tutelare e valorizzare il patrimonio arboreo avente particolare valore ecologico, botanico, culturale e paesaggistico, introduce a livello nazionale una definizione giuridica univoca di albero monumentale.

La norma inoltre stabilisce che i Comuni effettuino il censimento degli alberi monumentali ricadenti nel territorio di propria competenza e forniscano alla Regione i dati in base ai quali redigere gli elenchi regionali. Spetta invece al Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali gestire l'elenco nazionale e curarne l'aggiornamento e pubblicizzazione.

La Regione Puglia ha recepito la definizione di albero monumentale (Deliberazione di Giunta Regionale n. 683 del 02/04/2015) e con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1103 del 28/06/2018 ha approvato il primo elenco regionale, composto da 63 alberi monumentali.

A seguito dei lavori di aggiornamento della Commissione Regionale Alberi Monumentali sono stati approvati, rispettivamente con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1258 del 08/07/2019, n. 2340 del 16/12/2019, n. 821 del 24/05/2021 e n. 2213 del 29/12/2021, altri quattro elenchi regionali, portando a 182 il numero totale di alberi monumentali censiti ai sensi della Legge n. 10/2013.

In particolare nei territori comunali interessati dalla realizzazione dell'intervento l'ultimo Elenco censisce nel Comune di Gioia del Colle la presenza di *Quercus pubescens* Willd (Rovanella) in località Masseria Soria con ubicazione riportata secondo le coordinate gis di seguito riportate.

19	PUGLIA	01/E038/BA/18	Bari	Gioia del Colle	Masseria Soria	40° 43' 58,01"	18° 54' 48,04"	328	no	<i>Quercus pubescens</i> Willd.	Rovanella	375	22,0	a) età e/o dimensioni
20	PUGLIA	02/E038/BA/18	Bari	Gioia del Colle	Masseria Soria	40° 44' 03,07"	18° 54' 43,85"	329	no	<i>Quercus pubescens</i> Willd.	Rovanella	430	20,5	a) età e/o dimensioni
21	PUGLIA	03/E038/BA/18	Bari	Gioia del Colle	Masseria Soria	40° 44' 50,25"	18° 54' 47,26"	328	no	<i>Quercus pubescens</i> Willd.	Rovanella	245-195-130-305	20,5	a) età e/o dimensioni b) forma e portamento
22	PUGLIA	04/E038/BA/18	Bari	Gioia del Colle	Masseria Soria	40° 43' 58,35"	18° 54' 52,62"	328	no	<i>Quercus pubescens</i> Willd.	Rovanella	455	20,5	a) età e/o dimensioni

Nel territorio Comunale di Mottola è censita la presenza di *Quercus petraea* subsp. *austrotyrrhenica* Brullo, Guarino & Siracusa (Rovere) in località Chiancarello con ubicazione secondo le coordinate geografiche gis riportate nella seguente figura.

142	PUGLIA	01/F784/TA/18	Taranto	Mottola	Contrade Chiancarello	40° 42' 15,71"	17° 7' 52,37"	420	no	<i>Quercus petraea</i> subsp. <i>austrotyrrhenica</i> Brullo, Guarino & Siracusa	Rovere	380	15,0	a) età e/o dimensioni b) forma e portamento c) valore storico, culturale, religioso
-----	--------	---------------	---------	---------	-----------------------	----------------	---------------	-----	----	--	--------	-----	------	---

In entrambi i casi **le verifiche effettuate hanno escluso interferenze dell'intervento di progetto con alberi monumentali compresi nell'elenco regionale.**

## 6.4 PIANIFICAZIONE GENERALE

### 6.4.1 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 “Codice dei beni culturali e del Paesaggio” e ss.mm.ii., con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica”. Il Piano è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia in attuazione dell'art. 1 della richiamata Legge Regionale e del Codice ed in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della stessa Costituzione, e secondo la Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000 e successivamente ratificata con Legge n. 14 del 9 gennaio 2006.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto-sostenibile e durevole e l'uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il PPTR è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, come disposto dalla DGR n.1533 del 07 novembre 2022( BURP n. 130 del 29.11.2022).

Ai sensi dell'art.106 delle NTA, dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/P e perdura la delimitazione degli ATE di cui al PUTT/P esclusivamente al fine di conservare efficacia agli atti normativi, regolamentari e amministrativi generali vigenti nelle parti in cui ad essi specificatamente si riferiscono, sino all'adeguamento di detti atti al PPTR.

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti principali:

- l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale;
- lo Scenario Strategico;
- le Regole.

Il PPTR si struttura fondamentalmente in tre parti e, in particolare, nella prima parte, definita dall'Atlante, il piano identifica e descrive il “Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico Regionale”, nella seconda parte rappresenta lo “Scenario Paesaggistico” delineando, attraverso le “Linee Guida,” gli aspetti tecnici e le modalità attraverso le quali operare la trasformazione del territorio, basata sulla previsione di medio e lungo periodo.

La terza parte è rappresentata dalle NTA che costituiscono tutta la serie di indirizzi, normative e prescrizioni che fanno parte integrante del Piano sulla base delle quali dovrà essere attuato l'utilizzo delle risorse ambientali, insediative e storico culturali caratterizzanti il paesaggio.

L'area d'intervento ricade a cavallo di tre Ambiti differenti:

- L'ambito 6 dell'alta Murgia – Figura la Sella di Gioia del Colle (limitatamente al territorio di Gioia del Colle)
- L'ambito 7 della Murgia e dei Trulli – Figura I Boschi di Fragno (territorio comunale di Mottola)
- L'Ambito 8 dell'Arco ionico tarantino – Figura Il paesaggio delle Gravine  
Tale ambito occupa la porzione sud ovest del territorio comunale di Mottola lambendo solo limitatamente in località San Basilio la porzione finale della SS 100 oggetto di intervento.

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di un paesaggio rurale fortemente connotato: dalla diffusa presenza dell'edilizia rurale in pietra, dalla presenza di vaste superfici a pascolo e a seminativo, dagli ulivi e dai boschi.



Figura 6-21. Stralcio del PPTR, ambiti paesaggistici

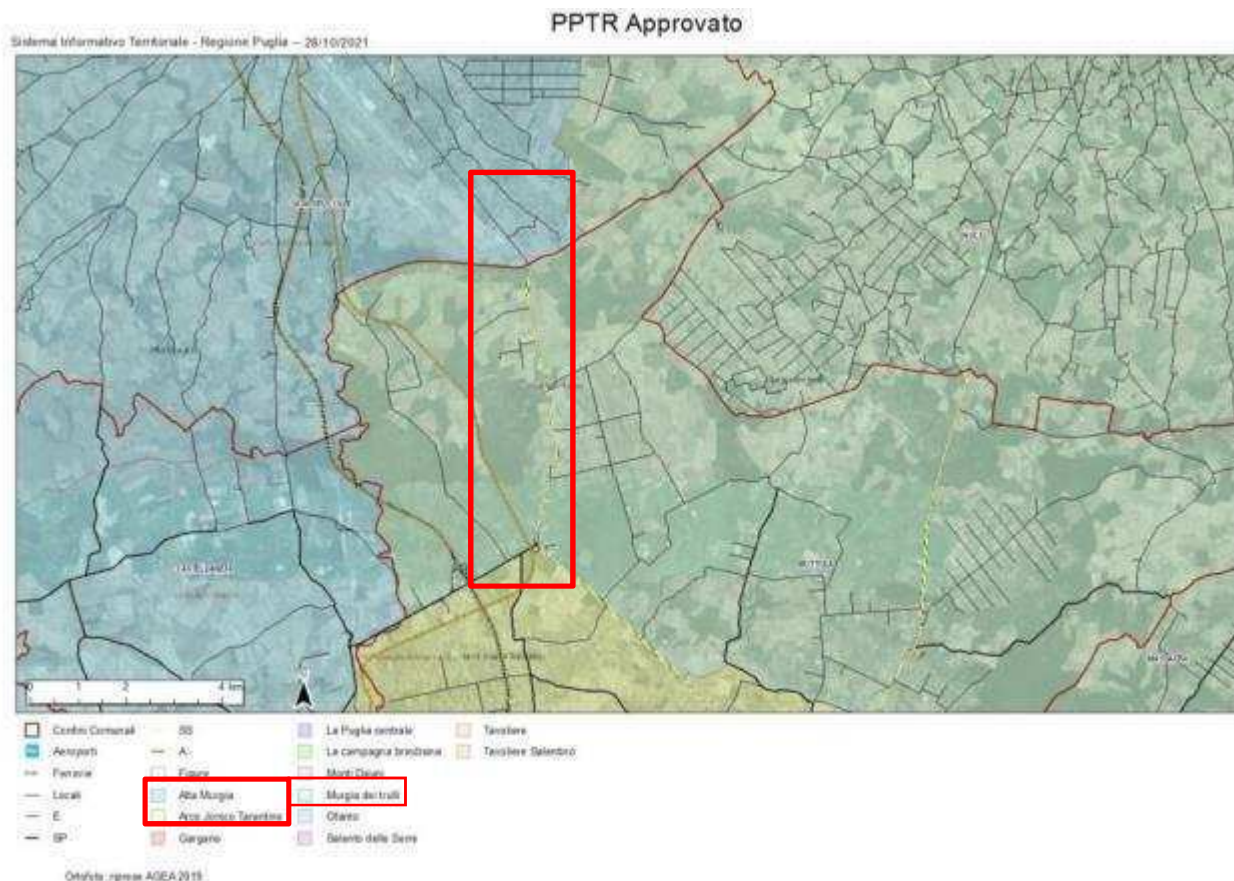


Figura 6-22. Ambiti e Figure del PPTR in cui ricade l'intervento in oggetto



L'*Ambito 6* dell'Alta Murgia è caratterizzato dal rilievo morfologico dell'altopiano e dalla prevalenza di vaste superfici a pascolo e a seminativo che si sviluppano fino alla fossa bradanica.

*In particolare il paesaggio della Sella di Gioia è rappresentato da una grande depressione dell'altopiano che scende al di sotto dei 350 m. Essa rappresenta una 'terra di transizione' tra il sistema alto murgiano (che giunge pressappoco fino a Santeramo) e la murgia dei trulli che sfuma verso la valle d'Itria. Il paesaggio corrispondente è già quello tipico delle Murge di sud-est, che presenta un aspetto collinare in cui si alternano aree boscate ad aree coltivate (cereali, foraggere, vigneti e uliveti). La trama agraria si infittisce così come la struttura insediativa, più consistente e diffusa rispetto al "vuoto" insediativo dell'Alta Murgia.*

L'*ambito 7* della Murgia dei Trulli è caratterizzato dalla presenza di un paesaggio rurale fortemente connotato: dalla diffusa presenza dell'edilizia rurale in pietra della Valle d'Itria, dagli ulivi secolari nella piana olivetata, dai boschi di fragno nella murgia bassa. Il paesaggio dei boschi di fragno in cui ricade il territorio interessato, si presenta come una zona collinare delle murge sud-orientali con pascoli e boschi di querce, lecci e roverelle che si estendono tra le province di Bari, Brindisi e Taranto.

L'*ambito 8* è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica dell'arco ionico tarantino, ossia quella successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale.

Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da indirizzi e direttive specificamente individuati nella Sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento" (art. 37.4 delle NTA).

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico del Piano sono:

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
4. Riquilibrare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
6. Riquilibrare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
9. Valorizzare e riquilibrare i paesaggi costieri della Puglia;
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
- 11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riquilibratura, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture**
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e Rurali.

Gli obiettivi specifici che caratterizzano lo scenario strategico del piano in riferimento alla tipologia di intervento riferita all'obiettivo generale di cui al suddetto punto 11 sono :

b) Infrastrutture	
b11.1	<b>Salvaguardare, riquilibrare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato:</b> salvaguardare, riquilibrare e valorizzare gli intorni longitudinali dell'infrastruttura, intesi come fasce di rispetto e aree contermini, promuovendo l'integrazione del progetto con le previsioni degli strumenti di pianificazione locale; ridurre e mitigare gli impatti visivi ed ecologici dell'infrastruttura sul contesto attraversato (frammentazione dei sistemi naturali, effetto margine, barriera, corridoio);
b11.2	<b>Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso:</b> - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità;
b11.3	<b>Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato:</b> garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riquilibrare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti;



Il PPTR acquisisce dal **Piano Regionale dei Trasporti** la gerarchizzazione e la classificazione funzionale di una rete di interesse regionale capace di garantire con continuità adeguati livelli di servizio . A questa rete appartengono sia i grandi assi di comunicazione (autostrade e strade statali), che gli indispensabili snodi per l'accesso ai servizi a valenza strategica , a porti, aeroporti e interporti, che gli elementi di viabilità a servizio dei poli produttivi e sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico ambientale.

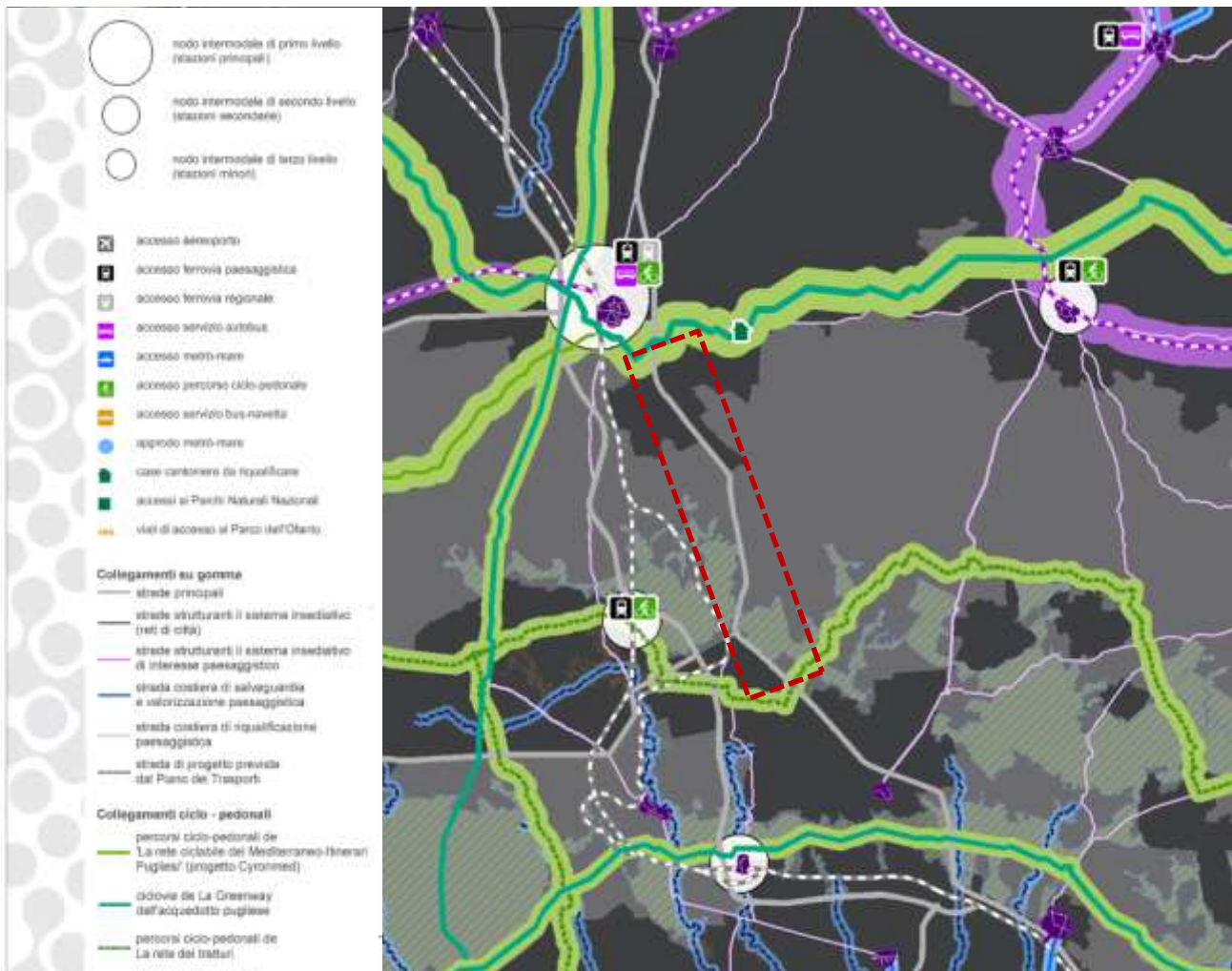


Figura 6-23. PPTR Elaborato 4.2.3: Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

Lo Scenario Strategico del Piano, che assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastarne le tendenze di degrado e costruire le precondizioni di forme di sviluppo locale socio-economico, prevede **Cinque Progetti Territoriali per il paesaggio della regione definendo per ciascuno le Linee guida regionali**.

Tra le Linee Guida, al punto 4.4.5, rientrano le “**Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture**” che individuano i criteri progettuali per la costruzione della connotazione paesaggistica delle infrastrutture, sulla piattaforma, sui bordi, sull'intorno e sul territorio secondo i seguenti elementi:

**PIATTAFORMA:** la parte longitudinale delle strade, cui si riferiscono quelle azioni progettuali che possono essere previste per la sede stradale.

**BORDO:** gli elementi che compongono la sezione trasversale, quelle aree di interfaccia tra la sede stradale e il sistema insediativo e/o ambientale.

**INTORNO:** gli aspetti urbanistici e ambientali per tutte quelle aree non direttamente in contatto con la piattaforma stradale, ma facenti parte del corridoio infrastrutturale, e che concorrono alla costruzione complessiva dell'immagine della strada e del suo funzionamento rispetto al territorio.

**TERRITORIO:** ossia gli aspetti paesaggistici e territoriali di tutte quelle aree non facenti parte pienamente del corridoio infrastrutturale, ma che concorrono alla definizione dell'immagine paesaggistica della strada.



Figura 6-24. PPTR Elaborato 4.2.3: Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce individuazione tratto di SS16 interessato dal progetto

L'elaborato 4.2.3 del PPTR riporta la S.S. 100 oggetto di intervento tra **le strade principali a livello regionale**.

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolare in componenti, ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- a) Struttura idrogeomorfologica
  - Componenti geomorfologiche
  - Componenti idrologiche
- b) Struttura ecosistemica ed ambientale
  - Componenti botanico vegetazionali
  - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- c) Struttura antropica e storico-culturale
  - Componenti culturali e insediativi
  - Componenti dei valori percettivi

Ogni componente, a sua volta, comprende i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti Paesaggistici.

Dalla Consultazione della Cartografia del PPTR, si rileva che le aree oggetto d'intervento risultano interessate dalle componenti e dalle relative disposizioni normative di seguito riportate:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.1.1 Componenti Geomorfologiche	UCP	<b>Lame e Gravine</b> (art. 143, co. 1, lett. e)	Lama Loc. Bosco Dei Terzi Lama S. Basilio	Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.54
		<b>Grotte</b> (art. 143, co. 1, lett. e)	Grotta della Cantoniera PU_859 (100 m)	Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.55
		<b>Doline</b> (art. 143, co. 1, lett. e)		n.p. (si applicano solo indirizzi e direttive)
6.1.2 Componenti Idrologiche	UCP	<b>Vincolo Idrogeologico</b> (art. 143, co.1, lett. e)	Comune di Mottola	Indirizzi e direttive art. 43 e art.44
6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali	BP	<b>Boschi e Foreste</b> (art. 142, co. 1, lett. e)	Boschi e Macchie	Prescrizioni art. 62
	UCP	<b>Area di rispetto dei Boschi</b> (art. 143, co. 1, lett. e)		Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.63
<b>Formazione Arbustive in evoluzione</b> (art. 143, co. 1, lett. e)			Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.66	
6.2.2 Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici	BP	<b>Parchi e Riserve</b> (art. 142, co. 1, lett. f)	Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine Codice EUAP0894 Istituito con L.R. n. 18 del 20.12.2005 e n. 6 del 21.04.2011 ai sensi della L. n.19 del 24.07.1997	Prescrizioni art. 71
	UCP	<b>Area di Rispetto dei parchi e delle riserve regionali (100m)</b> (art. 143, co. 1, lett. e)	Area di rispetto Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine	Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.72
		<b>SIC ZPS</b> (art. 143, co. 1, lett. e)	IT 9120007 Murgia Alta IT9130005 Murgia di Sud-Est	Misure di salvaguardia e di utilizzazione Art.73
6.3.1 Componenti Culturali e Insediative	BP	<b>Zone gravate da usi civici</b> (art 142, co.1, lett. h)	Mottola foglio 5 part. 15	n.p. (si applicano solo indirizzi e direttive)
	UCP	<b>Siti interessati da beni storico culturali: area di rispetto</b> Modifiche e integrazioni art. 96 e DGR 675/2018 (art 143, co.1, lett. e) Segnalazione Architettonica	Masseria Bellavista Surico - MSF78406 Masseria Bellaveduta Sangro-MSF78405 Area di rispetto Masseria Beatrice-MSF78403	art. 81 co. 2 e 3 Misure di salvaguardia e di utilizzazione art.82
		<b>Area di rispetto - siti storico culturali</b> Segnalazione Archeologica	San Basilio Magno	

Tabella 6-10. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto

Nelle figure seguenti si riporta la Cartografia del sistema delle tutele del PPTR interferenti con la sede attuale della SS100 e con l'asse stradale di progetto con evidenza tratti di infrastruttura da realizzare in ampliamento all'esistente e delle opere ricadenti all'interno dei Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati in Tabella 6-10.



6.4.1.1.1 Componenti Geomorfologiche

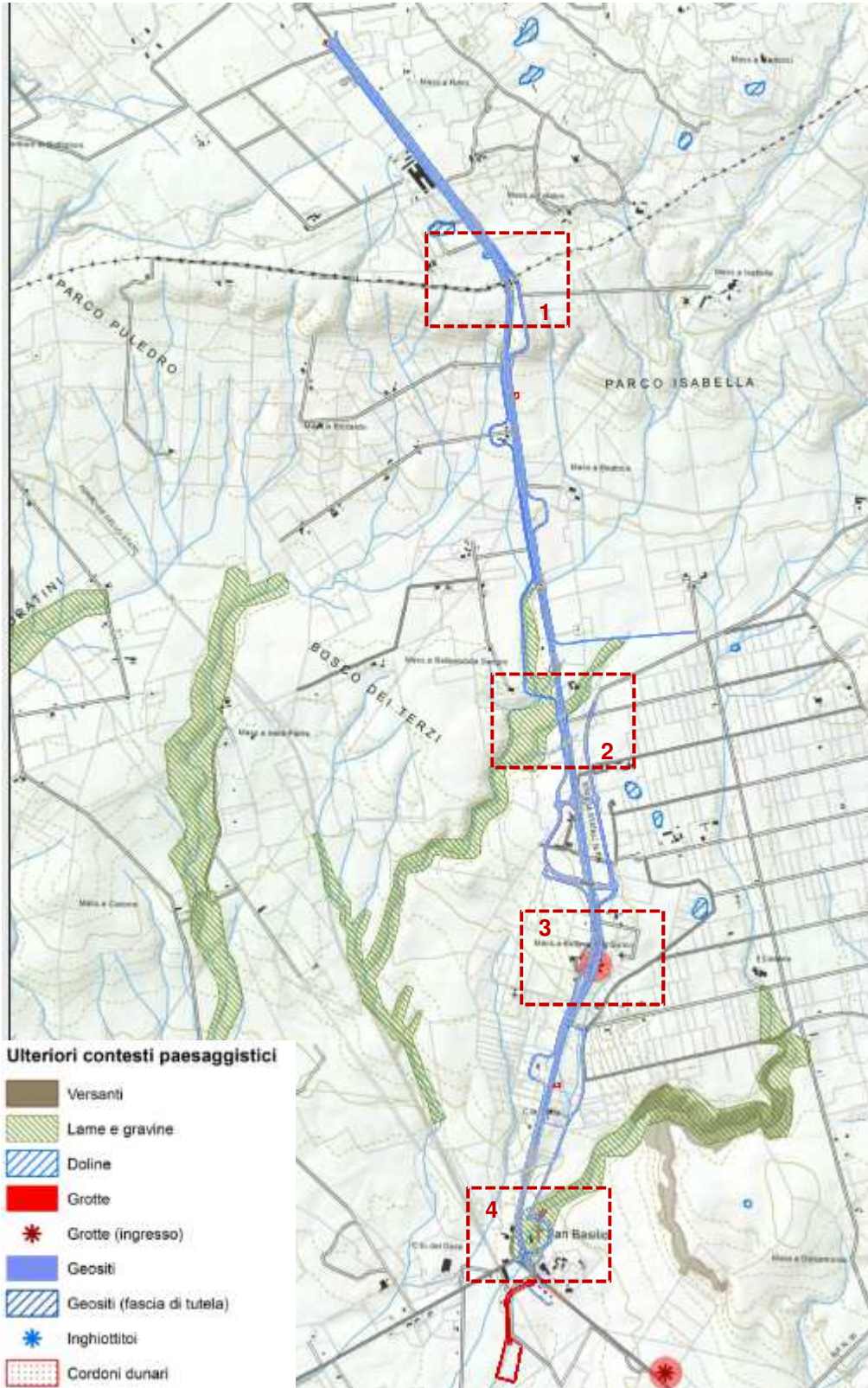


Figura 6-25. Componenti Geomorfologiche del PPTR con sovrapposizione intervento





- |                         |          |
|-------------------------|----------|
| Confini Comunali        | Grotte   |
| Lame e gravine          | Versanti |
| Doline                  |          |
| Geositi (fascia tutela) |          |
| Inghiottitoi            |          |
| Cordoni dunari          |          |



**RIQUADRO 1**

Figura 6-26. Interferenza complanare ovest n.1 con dolina nel Comune di Gioia del Colle



- |                         |          |
|-------------------------|----------|
| Confini Comunali        | Grotte   |
| <b>Lame e gravine</b>   | Versanti |
| Doline                  |          |
| Geositi (fascia tutela) |          |
| Inghiottitoi            |          |
| Cordoni dunari          |          |



**RIQUADRO 2**

Figura 6-27. Interferenza complanare ovest n.1 con dolina nel Comune di Gioia del Colle





- |   |                         |   |          |
|---|-------------------------|---|----------|
|  | Confini Comunali        |  | Grotte   |
|  | Lame e gravine          |  | Versanti |
|  | Doline                  |   |          |
|  | Geositi (fascia tutela) |   |          |
|  | Inghiottitoi            |   |          |
|  | Cordoni dunari          |   |          |



RIQUADRO 3

Figura 6-28. Interferenza SS 100 con grotta della Cantoniera



- |                         |          |
|-------------------------|----------|
| Confini Comunali        | Grotte   |
| <b>Lame e gravine</b>   | Versanti |
| Doline                  |          |
| Geositi (fascia tutela) |          |
| Inghiottoi              |          |
| Cordoni dunari          |          |

**RIQUADRO 4**

Figura 6-29. Interferenza SS 100 con grotta della Cantoniera



6.4.1.1.2 Componenti Idrologiche



Figura 6-30. Componenti Idrologiche del PPTR con sovrapposizione intervento

6.4.1.1.3 Componenti Botanico Vegetazionali

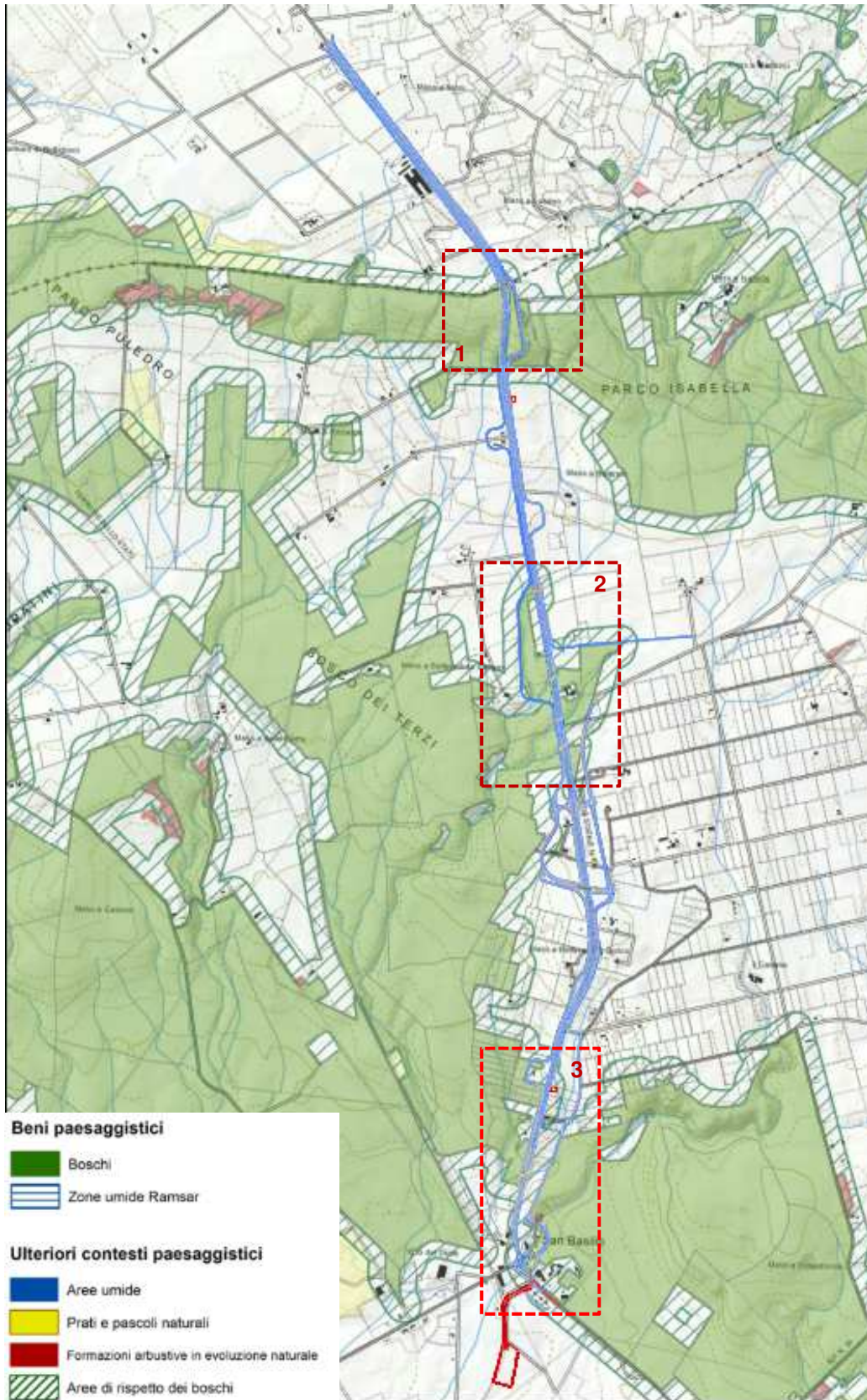


Figura 6-31. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





Figura 6-32. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto



Figura 6-33. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





Figura 6-34. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto



Figura 6-35. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





**RIQUADRO 3.2**

Figura 6-36. Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto in corrispondenza dello svincolo in località San Basilio

**Legenda Componenti Botanico Vegetazionali del PPTR**

- Confini Comunali
- Boschi
- Zone umide Ramsar
- Aree di rispetto dei boschi
- Aree umide
- Prati e pascoli naturali
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale

6.4.1.1.4 Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

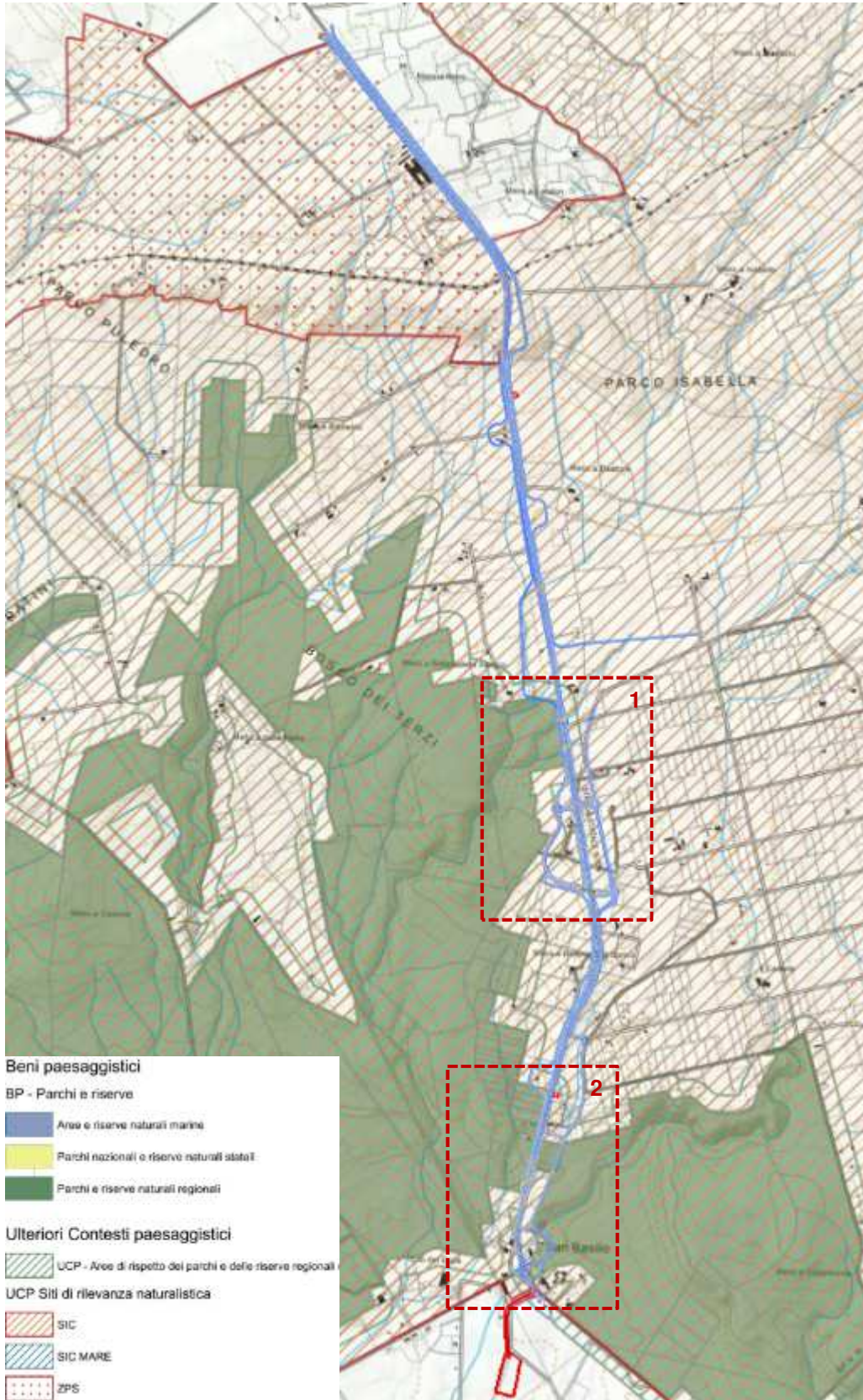


Figura 6-37. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





**RIQUADRO 1.1**

Figura 6-38. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto



**RIQUADRO 1.2**

Figura 6-39. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





Figura 6-40. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto



Figura 6-41. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto

Confini Comunali	ZPS_ZSC
Aree e riserve naturali marine	ZPS MARE
Parchi nazionali e riserve naturali statali	ZSC MARE
Parchi e riserve naturali regionali	ZPS_ZSC MARE
ZPS	Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali
ZSC	

**Legenda Componenti delle Aree Protette del PPTR**



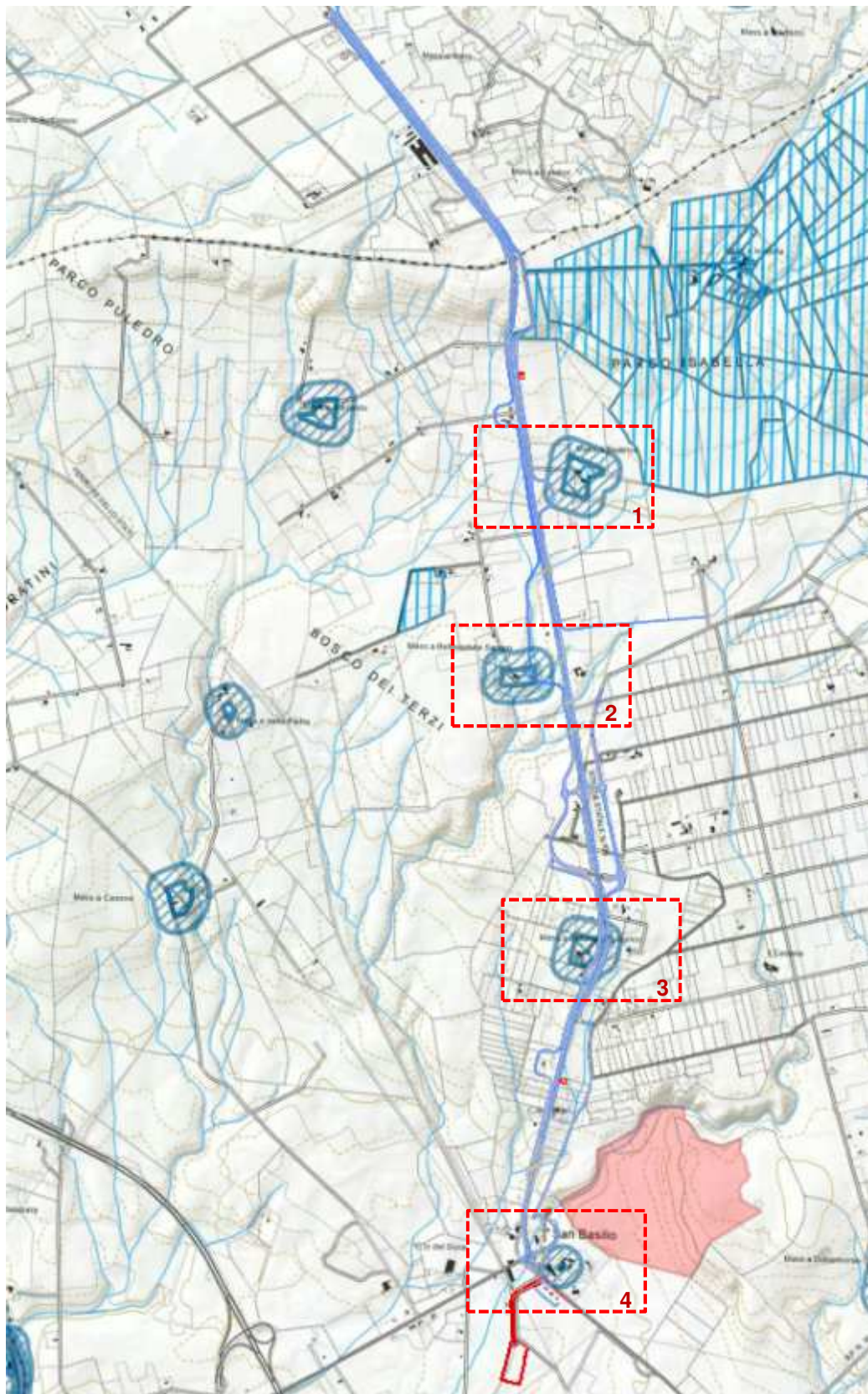


Figura 6-42. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto





Figura 6-43. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto in corrispondenza di Masseria Beatrice



Figura 6-44. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto in corrispondenza di Masseria Bellaveduta Sangro

**Legenda Componenti delle Aree Protette del PPTR**

Confini Comunali	b - aree appartenenti alla rete dei tratturi	Paesaggi rurali
Immobili e aree di notevole interesse pubblico	c - aree a rischio archeologico	
Zone gravate da usi civici validate	Rete tratturi	
Zone gravate da usi civici	Siti storico culturali	
Zone di interesse archeologico	Zone interesse archeologico	
a - siti interessati da beni storico culturali	Città consolidata	





**RIQUADRO 3**

Figura 6-45. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto in corrispondenza di Masseria Bellavista Surico



**RIQUADRO 4**

Figura 6-46. Componenti delle Aree Protette del PPTR con sovrapposizione intervento di progetto in corrispondenza della Chiesa San Basilio Magno – Località San Basilio

**Legenda Componenti delle Aree Protette del PPTR**

Confini Comunali	b - aree appartenenti alla rete dei tratturi	Paesaggi rurali
Immobili e aree di notevole interesse pubblico	c - aree a rischio archeologico	
Zone gravate da usi civici validate	Rete tratturi	
Zone gravate da usi civici	Siti storico culturali	
Zone di interesse archeologico	Zone interesse archeologico	
a - siti interessati da beni storico culturali	Città consolidata	

## 6.5 COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DELLE NTA DEL PPTR

### 6.5.1 Struttura Idro-geomorfologica

#### 6.5.1.1 Componenti Geomorfologiche e Idrogeomorfologiche

Dall'analisi delle tavole 6.1.1 *Componenti geomorfologiche* e 6.1.2 *Componenti idrologiche* si rileva che il tracciato stradale intercetta due contesti paesaggistici individuati dall' art.143 co.1, lett. e del d.lgs. 42/2004, riguardanti "Lame e gravine" e "Area di Rispetto delle Grotte", oltre al vincolo idrogeologico. Queste componenti sono sottoposte alle misure di salvaguardia e utilizzazione delle NTA del PPTR di seguito riportate.

##### 6.5.1.1.1 Art. 54 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Lame e gravine"

1. Nei territori interessati dalla presenza di lame e gravine, come definite all'art. 50, punto 2), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

##### **a1) trasformazioni del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente che:**

- compromettono i caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;
- interrompono la continuità delle lame e delle gravine o ne compromettono la loro visibilità, fruibilità e accessibilità;

a2) escavazioni ed estrazioni di materiali litoidi;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a5) sversamento dei reflui non trattati a norma di legge, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a6) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili**, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti :

b1) salvaguardia e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

b2) **adeguamento di tracciati viari e ferroviari esistenti che non comportino alterazioni dell'idrologia e non compromettano i caratteri morfologici, ecosistemici e paesaggistici;**

b3) ristrutturazione di manufatti edilizi legittimamente esistenti e privi di valore identitario, destinati ad attività connesse con l'agricoltura senza alcun aumento di volumetria.

4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente e correttamente inserite nel paesaggio;

c2) strettamente legati alla tutela della lama o gravina e delle componenti ecologiche e storico-culturali che la caratterizzano, alla sistemazione della vegetazione riparia, al miglioramento del regime idrico senza opere di artificializzazione, al disinquinamento ed alla disinfestazione del corso d'acqua e al recupero/ripristino dei valori ecologici e paesistico/ambientali;

c3) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

#### Art. 55 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Grotte"

1. Nei territori interessati dalla presenza di Grotte, come definite all'art. 50, punto 4), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) modificazione dello stato dei luoghi che non siano finalizzate al mantenimento dell'assetto geomorfologico, paesaggistico e dell'equilibrio eco-sistemico;

a2) interventi di nuova edificazione;

a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

a4) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, o qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili**, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) ristrutturazione di edifici esistenti privi di valore identitario e paesaggistico, purché essi garantiscano: • Il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta; • l'aumento di superficie permeabile; • il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

b2) realizzazione di infrastrutture al servizio degli insediamenti esistenti, purché utilizzino materiale ecocompatibili e la posizione e la disposizione planimetrica non contrasti con la morfologia dei luoghi;

b3) realizzazione di opere infrastrutturali a rete, pubbliche e/o di pubblica utilità, interrate e senza opere connesse fuori terra, a condizione che siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37, siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

#### 6.5.2 Struttura ecosistemica – ambientale

Dall'analisi della Cartografia riferita alle Componenti botanico-vegetazionali e Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici si evidenzia che il tracciato stradale intercetta sia beni paesaggistici, individuati dall' art.142 co.1, lett. g, f del d.lgs. 42/2004; sia ulteriori contesti paesaggistici individuati dall' art.143 co.1, lett. e del d.lgs. 42/2004. Queste componenti, dettagliate in Tabella 6-10 sono sottoposte a prescrizioni e misure di salvaguardia e utilizzazione secondo le normative contenute nelle seguenti NTA del PPRT.



## 6.5.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali

### 6.5.2.1.1 [Art. 62 Prescrizioni per "Boschi"](#)

1. Nei territori interessati dalla presenza di boschi, come definiti all'art. 58, punto 1) si applicano le seguenti prescrizioni.

2. **Non sono ammissibili** piani, progetti e interventi che comportano:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvocolturali che devono perseguire finalità naturalistiche quali: evitare il taglio a raso nei boschi se non disciplinato dalle prescrizioni di polizia forestale, favorire le specie spontanee, promuovere la conversione ad alto fusto; devono inoltre essere coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) allevamento zootecnico di tipo intensivo;

a3) nuova edificazione, fatti salvi gli interventi indicati al comma 3;

a4) demolizione e ricostruzione di edifici e di infrastrutture stabili esistenti, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

a5) apertura di nuove infrastrutture per la mobilità, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati;

a6) impermeabilizzazione di strade rurali;

a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a8) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a9) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a10) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a11) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali con alta valenza ecologica e paesaggistica;

a12) realizzazione di vasche, piscine e cisterne a cielo aperto.

3. *Fatta salva la procedura di autorizzazione paesaggistica, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili**, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti :*

*b1) ristrutturazione degli edifici esistenti, con esclusione di quelli che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:*

- *il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;*

- *l'aumento di superficie permeabile;*

- *il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;*

**b2) miglioramento strutturale della viabilità esistente con realizzazione di strati superficiali di materiale inerte lapideo e in terra costipata, includendo, ove possibile, adeguati cunicoli di attraversamento per la fauna;**

*b3) realizzazione di aree di sosta e pic-nic nelle radure, senza interventi di impermeabilizzazione dei suoli ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti;*

*b4) divisione dei fondi mediante:*

- *muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;*

• siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona; in ogni caso con la previsione di un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;

b5) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti destinati ad attività strettamente connesse con l'attività silvo-agro-pastorale, purché effettuati nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici locali del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

#### 6.5.2.1.2 Art. 63 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei Boschi

1. Nei territori interessati dalla presenza di aree di rispetto dei boschi, come definite all'art. 59, punto 4) si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3). 2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) nuova edificazione;

a3) **apertura di nuove strade**, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica 3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili**, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi: • siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica; • comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;

• assicurino l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono la tutela dell'area boscata;

• garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

• incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;

b2) realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per gas e impianti di sollevamento, punti di riserva d'acqua per spegnimento incendi, e simili;

b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture strettamente funzionali alla conduzione del fondo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, e dovranno mantenere, recuperare o ripristinare tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

### 6.5.2.1.3 Art. 66 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per "Formazioni arbustive in evoluzione naturale"

1. Nei territori interessati dalla presenza di Prati e pascoli naturali e Formazioni arbustive in evoluzione naturale come definiti all'art. 59, punto 2), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;

a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;

a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;

a4) conversione delle superfici a vegetazione naturale in nuove colture agricole e altri usi;

a5) nuovi manufatti edilizi a carattere non agricolo;

a6) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a8) nuove attività estrattive e ampliamenti, fatta eccezione per attività estrattive connesse con il reperimento di materiali di difficile reperibilità (come definiti dal P.R.A.E.).

3. Tutti i piani, progetti e interventi ammissibili perché non indicati al comma 2, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per l'eventuale divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;

- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona;

- e comunque con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica.

### 6.5.2.2 **Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici**

#### 6.5.2.2.1 Art. 71 Prescrizioni per i Parchi e le Riserve

1. La disciplina dei parchi e riserve è quella contenuta nei relativi atti istitutivi e nelle norme di salvaguardia ivi previste, oltre che nei piani territoriali e nei regolamenti ove adottati, in quanto coerenti con la disciplina di tutela del presente Piano. La predetta disciplina specifica è sottoposta a verifica di compatibilità con il PPTR a norma dell'art. 98 all'esito della quale si provvederà, nel caso, al suo adeguamento. In caso di contrasto prevalgono le norme del PPTR se più restrittive.



2. Tutti gli interventi di edificazione, ove consentiti dai piani, dai regolamenti e dalle norme di salvaguardia provvisorie delle aree protette, e conformi con le presenti norme, devono essere realizzati garantendo il corretto inserimento paesaggistico e il rispetto delle tipologie tradizionali e degli equilibri ecosistemico ambientali.

3. Nei parchi e nelle riserve come definiti all'art. 68, punto 1) non sono comunque ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:

a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti; a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

#### 6.5.2.2.2 Art. 72 Misure di salvaguardia e utilizzazione per l'Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali

1. Nei territori interessati dalla presenza di aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali come definita all'art. 68, punto 3), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui al successivo comma 2).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, quelli che comportano:

a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

#### 6.5.2.2.3 Art. 73 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i siti di rilevanza naturalistica

1. La disciplina dei siti di rilevanza naturalistica di cui al presente articolo è contenuta nei piani di gestione e/o nelle misure di conservazione ove esistenti.

2. Tutti gli interventi di edificazione, ove consentiti, devono essere realizzati garantendo il corretto inserimento paesaggistico e nel rispetto delle tipologie tradizionali e degli equilibri ecosistemico-ambientali. 3. Nei siti di rilevanza naturalistica come definiti all'art. 68, punto 2), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui al successivo comma 4).

4. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, quelli che comportano:

a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti. Per i soli materiali lapidei di difficile reperibilità, così come riportato dal PRAE vigente, è consentito l'ampliamento delle attività estrattive, autorizzate ai sensi della L.R.37/1985 e s.m.i., in esercizio alla data di adozione del presente Piano. Tale ampliamento può essere autorizzato solo a seguito dell'accertamento dell'avvenuto recupero di una superficie equivalente a quella di cui si chiede l'ampliamento stesso avendo cura di preservare, nell'individuazione dell'area di ampliamento, i manufatti di maggiore pregio ivi presenti. In ogni caso la superficie richiesta di ampliamento non deve eccedere il 50% della superficie già autorizzata. Tutta la documentazione relativa all'accertamento dell'avvenuto recupero delle aree già oggetto di coltivazione deve essere trasmessa all'Amministrazione competente al rilascio dell'accertamento di compatibilità paesaggistica unitamente all'aggiornamento del Piano di Recupero, esteso all'intera area di cava e comprensivo di azioni ed interventi riguardanti l'area già coltivata e recuperata. Il Piano di Recupero dovrà mirare all'inserimento delle aree oggetto di attività estrattiva nel contesto paesaggistico in coerenza con le componenti antropiche, agricole, insediative e con la struttura geomorfologica e naturalistica dei luoghi.

a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

## 6.5.3 Struttura Antropica e Storico Culturale

### 6.5.3.1 Componenti Culturali insediative

L'analisi della Cartografia ha evidenziato che, l'area oggetto di intervento risulta interessata da UCP riferite ad aree di rispetto della stratificazione storico insediativa di cui all'art 143, comma 1, lett. e, del Codice, ovvero aree di rispetto di Beni sottoposti a Segnalazione Architettonica e Archeologica.

#### 6.5.3.1.1 [Art. 81 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le testimonianze della stratificazione insediativa](#)

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;

a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;

a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a5) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a6) escavazioni ed estrazioni di materiali;

a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle

forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

**a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).**

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto della disciplina di tutela dei beni di cui alla parte II del Codice, degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili**, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;

b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

**6.5.3.1.2 Art. 82 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative.**

1. Fatta salva la disciplina di tutela dei beni culturali prevista dalla Parte II del Codice, nell'area di rispetto delle componenti culturali insediative di cui all'art. 76, punto 3, ricadenti in zone territoriali omogenee a destinazione rurale alla data di entrata in vigore del presente piano, si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, **si considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali;

a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;

a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a5) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a6) escavazioni ed estrazioni di materiali;

a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;



a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, **sono ammissibili** piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:

- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;

- comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;

- non interrompano la continuità dei corridoi ecologici e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e l'eliminazione degli elementi artificiali che compromettono la visibilità, fruibilità ed accessibilità degli stessi;

- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino delle caratteristiche costruttive, delle tipologie, dei materiali, dei colori tradizionali del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

- promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità, attività e servizi culturali, infopoint, ecc.) del bene paesaggio;

- incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;

- non compromettano i convisi da e verso il territorio circostante.

b3) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti, o prevedendo la delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

b5) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i

valori storico-culturali e paesaggistici;

**b6) adeguamento delle sezioni e dei tracciati viari esistenti nel rispetto della vegetazione ad alto e medio fusto e arbustiva presente e migliorandone l'inserimento paesaggistico;**

b7) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

### 6.5.3.2 Componenti dei Valori Percettivi

**Strade panoramiche.** Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili che per la loro particolare posizione orografica presentano condizioni visuali che consentono di percepire aspetti significativi del paesaggio pugliese.

Sono normate dall' Art. 88 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi delle NTA (vedi UCP \_Strade a valenza paesaggistica).

#### 6.5.3.2.1 [Art. 88 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi](#)

1. Nei territori interessati dalla presenza di componenti dei valori percettivi come definiti all'art. 85, comma 4), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).

2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si **considerano non ammissibili** tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei con visuali;

a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;

a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per quanto previsto alla parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a5) nuove attività estrattive e ampliamenti.

3. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi che:

c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;

c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai con visuali e ai luoghi panoramici;

c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici colturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;

c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;

c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione;

c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;

c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

4. Nei territori interessati dalla presenza di componenti dei valori percettivi come definiti all'art. 85, commi 1), 2) e 3), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui al successivo comma 5).

5. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare quelli che comportano:

a1) la privatizzazione dei punti di vista "belvedere" accessibili al pubblico ubicati lungo le strade panoramiche o in luoghi panoramici;

a2) segnaletica e cartellonistica stradale che comprometta l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

a3) ogni altro intervento che comprometta l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche definite in sede di recepimento delle direttive di cui all'art. 87 nella fase di adeguamento e di formazione dei piani locali.

#### 6.5.4 AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

**Ai sensi dell'art. 90**, delle NTA del PPTR gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici, fatti salvi gli interventi espressamente esclusi a norma di legge, sono subordinati all'**Autorizzazione Paesaggistica** prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure.

Inoltre, **ai sensi del comma 10 del articolo 91 delle stesse NTA**, per gli interventi assoggettati tanto al regime dell'Autorizzazione quanto a quello dell'Accertamento, l'autorità competente rilascia la sola Autorizzazione paesaggistica che deve recare in sé gli elementi di valutazione previsti per l'accertamento di compatibilità paesaggistica; quest'ultimo sarà contenuto nell'unico provvedimento autorizzatorio.

L'Autorità competente ai fini dell'esperimento della procedura e del rilascio del relativo provvedimento conclusivo è la Regione Puglia.

L'analisi delle Prescrizioni e Misure di Salvaguardia delle NTA del PPTR, riportate nei suddetti articoli riferiti ai beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti paesaggistici interferenti con il tracciato di progetto, evidenzia, per alcuni tratti e per taluni contesti, un contrasto alla fattibilità dell'intervento

A tal proposito si rileva che l'intervento in oggetto :

- ✓ **comporta la realizzazione di un' opera pubblica;**
- ✓ **non presenta alternative localizzative, l'intervento comprende infatti una infrastruttura esistente;** nello specifico, il tratto della SS 100 compreso tra il Km 44+500 e il Km 52+600, finalizzato al completamento e messa in sicurezza mediante l'*Adeguamento alla categoria B del D.M. 05/11/2001 della Sede stradale, l'Eliminazione degli accessi diretti ai fondi privati e delle immissioni dirette oltre alla Previsioni di nuovi svincoli e/o adeguamenti di quelli esistenti.* La realizzazione della viabilità di servizio, per lo più complanari all'asse principale, hanno in tal caso la finalità primaria di consentire gli accessi in sicurezza alle proprietà private e in secondo luogo di assorbire il traffico "lento" della SS100 ossia quello costituito da mezzi agricoli e/o mezzi pesanti che allo stato attuale sono fonte di rischio per gli utenti dell'infrastruttura nel tratto interessato dal progetto.

Alla luce delle suddette motivazioni, si rileva che **in relazione alla compatibilità dell'intervento con le Prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati, l'intervento è soggetto alla procedura di Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR .**

**Infatti, ai sensi del comma 1 del suddetto art. 95 “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 di competenza della Regione”.**

Si rinvia alla Relazione Paesaggistica in merito all'analisi puntuale della compatibilità del progetto rispetto a tutti gli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'art.37 in relazione agli Ambiti Paesaggistici di riferimento.



### 6.5.5 Quadro Assetto dei Tratturi (QAT)

Il quadro di Assetto dei Tratturi della Regione Puglia è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 2 maggio 2019, n. 819 ai sensi della Legge Regionale n. 4/2013, "Testo Unico delle disposizioni in materia di demanio armentizio, artt. 6 e 7".

La L.R. n. 4/2013, Testo Unico delle disposizioni in materia di demanio armentizio, ha codificato un complesso processo di pianificazione, articolato in tre fasi, ciascuna sostanziata da uno specifico elaborato. La prima fase attiene alla formazione del "Quadro di Assetto" (art. 6 T.U.), che persegue l'obiettivo di selezionare le aree tratturali secondo le tre destinazioni d'uso individuate dalla legge; la seconda fase riguarda la elaborazione del "Documento Regionale di Valorizzazione", che ha lo scopo di fissare le regole entro cui devono essere predisposti, quali atti di "dettaglio" del processo di pianificazione, i "Piani Locali di Valorizzazione" di competenza comunale (terza fase).

Il Quadro di Assetto di Tratturi, in particolare, si configura quale strumento generale di pianificazione della rete tratturale attraverso cui, previa ricognizione ed accertamento delle consistenze patrimoniali, si provvede all'intera configurazione funzionale della stessa, in relazione alle diverse destinazioni d'uso indicate dalla normativa all'art. 6, ovvero:

- 1) tronchi da conservare e valorizzare per il loro attuale interesse storico-archeologico e turistico-ricreativo (lett. a);
- 2) tronchi da trasferire gratuitamente agli Enti Locali richiedenti per il soddisfacimento di esigenze di carattere pubblico (lett. b);
- 3) tronchi da alienare ai privati interessati, avendo subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia (lett.c).

Come si evince dalla figura seguente l'intervento non interferisce con la rete dei Tratturi; il **Regio Tratturello Martinese, così denominato perché toccava il territorio di Martina Franca, che rappresenta una diramazione del tratturo principale Melfi-Castellaneta con sviluppo di 142 chilometri, dista in linea d'aria circa 1,800 Km dal tratto finale dell'intervento in località San Basilio.**

Quadro Assetto Tratturi Approvato

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia - 12/05/2023



### 6.5.6 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Puglia (PAI)

La Autorità di Bacino Interregionale della Puglia, con delibera del Comitato Istituzionale n° 39 del 30.11.2005, ha approvato il Piano di Bacino della Puglia, stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) e relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI) è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso.

Il PAI costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183 (attualmente recepita dal nuovo Codice dell'Ambiente D. Lgs. 152/2006 del 14/04/2006) ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

All'interno del territorio di propria competenza, il PAI individua e perimetra:

- *Aree a Pericolosità Geomorfologica:*

Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P.G.3);

Aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2);

Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1).

- *Aree a Pericolosità Idraulica:*

Bassa probabilità di inondazione (BP);

Media probabilità di inondazione (MP);

Alta probabilità di inondazione (AP)

Piano definisce, infine, il Rischio idraulico (R) come Entità del danno atteso correlato alla probabilità di inondazione (P), alla vulnerabilità del territorio (V), al valore esposto o di esposizione

al rischio (E) determinando:

- Aree a rischio molto elevato (R4);

- Aree a rischio elevato (R3);

- Aree a rischio medio/moderato (R2);

- Aree a rischio lieve (R1).

Il tracciato stradale, infatti, si sviluppa in direzione NO-SE lungo un territorio caratterizzato da un reticolo idrografico che si estende in direzione NE-SO, determinando interferenze puntuali con n.6 corsi d'acqua meglio definiti Lama. In corrispondenza della parte terminale dell'intervento in progetto, la SS100 interferisce con Lama San Basilio, il corso d'acqua che sottende il bacino idrografico più esteso e che attualmente genera vaste aree di allagamento.

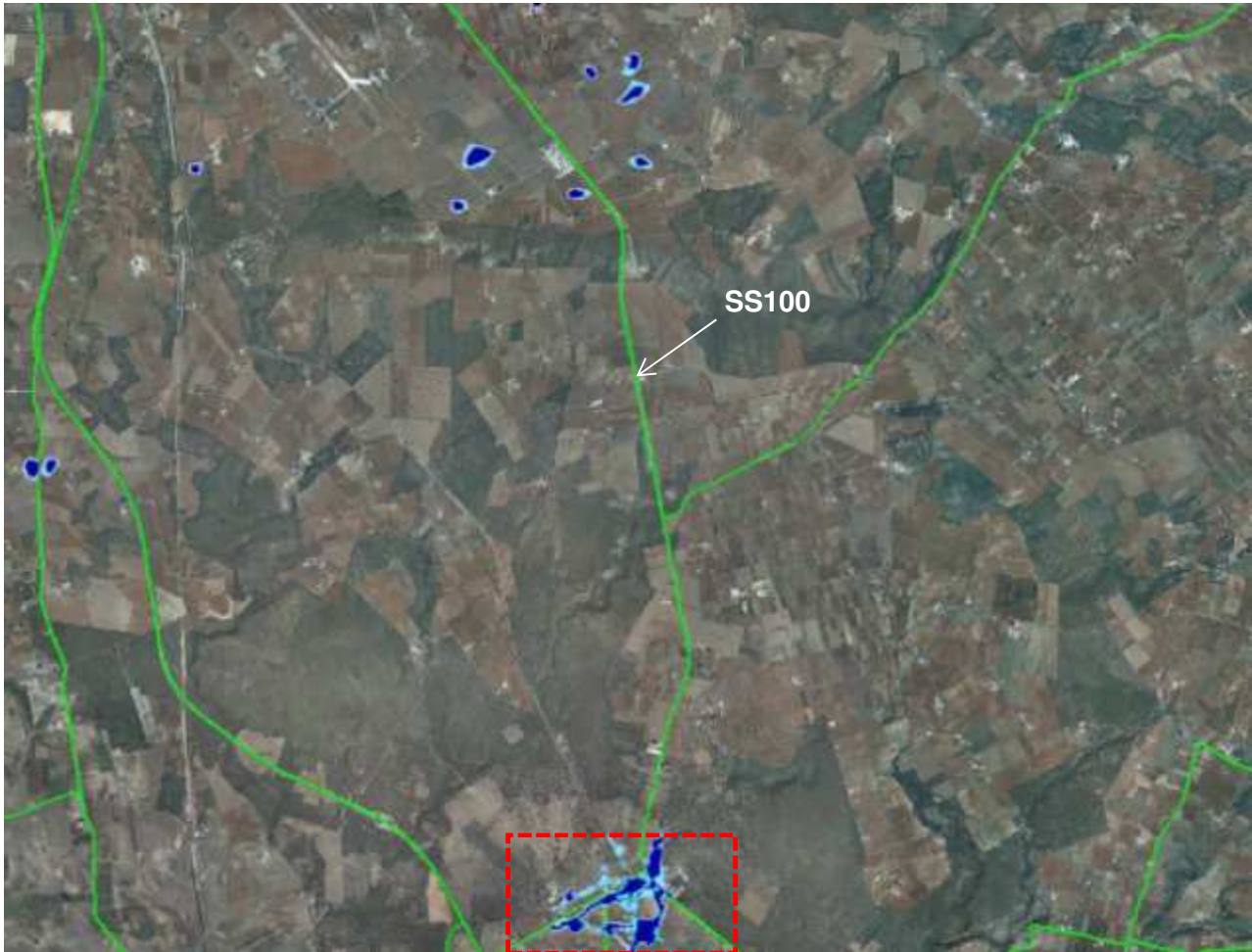


Figura 6-47. Stralcio PAI riferito all'area di intervento – Aree a Rischio Idraulico



Figura 6-48. Stralcio PAI riferito alla interferenza della SS100 in località San Basilio



La compatibilità del progetto al Piano è vincolata, pertanto, al rispetto delle prescrizioni previste dagli articoli 7-8-9, delle NTA di seguito riportati:

Art. 7 - Interventi consentiti nelle aree ad alta probabilità di inondazione e/o aree allagate (A.P.)

Nelle aree ad alta probabilità di inondazione, oltre agli interventi di cui ai precedenti artt. 5 e 6 e con le modalità ivi previste, **sono esclusivamente consentiti:**

- a) *interventi di sistemazione idraulica approvati dall'autorità idraulica competente, previo parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli interventi stessi con il PAI; b) interventi di adeguamento e ristrutturazione della viabilità e della rete dei servizi pubblici e privati esistenti, purché siano realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale;*
- b) interventi di adeguamento e ristrutturazione della viabilità e della rete dei servizi pubblici e privati esistenti, purché siano realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale;**
- c) *interventi necessari per la manutenzione di opere pubbliche o di interesse pubblico;*
- d) interventi di ampliamento e di ristrutturazione delle infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico esistenti, comprensive dei relativi manufatti di servizio, riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico, comprensive dei relativi manufatti di servizio, parimenti essenziali e non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del presente Piano e con la pianificazione degli interventi di mitigazione. Il progetto preliminare di nuovi interventi infrastrutturali, che deve contenere tutti gli elementi atti a dimostrare il possesso delle caratteristiche sopra indicate anche nelle diverse soluzioni presentate, è sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino;**
- e) *interventi sugli edifici esistenti, finalizzati a ridurre la vulnerabilità e a migliorare la tutela della pubblica incolumità;*
- f) *interventi di demolizione senza ricostruzione, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo, così come definiti alle lettere a), b) e c) dell'art. 3 del D.P.R. n.380/2001 e s.m.i., a condizione che non concorrano ad incrementare il carico urbanistico;*
- g) *adeguamenti necessari alla messa a norma delle strutture, degli edifici e degli impianti relativamente a quanto previsto in materia igienico - sanitaria, sismica, di sicurezza ed igiene sul lavoro, di superamento delle barriere architettoniche nonché gli interventi di riparazione di edifici danneggiati da eventi bellici e sismici;*
- h) *ampliamenti volumetrici degli edifici esistenti esclusivamente finalizzati alla realizzazione di servizi igienici o ad adeguamenti igienico-sanitari, volumi tecnici, autorimesse pertinenziali, rialzamento del sottotetto al fine di renderlo abitabile o funzionale per gli edifici produttivi senza che si costituiscano nuove unità immobiliari, nonché manufatti che non siano qualificabili quali volumi edilizi, a condizione che non aumentino il livello di pericolosità nelle aree adiacenti; i) realizzazione, a condizione che non aumentino il livello di pericolosità, di recinzioni, pertinenze, manufatti precari, interventi di sistemazione ambientale senza la creazione di volumetrie e/o superfici impermeabili, annessi agricoli purché indispensabili alla conduzione del fondo e con destinazione agricola vincolata;*

**2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata. Detto studio è sempre richiesto per gli interventi di cui ai punti a), b), d), e), h) e i).**

Art.8 - Interventi consentiti nelle aree a media probabilità di inondazione (M.P.)

Nelle aree a media probabilità di inondazione oltre agli interventi di cui ai precedenti artt. 5 e 6 e con le modalità ivi previste, **sono esclusivamente consentiti:**

- a) *interventi di sistemazione idraulica approvati dall'autorità idraulica competente, previo parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli interventi stessi con il PAI;*
- b) *interventi di adeguamento e ristrutturazione della viabilità e della rete dei servizi pubblici e privati esistenti, purché siano realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale;*
- c) **interventi necessari per la manutenzione di opere pubbliche o di interesse pubblico;**
- d) interventi di ampliamento e di ristrutturazione delle infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico esistenti, comprensive dei relativi manufatti di servizio, riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico, comprensive dei relativi manufatti di servizio, parimenti essenziali e non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del presente Piano e con la pianificazione degli interventi di mitigazione. Il progetto preliminare di nuovi interventi infrastrutturali, che deve contenere tutti gli elementi atti a dimostrare il possesso delle caratteristiche sopra indicate anche nelle diverse soluzioni presentate, è sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino;**

*manufatti di servizio, parimenti essenziali e non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del presente Piano e con la pianificazione degli interventi di mitigazione. Il progetto preliminare di nuovi interventi infrastrutturali, che deve contenere tutti gli elementi atti a dimostrare il possesso delle caratteristiche sopra indicate anche nelle diverse soluzioni presentate, è sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino;*

*e) interventi sugli edifici esistenti, finalizzati a ridurre la vulnerabilità e a migliorare la tutela della pubblica incolumità;*

*f) interventi di demolizione senza ricostruzione, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo, così come definiti alle lettere a), b) e c) dell'art. 3 del D.P.R. n.380/2001 e s.m.i.;*

*g) adeguamenti necessari alla messa a norma delle strutture, degli edifici e degli impianti (...)relativamente a quanto previsto in materia igienico - sanitaria, sismica, di sicurezza ed igiene sul lavoro, di superamento delle barriere architettoniche nonché gli interventi di riparazione di edifici danneggiati (...);*

*h) ampliamenti volumetrici degli edifici esistenti esclusivamente finalizzati alla realizzazione di servizi igienici o ad adeguamenti igienico-sanitari, volumi tecnici, autorimesse pertinenziali, (...);*

*k) ulteriori tipologie di intervento a condizione che venga garantita la preventiva o contestuale realizzazione delle opere di messa in sicurezza idraulica per eventi con tempo di ritorno di 200 anni, previo parere favorevole dell'autorità idraulica competente e dell'Autorità di Bacino (...).*

**2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata. Detto studio è sempre richiesto per gli interventi di cui ai punti a), b), d), e), h), i), j) e k).**

#### Art. 9 - Interventi consentiti nelle aree a bassa pericolosità idraulica (B.P.)

*1. Nelle aree a bassa probabilità di inondazione sono consentiti tutti gli interventi previsti dagli strumenti di governo del territorio, purché siano realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale.*

*2. Per tutti gli interventi nelle aree di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.*

*3. In tali aree, nel rispetto delle condizioni fissate dagli strumenti di governo del territorio, il PAI persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni mediante la predisposizione prioritaria da parte degli enti competenti, ai sensi della legge 225/92, di programmi di previsione e prevenzione.*

**Per gli interventi in oggetto, ricadenti in queste aree, è quindi richiesto uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che attesti compiutamente gli effetti a monte ed a valle dell'area interessata dalle opere.**

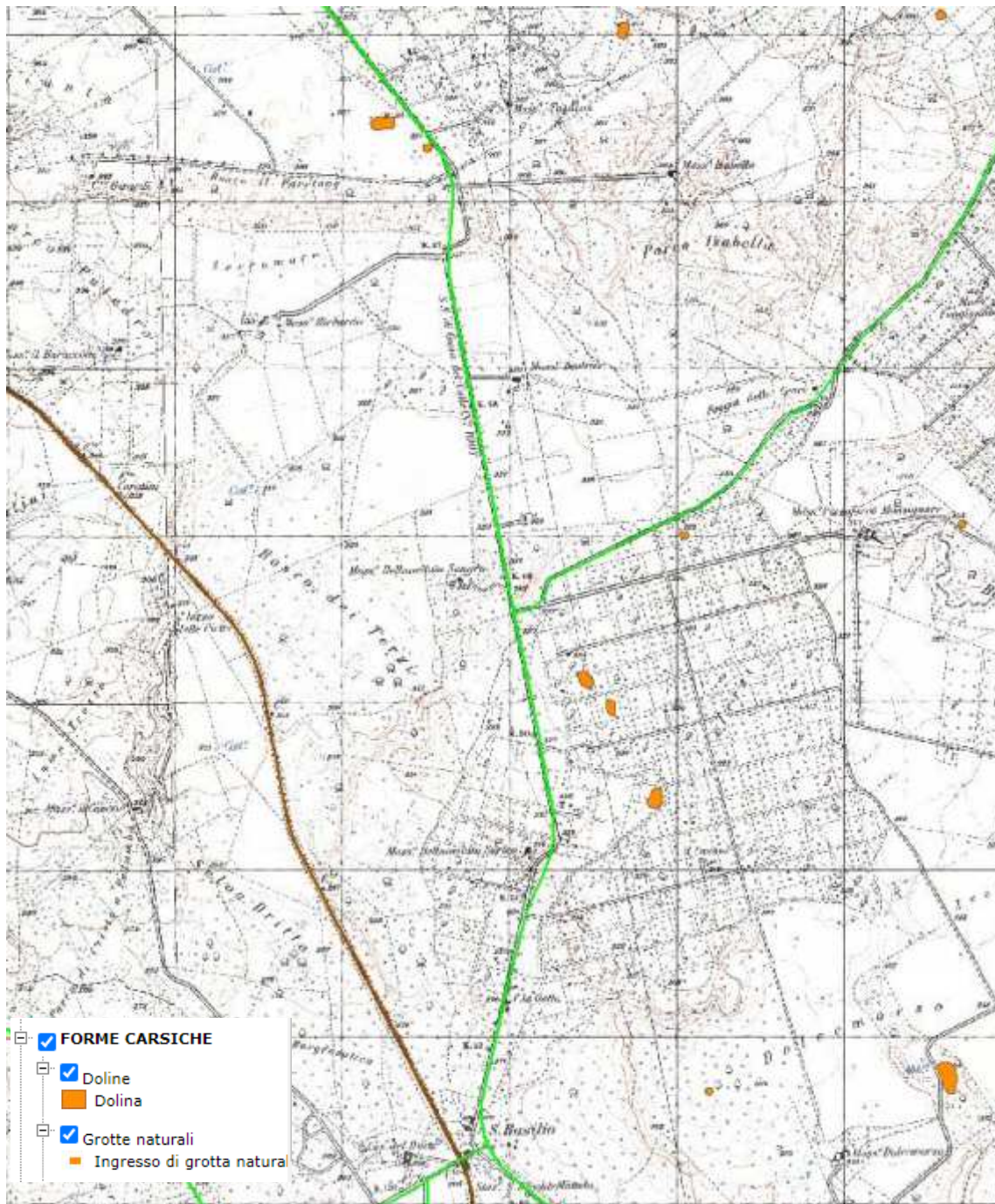


Figura 6-49. Carta Idrogeomorfologia delle Puglia individuazione Forme Carsiche (Fonte WebGIS PAI Puglia)

Dalla figura sopra riportata relativa alle forme carsiche presenti sul territorio in cui rientra l'attuale sede della SS100 oggetto del presente progetto, si conferma l'interferenza del tracciato stradale con la Dolina presente a sud ovest del territorio comunale di Gioia del Colle. Non si evidenzia invece la presenza della Grotta della Cantoniera, rilevata nel PPTR e censita nel Catasto delle Grotte e delle Cavità Artificiali della Puglia nel Comune di Mottola, Località San Basilio, identificata con codice PU850 e ricadente sulla particella 73 del Foglio 14 del medesimo comune.



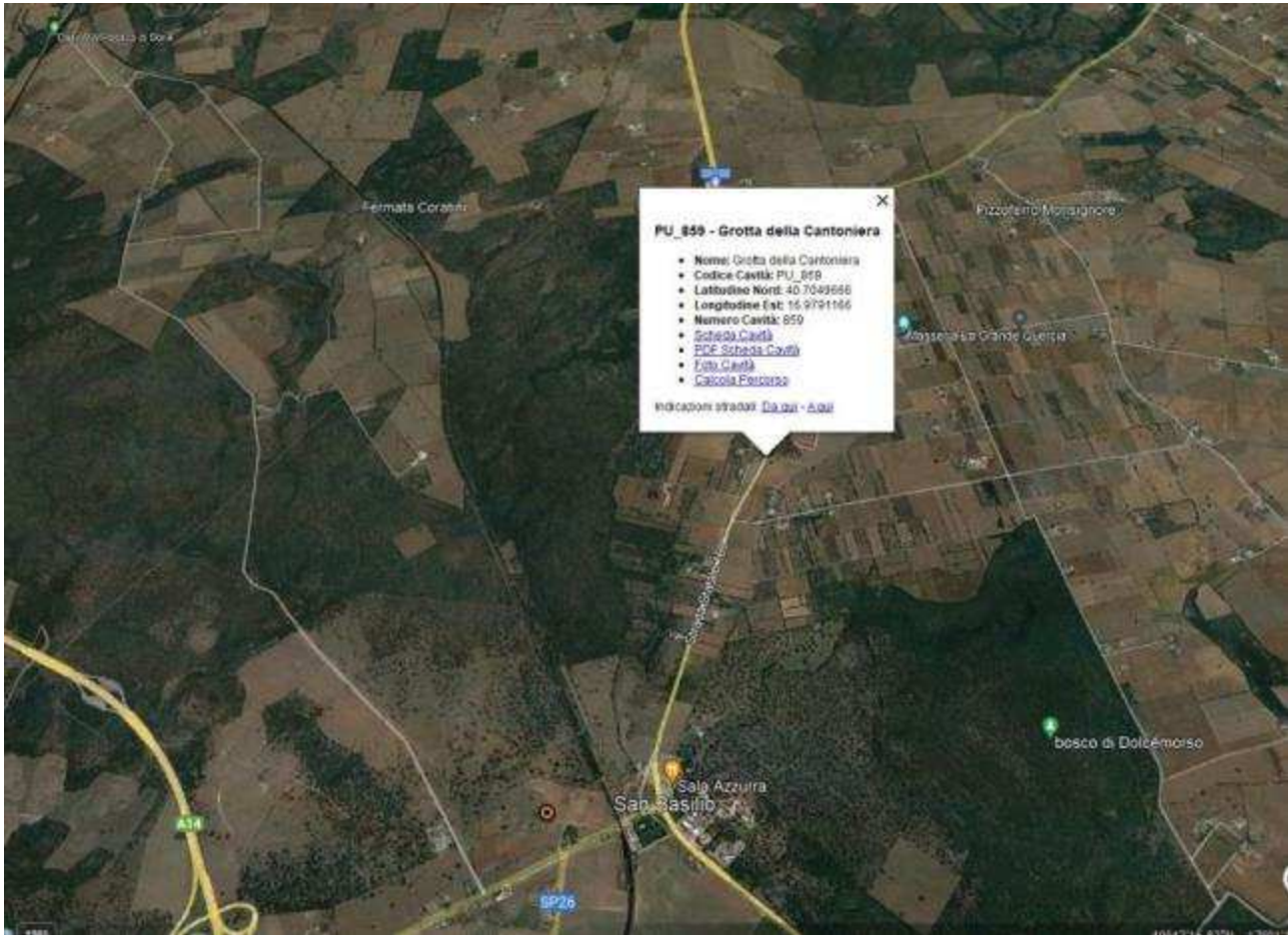


Figura 6-50. Localizzazione Grotta della cantoniera

In relazione a tale possibile interferenza si rileva che:

- il tracciato stradale di progetto, in tale zona, prevede l'allargamento della sede stradale a ovest dell'attuale sede lambendo, pertanto, solo la parte marginale dell'area di rispetto della Grotta;
- la prevista complanare est insiste in larga parte su una viabilità sterrata esistente.

### 6.5.7 Compatibilità dell'Intervento con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Lo studio idraulico effettuato ha avuto la finalità di accertare la compatibilità idraulica dell'infrastruttura ai sensi del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) vigente valutandone l'incidenza rispetto alle aree a pericolosità idraulica interferite.

Per quanto attiene alle analisi idrologiche finalizzate alla definizione delle piene di riferimento dei vari corsi d'acqua interferiti si è fatto riferimento a quanto riportato nella Relazione Idrologica cui si rinvia per ogni dettaglio.

In particolare, come risulta evidente dalle mappe del rischio idraulico del PAI e dalle verifiche condotte, il funzionamento idraulico dell'area del bacino della Lama San Basilio in corrispondenza dell'infrastruttura di progetto, evidenzia una condizione di rischio idraulico generalizzato, con allagamenti diffusi e tracimazione dell'asse stradale esistente.

Le analisi idrauliche ante e post operam sono state condotte preliminarmente con l'implementazione di un modello idraulico bidimensionale in moto vario per simulare le modalità con cui l'onda di piena tracima ed inonda le aree circostanti, e successivamente è stata realizzata la verifica degli attraversamenti idraulici di progetto con un modello monodimensionale a moto permanente.

Le verifiche idrauliche, sia quelle 1D-monodimensionali che 2D-bidimensionali, effettuate nell'ambito dello Studio di Compatibilità Idraulica, sono state condotte per tempo di ritorno TR pari a 200 anni, per quanto attiene le verifiche inerenti la gestione delle acque di piattaforma, si è fatto riferimento ad un tempo di ritorno TR pari a 25 anni.

**La soluzione di progetto consente di deperimetrare l'allagamento caratteristico di un tempo di ritorno TR200 nell'area in cui verranno realizzati i tronchi stradali del nuovo svincolo in località San Basilio, mediante la realizzazione di un canale che convoglia le acque di piena a valle delle nuove rampe di progetto evitando dunque una possibile ostruzione al naturale deflusso delle acque con conseguente peggioramento di una situazione già critica in termini di allagamento.**

### 6.5.8 Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Bari (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in fase di redazione, secondo le disposizioni dell'articolo 20 del D.Lgs. 267/2000, nonché ai sensi dell'articolo 57 del D.Lgs. 112/1998, dell'art.5 della LR 25/2000 e dell'articolo 6 della LR 20/2001 e s.m.i., è un atto di programmazione generale, che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie.

Lo schema di PTCP:

- delinea il contesto generale di riferimento e specifica le linee di sviluppo del territorio provinciale;
- stabilisce, in coerenza con gli obiettivi e con le specificità dei diversi ambiti territoriali, i criteri per la localizzazione degli interventi di competenza provinciale;
- individua le aree da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, con particolare riferimento ai Siti Natura 2000 di cui alle direttive n. 79/409/CEE e n. 92/43/CEE;
- individua le aree, nell'esclusivo ambito delle previsioni del Piano Urbanistico Territoriale Tematico (PUTT), da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni, al fine di perseguire la tutela dell'ambiente.

Lo schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale per la Provincia di Bari, assume dunque un ruolo di quadro generale di riferimento dinamico per la definizione di strategie di sviluppo territoriale. Esso si configura quale documento di carattere conoscitivo e tecnico-operativo, attraverso il quale predisporre un programma di interventi finalizzato alla conservazione, difesa, valorizzazione del territorio provinciale e corretta gestione delle risorse idriche. In relazione al caso specifico, nonostante il PTCP sia attualmente a livello di "schema", si è comunque considerato quanto dettato in riferimento agli ambiti del degrado del paesaggio e di aree di rilevante valore naturalistico e pregio ambientale.

Nelle successive figure si riportano gli stralci della cartografia di riferimento dello schema di PTCP in cui si individua l'area oggetto di intervento che rientra nel territorio comunale di Gioia del Colle in provincia di Bari.

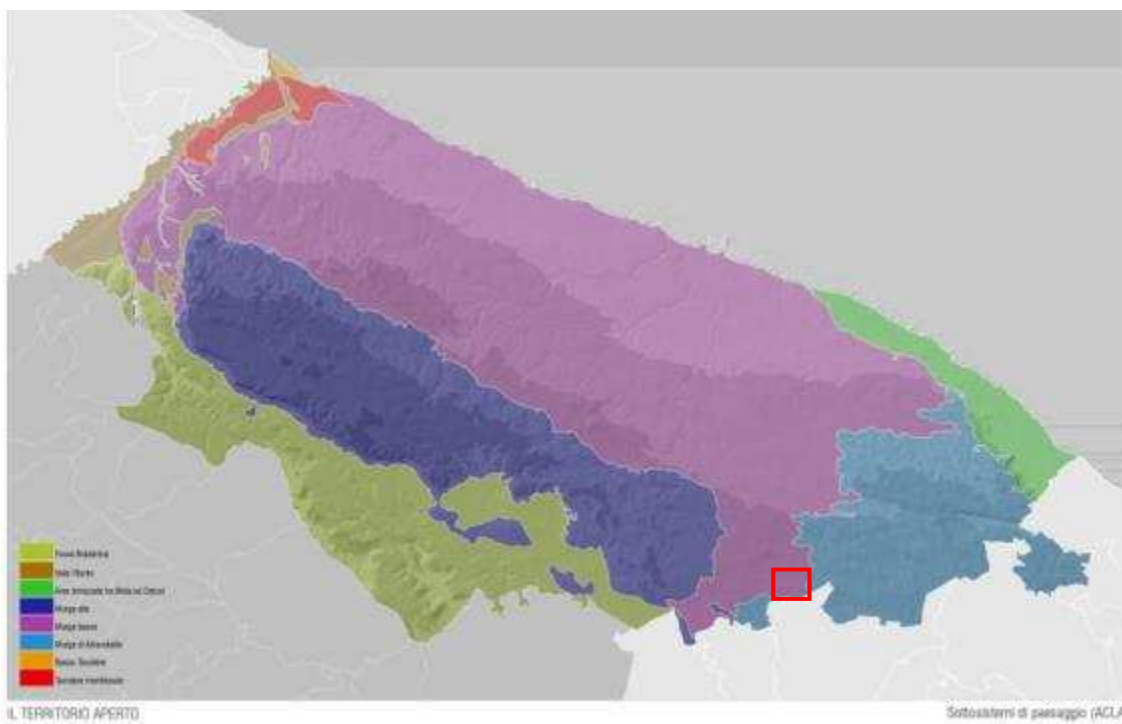


Figura 6-51. – Stralcio PTCP Provincia di Bari – Sottosistemi di Paesaggio



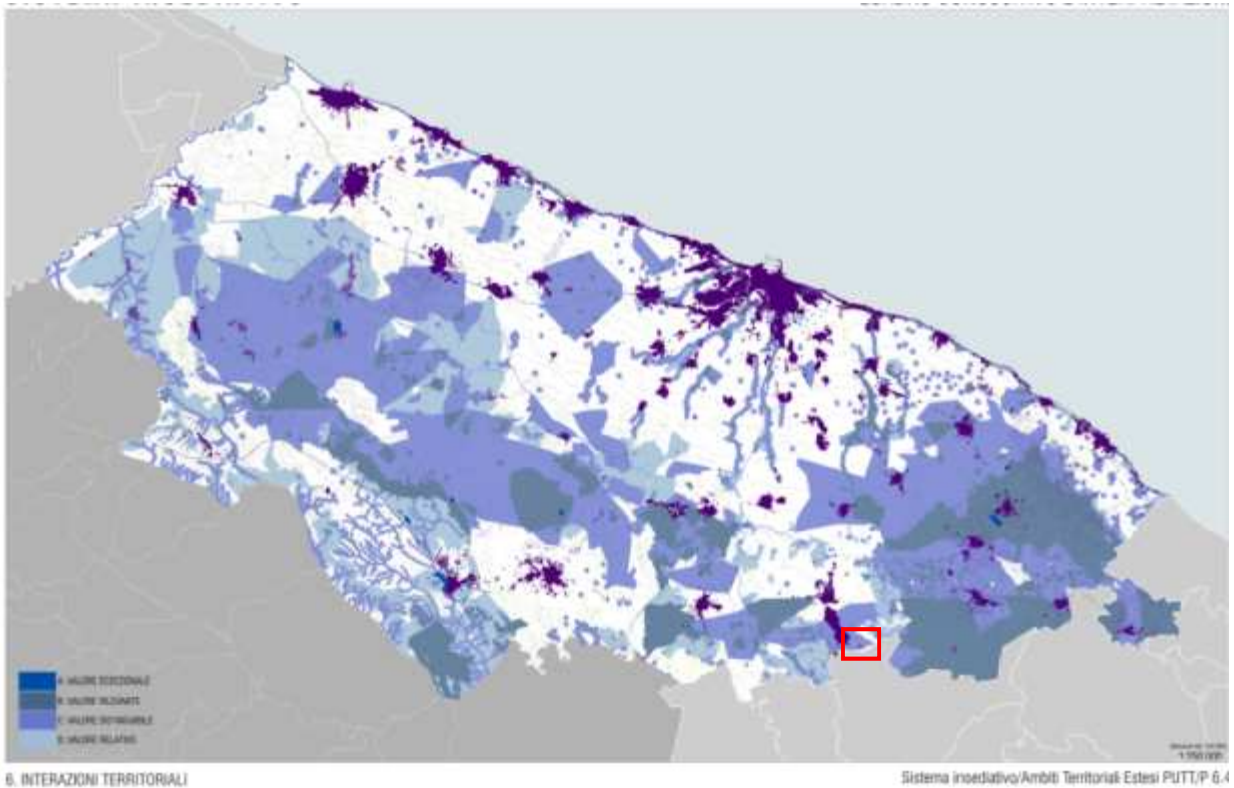


Figura 6-52. Stralcio PTCP Provincia di Bari – Sistema Insediativo Ambiti Territoriali Estesi

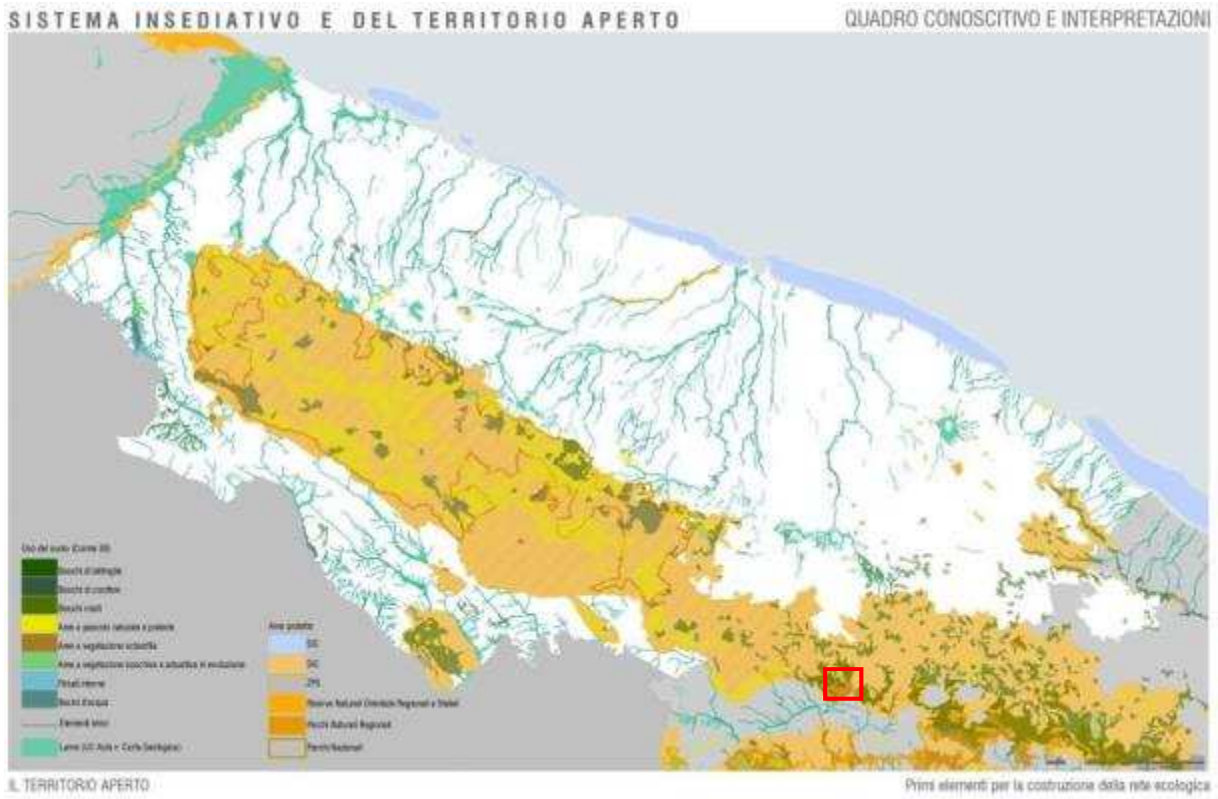
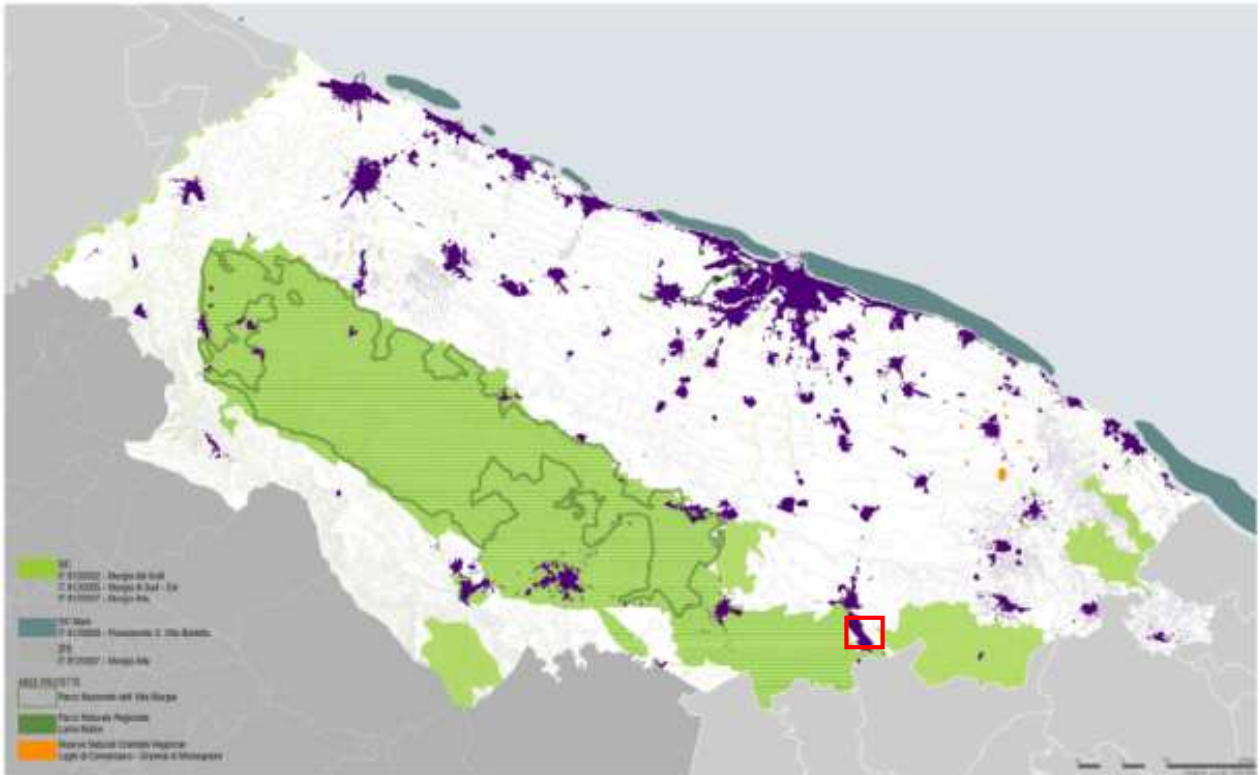


Figura 6-53. – Stralcio PTCP Provincia di Bari – Sistema della Rete Ecologica



6. INTERAZIONI TERRITORIALI

Sistema insediativo/Aree Protette 6.1

Figura 6-54. – Stralcio PTCP Provincia di Bari – Sistema Insediativo Aree Protette



Figura 6-55. – Stralcio PTCP Provincia di Bari – Carta dei Vincoli



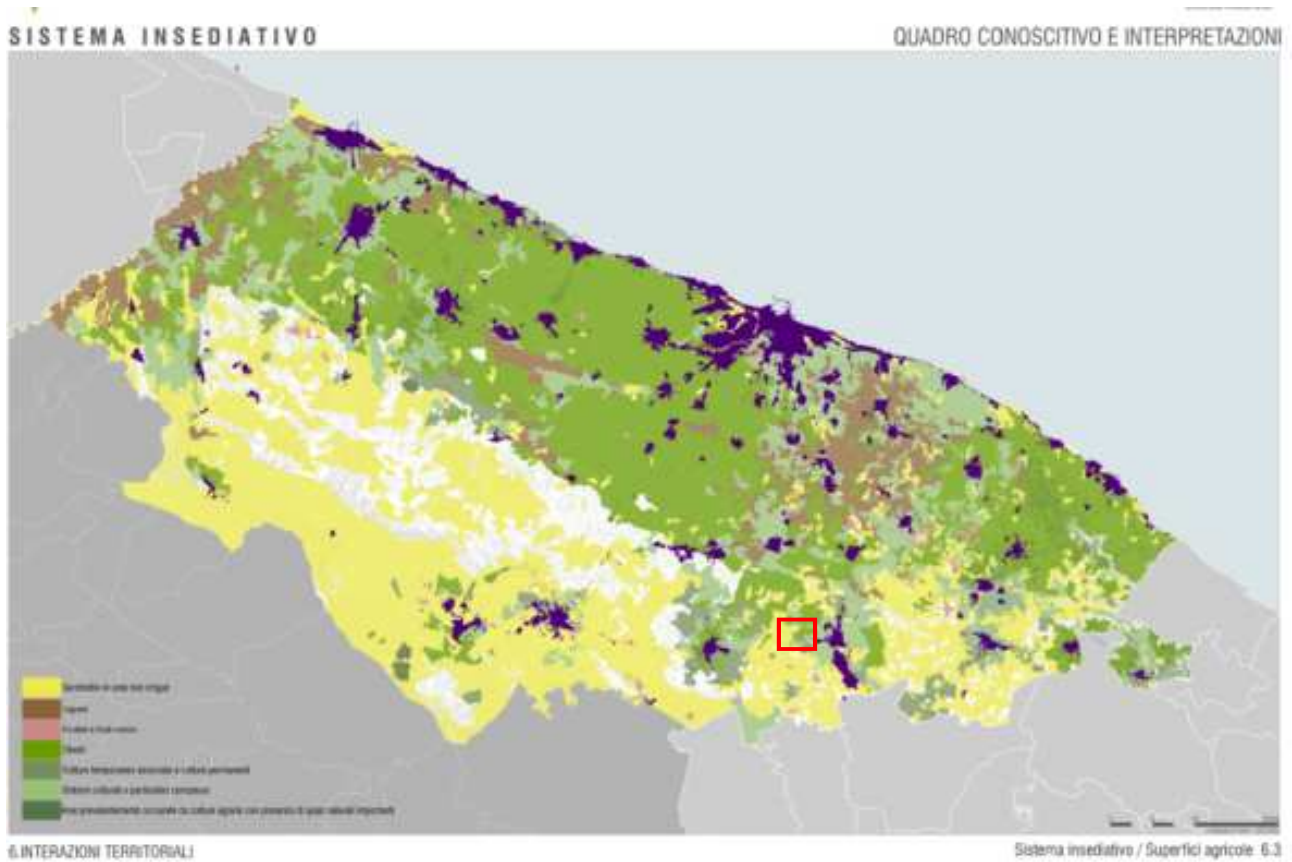


Figura 6-56. – Stralcio PTCP Provincia di Bari – Sistema Insediativo Superfici Agricole

**L'analisi della cartografia sopra riportata, evidenzia per il territorio in interesse la presenza dei medesimi vincoli e aree tutelate già precedentemente indicati nelle specifiche sezioni e Piani cui si rinvia per maggiori approfondimenti.**

Il PTCP delinea, inoltre, le Linee Strategiche riferite al Sistema dei Trasporti e della Mobilità da attuare mediante opportune azioni. Tra queste, alla sezione 3 è dedicata alla Mobilità e Trasporti di piano si evidenzia che il potenziamento dei principali assi di collegamento radiale sul capoluogo (SS 16 nord e sud; SS 96 e SS 100) non è solo una delle azioni necessarie per attenuare le attuali criticità della rete stradale, ma è anche elemento strutturante dei sistemi insediativi.

Nella figura seguente estratta dalla apposita sezione dedicata alla Mobilità e trasporti emerge che il tratto della SS 100 rientra sicuramente tra quelle di maggiore criticità.



**Criticità sulle reti stradali extraurbane della Provincia di Bari nella fascia oraria 7.30-9.30**

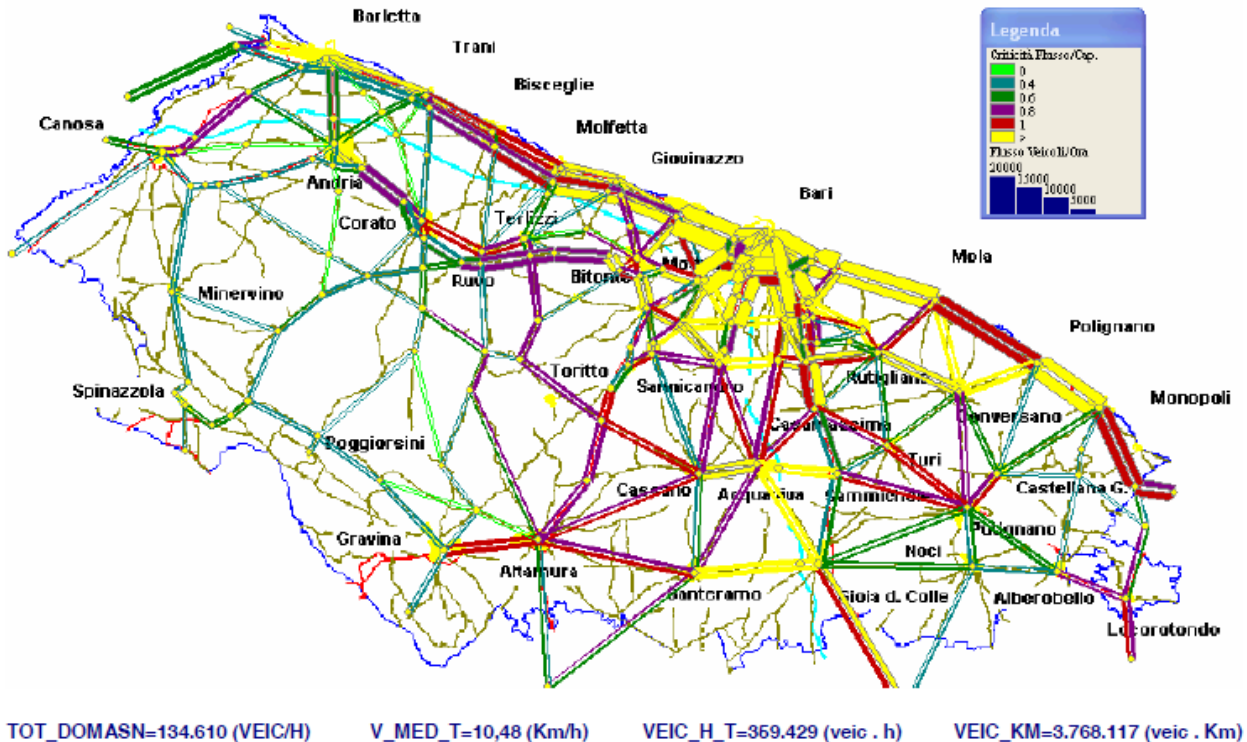


Figura 6-57. Rappresentazione delle criticità sulle reti stradali extraurbane provinciali

Alla sezione 3.5 dedicata alla Sicurezza stradale, sulla base degli studi e analisi condotte il Piano individua gli interventi prioritari sulle principali reti stradali provinciali e statali che attraversano il territorio provinciale per la possibile eliminazione delle criticità rilevate.

Nel documento al punto B. –*Eliminazione delle criticità attualmente presenti nei sistemi di trasporto* si riporta che: *le criticità rilevate nei sistemi di trasporto operanti sul territorio della Provincia di Bari sono di varia natura ed hanno cause diverse, che risiedono in diversi componenti dei sistemi; l'eliminazione di tali criticità, pertanto, è un'azione di carattere generale, che si articola in molteplici azioni specifiche diverse fra loro in dipendenza del tipo di criticità e della causa d'origine.*

*Nella realtà le disfunzioni che possono determinare condizioni critiche in sistemi complessi come quelli di trasporto sono estremamente varie e numerose; pertanto, è opportuno raggrupparle per categorie, secondo le quali distinguere diverse linee strategiche d'intervento:*

*B.0. : Ricostituzione della congruenza Domanda – Offerta nelle reti esistenti.*

*B.1. : Riequilibrio modale.*

*B.2. : Razionalizzazione dei Sistemi di Trasporto.*

**B.3. : Messa in sicurezza delle reti.**

Con riferimento all'intervento specifico e alle suddette linee strategiche di intervento si evidenzia la proposta di intervento B.0.1.7 la proposta di intervento di potenziamento dell'asse stradale SS100 Bari - Taranto.

**Proposta d'intervento:** **B.0.1.7.** : potenziamento dell'asse Bari Taranto (SS 100), con realizzazione della terza corsia fino a Casamassima.

**Eventuali altre Azioni di piano interessate:** B.1., B.2, B.3..

**Grado di priorità:** alto. Soprattutto nel tratto fra Bari e Casamassima, in molte ore della giornata, i volumi di traffico superano il livello capacità.

**Autonomia decisionale della Provincia:** nulla; si tratta di strada statale.

**Regolamentazione:** compatibilmente con le risorse disponibili, gli interventi di ammodernamento (inteso come aumento di capacità) dovrebbero essere resi obbligatori quando l'indice di criticità (volume di traffico/capacità) supera il valore di 0,8. Con riferimento al problema della sicurezza, gli interventi di messa in sicurezza dovrebbero essere imposti ogni volta che la serie storica di dati statistici indica il ripetersi di almeno un morto o un ferito grave all'anno.

Le linee strategiche definite al punto B.3 dedicato alla messa in sicurezza delle reti prevedono che **la messa in sicurezza, oltre all'eliminazione di particolari situazioni ad elevato rischio d'incidente, presenti in punti singolari della rete, consiste in generale nel ricondurre la sezione stradale alle caratteristiche fisiche e geometriche, previste dalle norme vigenti per il tipo di strada in esame, e realizzare adeguate strade di servizio nei tronchi ad elevata densità di accessi laterali.**

*La grande rilevanza assunta dal problema della sicurezza stradale, anche a livello europeo, spinge sempre di più a prestare maggiore attenzione ad un problema, che determina un elevato costo sociale in termini di danni a cose e persone e di perdita della vite umane.*

*L'Ente Provincia, nella sua qualità di proprietario e gestore di una delle reti stradali che più densamente serve il territorio, è caricata della responsabilità di garantire la "messa in sicurezza" della rete.*

*Questa azione, oltre che con una puntuale e tempestiva attività di manutenzione, deve svolgersi attraverso le seguenti attività:*

- Individuazione dei punti della rete a maggior rischio;
- **Eliminazione delle cause di rischio legate all'infrastruttura stradale.**

**Da quanto riportato emerge che l'intervento in progetto è compatibile con le linee strategiche generali del Piano e, in particolare con quelle definite nell'apposita sezione B**

### 6.5.9 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Taranto (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Taranto, adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 123 del 06/05/2010, costituisce l'atto di programmazione generale riferito all'intero territorio provinciale e definisce gli indirizzi strategici e l'assetto fisico e funzionale del territorio con riferimento agli interessi sovra comunali.

Il PTCP individua obiettivi generali e specifici. Gli obiettivi di ordine generale sono:

1. Sostenibilità delle trasformazioni sull'assetto paesistico-ambientale e compatibilità delle infrastrutture a rete con la salvaguardia della rete ecologica;
2. Riorganizzazione dei sistemi insediativi e degli usi del suolo per l'innalzamento della qualità di vita e aumento della competitività territoriale;
3. Organizzazione del sistema dell'armatura infrastrutturale e integrazione con il sistema insediativo.

Gli obiettivi specifici riguardano invece:

1.1 Tutelare gli elementi paesistico-ambientali esistenti e aumentare la superficie di salvaguardia delle aree di rilevanza paesistica mediante delocalizzazione di insediamenti esistenti o di previsione edificatoria;

1.2 Aumentare la difesa del suolo e dell'assetto idrogeologico con la sistemazione idraulica, idrogeologica e forestale per il consolidamento del suolo anche in relazione alle caratteristiche sismiche per la prevenzione di protezione civile;

1.3 Ricostruire gli ecosistemi naturali e la connettività ambientale, riducendo le interruzioni infrastrutturali per la salvaguardia del paesaggio rurale e delle aree agricole di pregio, rigenerando, altresì, le aree degradate al fine del recupero dei valori identitari e culturali;

1.4 Controllare le risorse idriche superficiali e sotterranee per prevenire processi di salinizzazione e difesa delle falde da nitrati;

2.1 Contenere il consumo del suolo, con la ricompattazione della forma urbana con al ridefinizione dei margini urbani, il recupero delle aree degradate e dismesse e la razionalizzazione delle reti tecnologiche;

2.2 Incrementare l'offerta di edilizia residenziale sociale integrata nel territorio urbano e incentivare la progettazione ecosostenibile;

2.3 Aumentare la dotazione di superficie a verde di livello comunale e sovra comunale;

2.4 Razionalizzare il sistema di gestione dei rifiuti;

2.5 Razionalizzare la produzione di energia prodotta da fonti rinnovabili e definire aree di rispetto da radiazioni elettromagnetiche in aree urbanizzate;

**3.1 Aumentare la sicurezza e l'accessibilità delle infrastrutture mediante la riduzione delle condizioni di congestione e ridurre l'impatto ambientale dei flussi di mobilità per migliorare la fruizione dei sistemi paesaggistico –ambientali;**

**3.2 Razionalizzare la programmazione viaria con la riduzione di nuove arterie, potenziamento di quelle esistenti e specializzazione e gerarchizzazione integrata delle varie modalità di trasporto;**

**3.3 Incrementare le modalità di trasporto pubblico con tecnologie innovative e potenziare la mobilità ciclabile;**

3.4 Rendere compatibili con i sistemi urbani gli insediamenti produttivi, operando -da un lato- la riduzione delle emissioni in atmosfera e dei rischi industriali, gerarchizzando le grandi strutture di vendita e dall'altro- evitando la dispersione delle attività produttive e gerarchizzando le grandi strutture di vendita.

## **6.6 COERENZA DELL'INTERVENTO CON I PIANI TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BARI E TARANTO**

Con riferimento agli obiettivi dei Piani Territoriali di Coordinamento delle Province interessate sopra analizzati, non si rileva alcuna incompatibilità alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

Al contrario, l'intervento risulta in linea con i relativi indirizzi strategici riferiti alla Messa in sicurezza delle reti stradali anche mediante la realizzazione di adeguate strade di servizio ove sono presenti situazioni di maggiore rischio per elevata presenza di accessi ed immissioni dirette.



## 6.7 PIANI URBANISTICI COMUNALI

### 6.7.1 Piano Regolatore Comunale di Gioia del Colle

Il Comune di Gioia del Colle è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 537 del 27 febbraio 1974, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 76 del 21 marzo 1974.

Come evidenziato dallo stralcio del PRG di seguito riportato, l'intervento in oggetto rientra in zona E2 "Verde Agricolo".

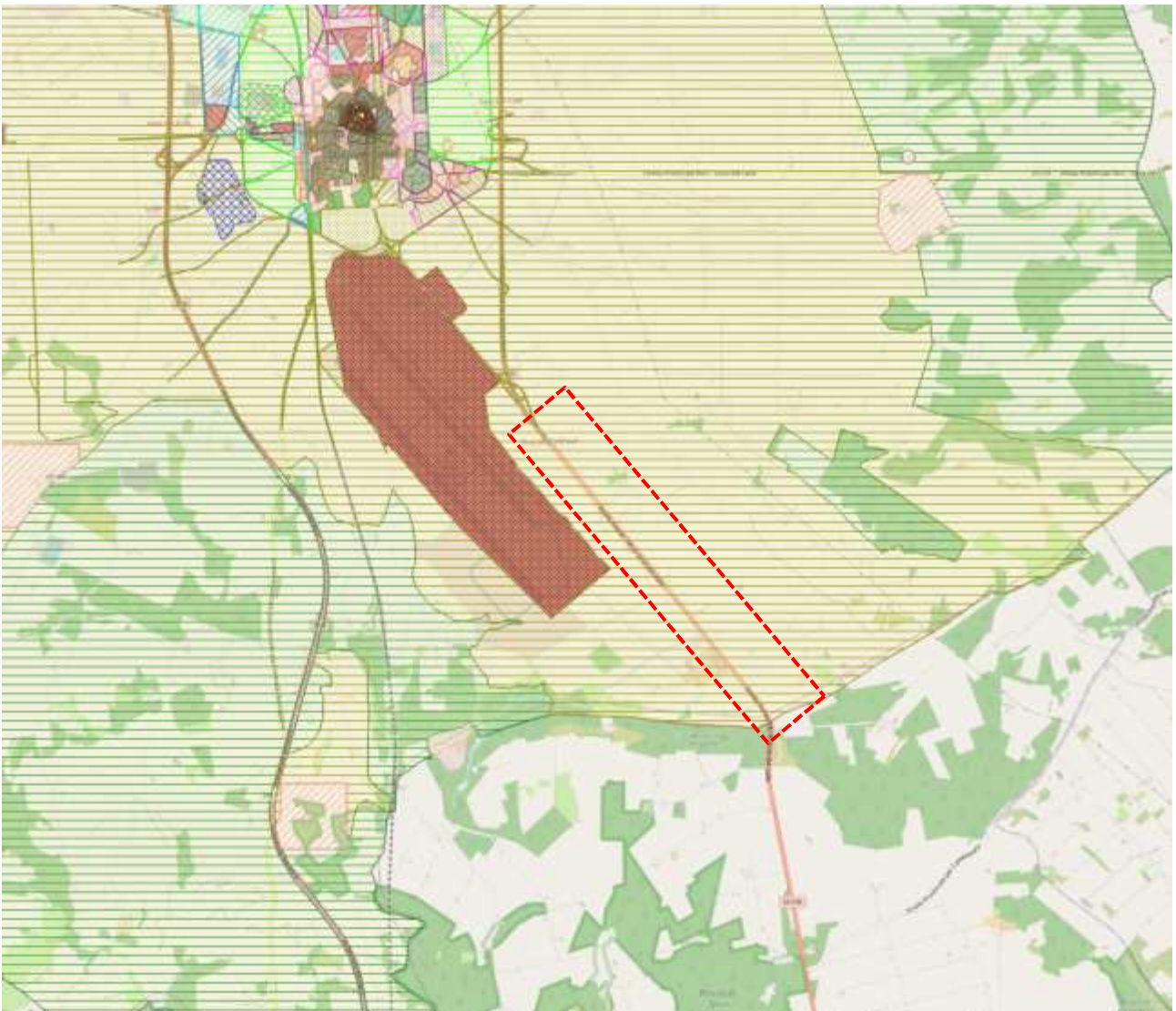


Figura 6-58. Stralcio PRG Comune di Gioia del Colle( fonte <https://sit.egov.ba.it/it/map/urbanistica-Gioia-del-Colle>)



Figura 6-59. Legenda Stralcio PRG Comune di Gioia del Colle( fonte <https://sit.egov.ba.it/it/map/urbanistica-Gioia-del-Colle>)

Tali zone sono normate dall'art. 20 delle NTA del Piano, modificato con deliberazione di G.R. n. 1263 del 15.2.1982, che prescrive:

#### Art. 20 (Zone agricole E2)

Tali zone sono destinate prevalentemente all'esercizio delle attività boschive ed agricole e di quelle connesse alla predetta attività. In tali zone sono consentite:

- case di abitazione, fabbricati rurali quali stalle, porcili, ricoveri per macchine agricole, serbatoi idrici e simili;
- costruzioni adibite alla lavorazione dei prodotti delle attività di queste zone, ed all'esercizio delle necessarie macchine.

In tali zone il P.R.G. si attua attraverso intervento diretto su una superficie minima di intervento  $S_m = mq. 6.000$ , applicando i seguenti indici e parametri:

- Per la casa di abitazione per gli addetti alla conduzione, alla coltivazione ed all'esercizio dell'azienda agricola: -  $I_f$  = Indice di fabbricabilità fondiaria =  $0,03 mc/mq.$ ; -  $H$  = Altezza massima del fabbricato =  $ml. 8,00$ ;
- Per le altre costruzioni consentite: -  $I_f$  = Indice di fabbricabilità fondiaria =  $0,1 mc/mq.$ ; Per usufruire dell'indice di fabbricabilità fondiaria superiore a  $0,05 mc/mq.$  occorre il parere favorevole del Settore Urbanistico dell'Assessorato regionale all'Urbanistica. -  $H$  = Altezza massima del fabbricato =  $ml. 8,00$ , salve corpi speciali per i quali valgono le norme di cui all'art. 19 N.A.T. del P.R.G.; -

$D_c$  = Distanza dai confini =  $H/2$ ; -  $D_s$  = Per le distanze dalle strade valgono le norme di cui al D.M. 1.4.1968, n. 1404 e comunque si applicano i valori non inferiori a  $10,00 mt.$  Per superfici inferiori a  $mq. 6.000$  e non minori di  $mq. 1.000$  è consentita la costruzione di un "vano appoggio" ad uso deposito materiali ed attrezzature aventi la superficie lorda non superiore a  $mq. 30$  e l'altezza massima di  $mt. 4,00$ , dalla linea di gronda.

Per la realizzazione di insediamenti connessi con la valorizzazione dell'agricoltura e zootecnia, si possono superare i valori in precedenza fissati per l'indice di fabbricabilità fondiaria, previa applicazione della procedura di deroga dell'art. 16 della legge 6-8- 1967 n. 765 e della L.R. n. 56/1980 art. 30.

Per la distanza dalle strade, valgono le norme di cui al D.M. 1-4-1968 n. 1404, ed in ogni caso si applicano i valori non inferiori a m. 20,00.

### 6.7.2 Piano Regolatore Generale di Mottola

Il Comune di Mottola è dotato di PRG adeguato alla Delibera di G.R. n 2018 del 09/12/03. L'intervento previsto in progetto ricade nelle seguenti aree:

Frazione di San Basilio art. 2.32

Zona E -aree produttive agricole art. 2.37 norme generali

Zona E 1 - agricola normale art. 2.38

Zona E 2 - agricola d'interesse paesistico art. 2.39

Zona E 4 – bosco o macchia mediterranea art. 2.41

Aree destinate alla viabilità e fasce di rispetto stradale art. 2.5

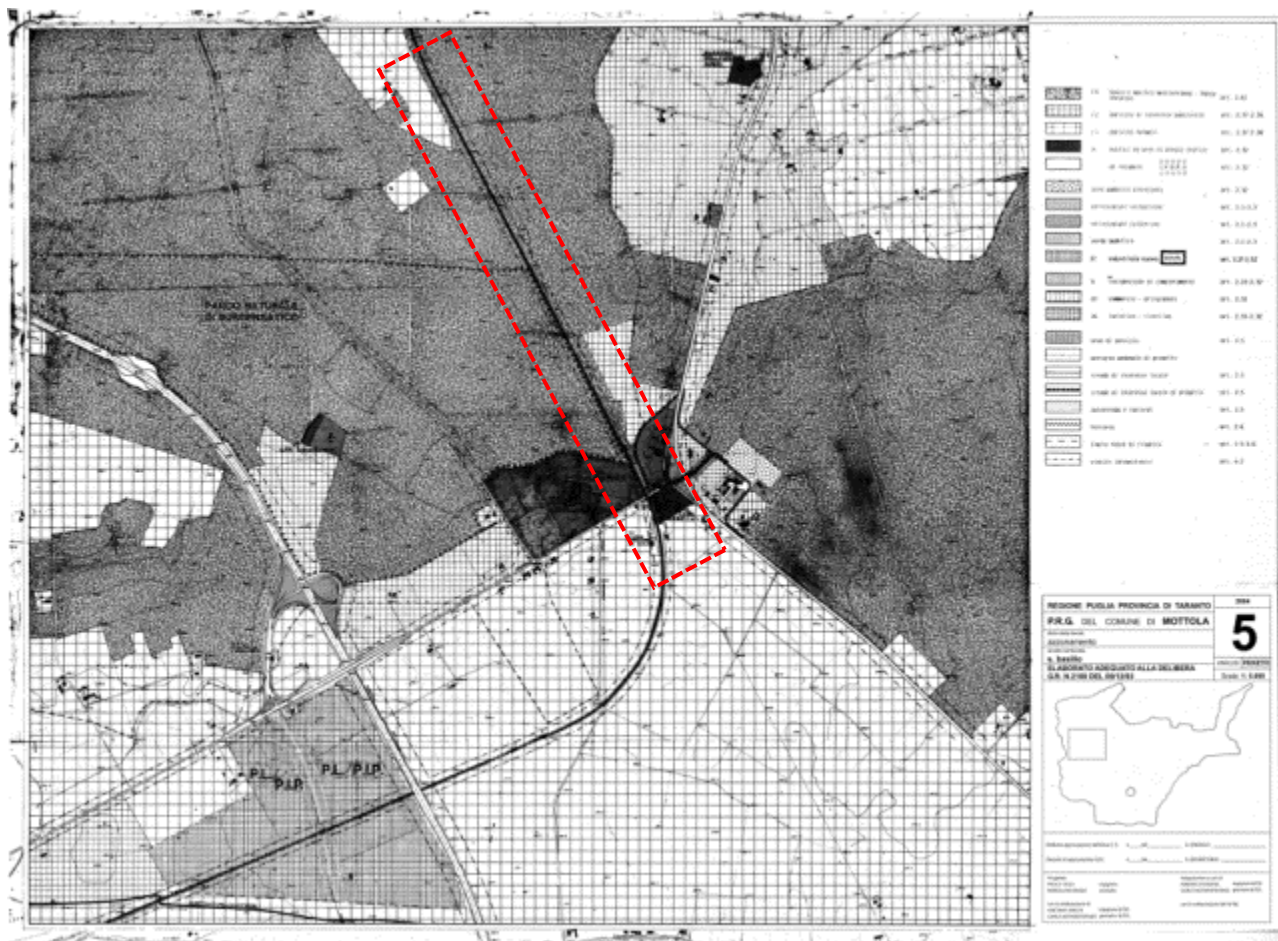
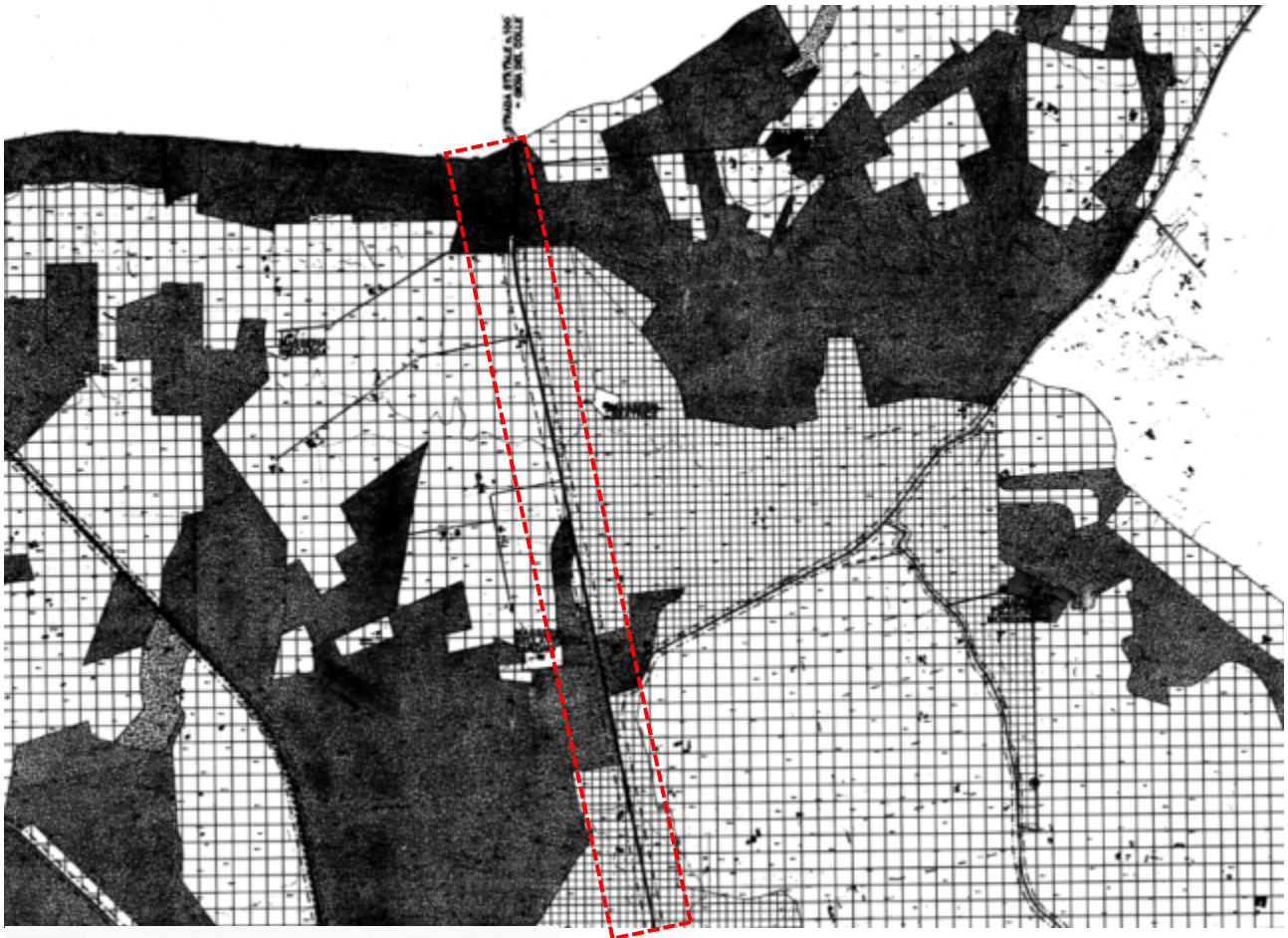


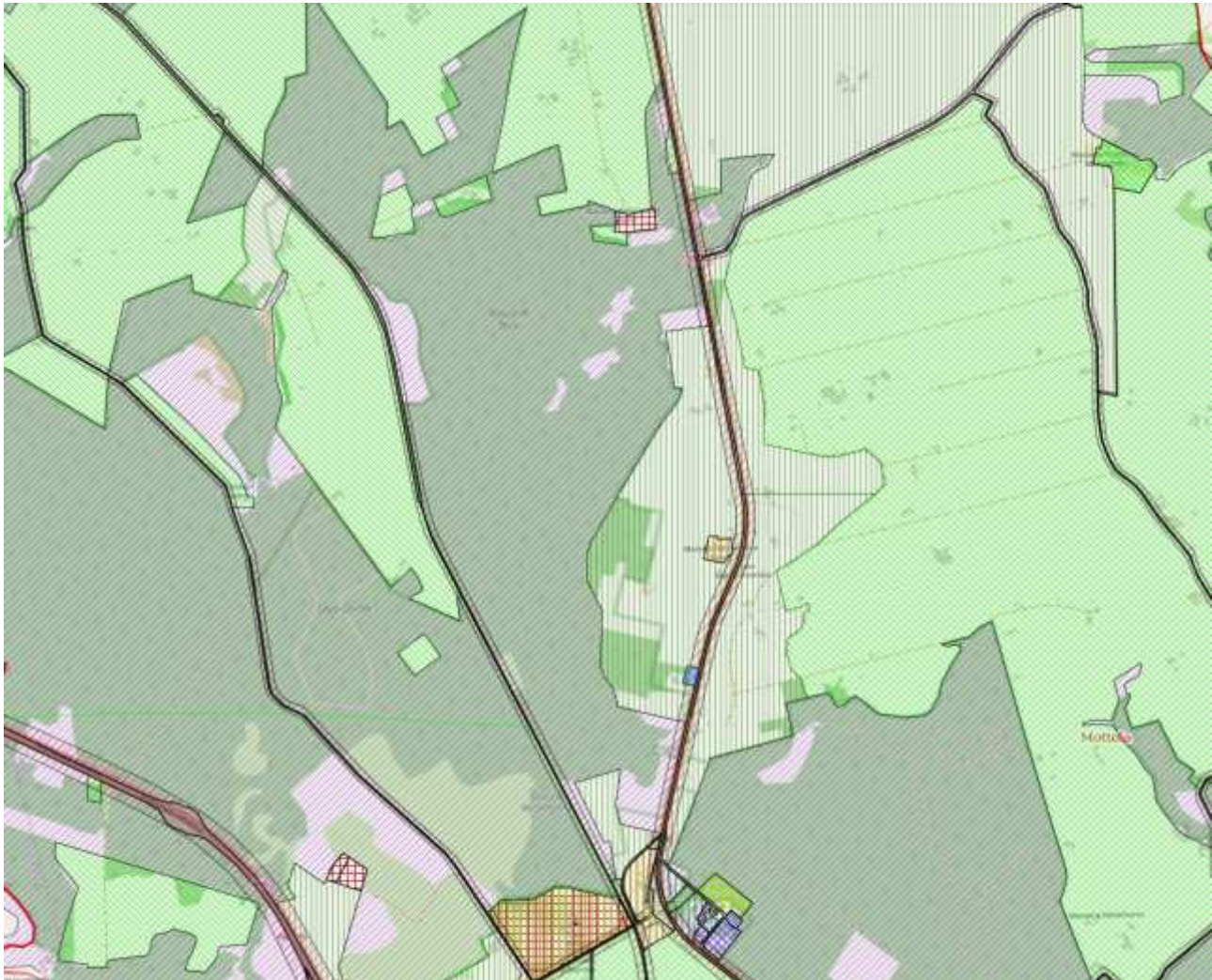
Figura 6-60. Comune di Mottola - Stralcio tav.5 azzonamento PRG Adeguato alla Delibera di G.R. n 2108 del 09/12/2003





	masserie di pregio ambientale	art. 2.14
	masserie di pregio storico	art. 2.13
	zone residenziali	art. 2.10/26
	zone artigianali ed industriali	art. 2.27/30
	impianti	art. 2.9
	attività estrattive	art. 2.31
	cave sante	art. 2.31
	zone turistiche / turistico residenziali	art. 2.33/36
	L1 agricola normale	art. 2.37-2.38
	L2 agricola di interesse paesistico	art. 2.37-2.38
	ES tutela degli elementi geomorfologici	art. 2.40
	L4 bosco e macchia mediterranea	art. 2.41
	aree archeologiche	art. 2.8
	cripte e villaggi rupestri	art. 2.8
	strade di interesse locale	art. 2.5
	strade di media importanza	art. 2.5
	strade di grande comunicazione	art. 2.5
	autostrade	art. 2.5
	ferrovia	art. 2.6
	percorsi turistici e archeologici	art. 2.6
	tracciato presunto Via Appia Consolare	art. 2.6
	limite fasce di rispetto	art. 2.5-2.6-4.3
	parco naturale	art. 2.4
	parco archeologico	art. 2.4

Figura 6-61. Comune di Mottola - Stralcio tav.3 azzonamento PRG Adeguato alla Delibera di G.R. n 2108 del 09/12/2003



- |   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p><b>A - Centro storico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A - Centro storico (Art. 2.10-2.11-2.12)</li> <li>A - Edifici ed aree di pregio storico (Art. 2.6)</li> </ul> <p><b>B1 - Area di recupero</b> (Art. 2.10-2.16)</p> <p><b>B2 - Completamento a densità elevata</b> (Art. 2.10-2.17)</p> <p><b>B2 - Area scoperta parziale</b> (Art. 2.10-2.17)</p> <p><b>B3 - Completamento a densità media / Turistico ricettivo</b> (Art. 2.10-2.18)</p> <p><b>B4 - Verde Privato</b></p> <p><b>C1 - Piano Esecutivo della Collina di S. Caterina</b> (Art. 2.20-2.23)</p> <p><b>C2 - Zone di espansione a Tipologie Uni-Bifamiglie</b> (Art. 2.20-2.25)</p> <p><b>C3 - Zone di Espansione Residenziale</b> (Art. 2.20-2.25)</p> <p><b>CE - Piani Esecutivi Vigenti</b> (Art. 2.20-2.21)</p> | <p><b>D1 - Zona Angolare Esistente</b></p> <p><b>D2 - P.I.F. Vigenti</b> (Art. 2.30)</p> <p><b>D3 - Zona Angolare a Industrializzazione Nuova</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D.3.a-PRPL (Art. 2.30)</li> <li>D.3.b-PRPL (Art. 2.30)</li> <li>D.3.c-PRPL (Art. 2.30)</li> </ul> <p><b>DE1 - Zone Produttive Agricolture</b> (Art. 2.32)</p> <p><b>DE2 - Zone per Subentro / Area per i servizi</b> (Art. 2.33)</p> <p><b>DE - Attività Zootecne</b> (Art. 2.31)</p> <p><b>DE.1 - Zone Turistico - Recreative</b> (Art.2.33-2.34)</p> <p><b>DE.2 - Infrastrutture turistiche e Camping</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>DE.2 - Aree per Campeggio (Art. 2.35)</li> <li>DE.2 - Infrastrutture Sportive (Art. 2.35)</li> </ul> <p><b>DE.3 - Zone Turistico - Ricettive</b></p> <p><b>DE.4 - Aree di Recupero Ambientale</b></p> <p><b>DE - Industrializzazione Nuova</b> (Art. 2.27-2.30)</p> | <p><b>E1 - Zona Agricola Normale</b> (Art. 2.27-2.30)</p> <p><b>E2 - Zona Agricola di Interesse Paesistico</b> (Art. 2.27-2.30)</p> <p><b>E3 - Zone di Tutela Elementi Geo-Morfologici</b> (Art. 2.40)</p> <p><b>E2.03 - Zone E2 ed E3</b></p> <p><b>E2.1 - Zone di Tutela della Collina di Mottola</b> (Art. 2.28)</p> <p><b>E4 - Bosco e Macchia Mediterranea</b> (Art. 2.41)</p> <p><b>E4 - Zona Agricola Tipo A</b> (Art. 2.38)</p> <p><b>Zona F (Art. 2.4)</b></p> <p><b>Zone intermedie e Aree di impatto</b> (Art. 2.7)</p> <p><b>Masere di Poggio Ambroale</b> (Art. 2.14)</p> <p><b>Masere di Poggio Sisto</b> (Art. 2.15)</p> <p><b>Area Pubblica Attesa</b> (Art.2.32)</p> <p><b>Area di servizio</b> (Art. 2.32)</p> <p><b>Scuola</b> (Art. 2.14.2)</p> <p><b>Infrastrutture Turistiche</b> (Art. 2.14.3)</p> <p><b>Infrastrutture Sportive</b> (Art.2.35)</p> | <p><b>Parco di P.L.</b> (Art. 2.36.1)</p> <p><b>Piani di Recupero</b> (Art. 2.20.3)</p> <p><b>Piani Esecutivi</b> (Art. 2.20.3)</p> <p><b>Regio Turistico Marinaia</b> (Art. 2.3)</p> <p><b>Strade</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Strada di grande importanza (Art. 2.8)</li> <li>Strada di media importanza (Art. 2.8)</li> <li>Strada di Interesse Locale al Progetto (Art. 2.8)</li> <li>Strada di Progetto (Art. 2.8)</li> <li>Viale di Progetto (Art. 2.8)</li> <li>Viale</li> <li>Traffico previsto dalla via Ajello Costabile (Art. 2.8)</li> </ul> <p><b>Verde pubblico</b> (Art. 2.14.3)</p> <p><b>Viale Strategico</b> (Art. 4.2)</p> <p><b>Zone Archeologiche</b> (Art. 2.8)</p> |
|---|---|--|---|

Figura 6-62. Comune di Mottola – PRG: Stralcio azzonamento Adeguato alla Delibera di G.R. n 2108 del 09/12/2003 (fonte: webgis comune di Mottola)



Le NTA facenti parte integrante del PRG per tali zone con riferimento ai rispettivi articoli pongono le seguenti prescrizioni:

**art. 2.32 - Frazione di San Basilio**

*La frazione di San Basilio è principalmente destinata dal P.R.G. ad accogliere le strutture di scambio tra S.S.100, autostrada e territorio. Per facilità di lettura vengono radunate sotto un unico articolo le norme riguardanti l'azzonamento della frazione di San Basilio, corrispondenti allo azzonamento della tavola n° 5, del P.R.G. aree per sistemazioni stradali.*

*Il P.R.G. prevede di bloccare tutti gli attraversamenti della S.S. 100 con la realizzazione dell'abbassamento della sede stradale e con un sovrappasso a due sensi di marcia per il servizio delle aree di San Basilio.*

*Il progetto esecutivo sarà concordato con A.N.A.S. ed in quella sede si dovrà tenere conto della situazione dei luoghi e dei manufatti esistenti.*

*In attesa dell'approvazione dell'ANAS di tale proposta e della predisposizione del progetto definitivo e dei manufatti relativi potrà essere realizzato un unico incrocio a raso, canalizzato (ed eventualmente semaforizzato). Non sono ammessi altri accessi lungo la strada S.S.100.*

**art. 2.37: Zona E -aree produttive agricole**

*Le zone agricole sono tutte le parti del territorio destinate alle attività agricole e forestali, ovvero recuperabili a tali attività o comunque destinate ad attività connesse con le produzioni agricole e forestali, non soltanto con funzione produttiva ma anche con funzione di salvaguardia del sistema idrogeologico, del paesaggio agrario e dell'equilibrio ecologico e naturale.*

*Nelle zone agricole gli interventi di nuova costruzione o di nuovo impianto sono consentiti solo in quanto funzionali alla produzione agricola della zona e rispondenti alle necessità economiche e sociali degli operatori agricoli e in quanto si configurino come interventi di miglioramento fondiario.*

*Nelle zone agricole è sempre ammessa la costruzione di impianti pubblici a rete (telecomunicazioni, trasporto di energia, acquedotto, fognature, ecc.) e dei relativi manufatti (cabine di trasformazione, ecc.). [...]*

**art. 2.38: Zona E 1 - agricola normale**

*Nella zona E 1 sono ammessi tutti gli interventi elencati nel precedente articolo, nel rispetto delle seguenti prescrizioni: Interventi del tipo a) e b): [...]*

**art. 2.39: Zona E 2 - agricola d'interesse paesistico**

*La zona E2 comprende aree in cui è preminente la tutela del paesaggio, per vicinanza di complessi monumentali o di imponenti zone boscate, o per la presenza di vincolo paesistico ai sensi della L. 1497/39.*

*In tali zone è fatto obbligo di mantenere le alberature esistenti, le recinzioni in muro a secco e tutti gli elementi culturali e paesaggistici presenti.*

*In particolare per la zona compresa nel perimetro di vincolo paesistico esistente, situata a sud dell'abitato di Mottola, è fatto obbligo di segnalare alla Amministrazione Comunale, qualunque trasformazione delle colture presenti che comporti movimenti di terra, abbattimento o sostituzione di colture legnose, demolizione di muri a secco.*

*Le nuove costruzioni che si rendessero necessarie dovranno essere localizzate con particolare attenzione all'ambiente (a tal fine, fotografie del sito prese da differenti punti di vista ed eventuali fotomontaggi, potranno essere richiesti dall'Ufficio Tecnico Comunale) e dovranno armonizzare per materiali e colori, con le costruzioni tradizionali esistenti.*

*Nelle zone di interesse paesistico sono ammessi tutti gli interventi di cui all'art.2.37 nonché quelli di cui al quinto comma lett. d), delle N.T.A. (costruzioni di impianti tecnici e tecnologici al servizio del territorio agricolo, delle produzioni e delle strutture aziendali, ad iniziativa di imprenditori singoli ed associati, quali: caseifici, cantine, spacci di prodotti aziendali locali, frantoi, frigoriferi per la conservazione dei prodotti, officine per la riparazione di macchine agricole, ecc., costruzione di abitazioni per il personale di custodia degli impianti), limitatamente alle aziende agricole con edifici esistenti alla data di adozione del P.R.G. [...]*

*Per gli interventi ammessi valgono le prescrizioni e gli indici previsti per la zona E 1.*

**art. 2.41: Zona E 4 – Bosco o macchia mediterranea**

*Le zone boscate o coperte da macchia mediterranea sono automaticamente soggette a vincolo paesistico ai sensi della L. 1497/39 dalla L.431/85,art. 1,g), ancorchè percorse o danneggiate dal fuoco.*



*Tali zone possono far parte di terreni agricoli ai fini del calcolo degli indici di fabbricabilità, ma devono essere mantenute a bosco o macchia e/o rimboschite nel caso di danneggiamenti da incendio o altri.*

*In caso di rimboschimento vanno utilizzate le essenze vegetali presenti nell'area.*

*Sono escluse tutte le attività che comportano edificazione ad eccezione della realizzazione di strade sterrate taglia-fuoco o necessarie per il passaggio dei mezzi antincendio e di soccorso.*

*Le zone boscate e a macchia mediterranea del territorio comunale di Mottola sono spesso in precarie condizioni di vegetazione sia per eccessiva pratica della ceduzione sia perché in più punti percorse e distrutte da incendi. In queste aree potranno essere accolti e approvati solo progetti di rimboschimento, conversione da ceduo ad alto fusto, miglioramento, recupero e ricostituzione delle superfici boscate e a macchia mediterranea. Tali progetti dovranno essere finalizzati unicamente alla formazione di nuove superfici boscate e al recupero della vegetazione forestale esistente, soprattutto quella percorsa dal fuoco, nonché al presidio idrogeologico dei terreni in esame. **All'interno di queste zone è vietata la viabilità carrabile, il parcheggio, edificazione.** Sarà possibile realizzare, previa presentazione di idonea progettazione e solo su tracciati già esistenti e nel rispetto della giacitura naturale dei terreni, percorsi pedonali in terra battuta. Gli stessi progetti dovranno essere redatti da progettisti o gruppi di progettazione obbligatoriamente integrati da un tecnico laureato in scienze agrarie e forestali.*

art. 2.5: Aree destinate alla viabilità e fasce di rispetto stradale

*1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.*

*2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:*

- a) 60 m per le strade di tipo A;
- b) 40 m per le strade di tipo B;
- c) 30 m per le strade di tipo C;
- d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle «strade vicinali» come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice;
- e) 10 m per le «strade vicinali» di tipo F.

*3. Fuori dai centri abitati, [...], le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:*

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo B;
- c) 10 m per le strade di tipo C.

*4. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:*

- a) 5 m per le strade di tipo A, B;
- b) 3 m per le strade di tipo C, F.

*5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza.*

[...]

### **Fasce Di Rispetto Stradale**

*Le fasce di rispetto stradale sono destinate all'ampliamento e alla creazione di nuovi spazi per il traffico pedonale e veicolare e a costituire fasce di protezione al nastro stradale stesso.*

*Sono inedificabili, anche nel sottosuolo, ma sono comprese nelle singole zone omogenee ai fini delle determinazioni volumetriche. Nelle stesse è fatto divieto di localizzazione di depositi a cielo aperto (sfasciacarrozze). E' prescritta la sistemazione del suolo e la previsione di barriere arboree.*

*In tali aree è ammessa la sola edificazione di attrezzature per i trasporti (pensiline, chioschi, distributori di carburante), parcheggi, impianti pubblici, elementi di arredo urbano, piantumazione e sistemazione a verde.*

*La Concessione edilizia per tali interventi, è subordinata al rilascio della approvazione degli Enti territoriali competenti (ANAS, Provincia, ecc) per quanto concerne gli accessi alla strada e le distanze da rispettare.*

## 6.8 COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni interessati, si evince che le aree oggetto d'intervento rientrano prevalentemente in Contesti Agricoli.

La fattibilità dell'intervento è pertanto conseguente alla conformità urbanistica che potrà derivare dal procedimento di **Variante allo strumento urbanistico vigente secondo quanto disposto dall'art. 19 del DPR 327/2001 e s.m.i. e dell'art. 12 della L.R.3/2005, come modificato dall' art. 6 della LR 19/2013, con contestuale vincolo preordinato all'esproprio.**

## 7 TABELLA RIASSUNTIVA DELLA COERENZA DELL'INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Nel presente paragrafo vengono riepilogati i profili di coerenza e conformità dell'opera in progetto con gli obiettivi di assetto paesaggistico, ambientale, territoriale e urbanistico espressi negli strumenti della pianificazione considerata.

VINCOLO	COERENZA DEL PROGETTO
<i>Piano Generale della Mobilità</i>	Il progetto è in linea con gli obiettivi del Piano
<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i>	Il progetto è in linea con gli obiettivi del Piano
<i>Documento Economia e Finanza (DEF 2022)</i>	Il progetto è in linea con gli obiettivi del Documento
<i>Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)</i>	L'intervento è in linea con l'obiettivo di "Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali" del PNSS.
<i>Piano Regionale dei Trasporti</i>	L'intervento è in linea con il <u>Piano Attuativo 2015-2019</u> del PRT che identifica lo specifico tratto della SS100 compreso tra i Km 44+500 e 52+600, con codice s2022a e 2022b riferiti al Completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione di tipo B inquadrando rispettivamente tra gli interventi già contenuti nel Piano Attuativo 2008-2013 quali interventi finanziati /in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020 e Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare – attuazione prevista oltre il 2020.  In relazione al nuovo <u>Piano Attuativo 2021 -2030</u> in fase di redazione, adottato ma non ancora approvato, l'intervento in oggetto viene ricompreso tra quelli ritenuti in linea con gli indirizzi operativi del PA 2021 -2030 e individuato con codice S60 ovvero tra le opere previste dal PA 2015-2019 e finanziate con fondi pregressi (Orizzonte Temporale 2030).
<i>Parchi e Aree Naturali Protette</i>	L'intervento intercetta i seguenti siti tutelati dalla Rete Natura 2000: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ZPS IT9120007 "Murgia Alta"</li> <li>✓ SIC IT9130005 "Murgia di Sud Est" ;</li> <li>✓ Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine EUAP0894</li> <li>✓ IBA 135 "Murge"</li> </ul> L'intervento rientra, pertanto, nella fattispecie di cui all'art. 6, comma 7, lettera b) del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. di cui al D. Lgs n. 104/2017. La fattibilità dell'intervento è condizionata alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale e del Parere dell'Ente Parco il cui Ente Gestore è attualmente rappresentato dalla Provincia di Taranto.
<i>Vincolo idrogeologico</i>	Il tracciato di progetto interferisce per un tratto di circa 1,2 Km, con aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico.  Ai sensi dell'art 20 del R.D. 3267/1923 la realizzazione dell'intervento risulta subordinata all'acquisizione del nulla osta da parte dell'Autorità forestale competente che, ai sensi del Regolamento Regionale n. 9 dell'11/03/2015, risulta di competenza della struttura afferente alla Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali di Bari – Taranto.



<p><i>Vincoli ai sensi del DL 42/2004</i></p>	<p>L'intervento interferisce con beni vincolati ai sensi dell'art. 142 del Dlgs 42/2204.</p> <p>Ai sensi dell'art.146 del D.lgs 42/2204, l'intervento è subordinato all'acquisizione dell'<b>Autorizzazione Paesaggistica</b>.</p>
<p><b>Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR)</b></p>	<p>In relazione alla compatibilità dell'intervento con le Prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici interferenti, <b>l'intervento è subordinato all'acquisizione di Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR</b>.</p> <p><u>Ai sensi del comma 1 del suddetto art. 95 "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 di competenza della Regione Puglia".</u></p>
<p><b>Piano Stralcio di Bacino Per L'assetto Idrologico (PAI)</b></p>	<p>La compatibilità del progetto al Piano è vincolata dal rispetto delle prescrizioni previste dagli articoli 7-8-9, delle NTA del PAI che richiedono la predisposizione di uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che attesti compiutamente gli effetti a monte ed a valle dell'area interessata dalle opere di progetto.</p> <p>E' stato redatto, a tal fine, uno studio di verifica degli effetti sul regime idraulico del tratto che interferisce con aree a rischio idraulico individuate ( località San Basilio) mediante simulazioni ante e post intervento, con modello matematico monodimensionale e bidimensionale, assumendo idrogrammi di piena duecentennale.</p> <p>Lo studio ha consentito di dimostrare come la soluzione di progetto consente di deperimetrare l'allagamento caratteristico di un tempo di ritorno TR200 nell'area in cui verranno realizzati i tronchi stradali del nuovo svincolo in località San Basilio, mediante la realizzazione di un canale che convoglia le acque di piena a valle delle nuove rampe di progetto evitando dunque una possibile ostruzione al naturale deflusso delle acque, migliorando di fatto una situazione attualmente critica in termini di allagamento.</p> <p><b>Si rileva che in merito al PFTE, l'Autorità di Bacino dell'Appennino Meridionale, con nota prot. n. 17103/2022 del 21-06-2022, ha espresso parere favorevole in quanto "coerente con le richiamate finalità generali del PAI" richiedendo comunque alcune integrazioni che sono state recepite nell'ambito dello sviluppo del Progetto Definitivo.</b></p>
<p><i>Piano Regolatore Generale (PRG) di Gioia del Colle</i></p>	<p>L'intervento è condizionato alla <b>Variante allo strumento urbanistico vigente</b> secondo quanto disposto dall'art. 19 del DPR 327/2001 e s.m.i. e dell'art. 12 della L.R.3/2005, come modificato dall' art. 6 della LR 19/2013, con contestuale vincolo preordinato all'esproprio.</p>
<p><i>Piano Regolatore Generale (PRG) di Gioia del Colle</i></p>	<p>L'intervento è condizionato alla <b>Variante allo strumento urbanistico vigente</b> secondo quanto disposto dall'art. 19</p>

---

	del DPR 327/2001 e s.m.i. e dell'art. 12 della L.R.3/2005, come modificato dall' art. 6 della LR 19/2013, con contestuale vincolo preordinato all'esproprio.
--	--

---