



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2010 - 0006130 del 03/03/2010

Pratica N. ....

Prof. Mittente: .....

All'ANAS  
Compartimento della Puglia  
Via Einaudi 15  
70125 BARI

All'ANAS  
arch. Magarò  
Via Monzambano 10  
00185 ROMA

Alla Regione Puglia Assessorato Ambiente  
via delle Magnolie 6/8  
Zona Industriale Modugno  
70026 BARI

Al Ministero per i beni e le attività culturali  
Direzione generale per il paesaggio  
via di San Michele 22  
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente della Commissione tecnica  
VIA/VAS  
SEDE

Alla Divisione X  
SEDE

**OGGETTO: richiesta di verifica di assoggettabilità art. 32 del Dlgs. 152/06  
progetto di razionalizzazione della SS 106 Jonica dal km 489+ 500 al  
Km 491+000**

In data 3 settembre 2007, l'Anas ha richiesto al verifica di assoggettabilità del progetto di razionalizzazione della SS 106 Jonica dal km 489+ 500 al Km 491+000.

In data 16 gennaio 2008 la documentazione è stata trasmessa alla Commissione Tecnica VIA/VAS, per le valutazioni di competenza.

Con nota del 21 aprile 2008, a seguito dell'avvio dell'istruttoria da parte della Commissione Tecnica, è stato richiesto all'Anas di fornire alcuni chiarimenti in merito al progetto presentato e l'Anas, in data 10 giugno 2008, ha trasmesso parte di quanto richiesto; la documentazione è stata pertanto, inviata alla Commissione Tecnica con nota del 6 agosto 2008.

L'ulteriore documentazione di chiarimento è pervenuta da parte dell'Anas, a seguito di sollecito del 19 novembre 2009, in data 3 dicembre 2009, la medesima è stata inviata alla Commissione in data 17 dicembre 2009.

In data 23 febbraio 2010, è pervenuto il parere della Commissione tecnica n. 421 dell'11 febbraio 2010, che allegato alla presente determinazione ne costituisce parte integrante.

Acquisito, pertanto, il predetto parere n. 421,

### SI DETERMINA

il progetto è escluso dalla procedura di VIA a condizione che si ottemperai alla sottoelencate prescrizioni

1. nel successivo progetto definitivo dovranno essere definite le aree di cantiere, tenendo conto della la disponibilità delle aree, possibilmente presso gli svincoli, dell'accessibilità dalle strade esistenti e del minor impatto ambientale; la cantierizzazione dovrà essere pianificata tenendo conto della necessità di limitare quanto possibile l'interferenza con il traffico lungo il tratto di strada in esame e l'interferenza dei mezzi di cantieri sulla viabilità esistente;
2. le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica;
3. relativamente ai materiali di scavo non direttamente riutilizzabili nell'opera, nonché ai materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, il Proponente dovrà redigere un piano di recupero e riutilizzo ai sensi dell'articolo 186 del D.Lgs. 152/06, come successivamente modificato ed aggiornato;
4. dovranno essere individuate, in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici;
5. dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, che dovrà essere esaminato dalla Regione Puglia e da eventuali ulteriori amministrazioni territorialmente competenti delegate e, una volta approvato, dovrà essere posto in realizzazione con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico della Società Anas; tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
  - 5.1. gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento;
  - 5.2. dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali;
  - 5.3. dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche



- locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
- 5.4. l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche le aree agricole che resteranno intercluse, o in ogni caso, le aree non più utilmente riconducibili alle attività agricole, le quali dovranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi di mitigazione necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;
  - 5.5. il suolo fertile sottratto al terreno agricolo durante la realizzazione dell'opera dovrà essere accantonato e conservato per il reimpiego a completamento delle opere di mitigazione e compensazione;
  - 5.6. il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
  - 5.7. il progetto di mitigazione ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle strutture regionali competenti in materia e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime strutture;
6. dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un Piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo, fauna, vibrazioni);
    - 6.1. il Proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera;
    - 6.2. il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc;
    - 6.3. dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
    - 6.4. qualora da tali verifiche si riscontrassero valori al di sopra dei limiti di legge il Piano dovrà prevedere la messa in opera di idonei interventi di mitigazione ambientale;
  7. dovranno essere recepite nel Capitolato Speciale d'Appalto tutte le misure di mitigazione, compensazione e ripristino previste nel progetto presentato sia per la fase di cantiere che di esercizio;

La verifica delle prescrizioni di cui ai precedenti punti sarà effettuata dallo scrivente Ministero.

La presente determinazione, comprensiva del parere della Commissione Tecnica, sarà pubblicata sul sito web del Ministero e per estratto sulla G. U dello Stato

Avverso la presente determinazione è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato ed entro 120 giorni, a decorrere dalla pubblicazione dell'estratto della determinazione sulla G.U. o dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(dott. Mariano Grillo)



Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2010 - 0000653 del 22/02/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0005284 del 23/02/2010

On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
Competente Divisione  
SEDE

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA -  
S.S. 106 Jonica dal Km 489+500 al Km 491+000.  
Proponente: Anas S.p.A.  
Trasmissione parere n. 421 dell'11 febbraio 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria dell' 11 febbraio 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 421 dell' 11.02.2010

<b>Progetto:</b>	<b>Verifica di Assoggettabilità alla VIA S.S. 106 Jonica dal Km 489+500 al Km 491+000</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Anas S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom half of the page, including names like 'M. M.', 'L. M.', 'S. M.', 'P. M.', 'G. M.', 'A. M.', 'B. M.', 'C. M.', 'D. M.', 'E. M.', 'F. M.', 'G. M.', 'H. M.', 'I. M.', 'L. M.', 'M. M.', 'N. M.', 'O. M.', 'P. M.', 'Q. M.', 'R. M.', 'S. M.', 'T. M.', 'U. M.', 'V. M.', 'W. M.', 'X. M.', 'Y. M.', 'Z. M.', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ']*

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata dalla Società Anas S.p.A. in data 3 settembre 2007, concernente il progetto "S.S. 106 Jonica dal km 489+500 al km 491+000", da realizzarsi nel Comune di Taranto;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" ed in particolare l'art.4 comma 1, che prevede, per i progetti per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto stesso, il procedimento è in corso, l'applicazione delle norme vigenti al momento del relativo avvio;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**CONSIDERATO** che il procedimento è stato assegnato dal Presidente della CTVIA in data 31 gennaio 2008 al Gruppo Istruttore composto dall'avv. Cataldo D'Andria, in qualità di referente, dall'ing. Mauro Di Prete e dall'arch. Marco Stevanin;

**CONSIDERATO** che il procedimento è stato riassegnato dal Presidente della CTVIA in data 1 agosto 2008 al Gruppo Istruttore composto dall'ing. Santi Muscarà, in qualità di referente, dall'ing. Arturo Luca Montanelli e dall'avv. Xavier Santiapichi;

**PRESO ATTO** che in data 12 dicembre 2008 il Proponente ha comunicato di voler provvedere ad integrare la documentazione e che, a valle del sollecito effettuato dal MATTM con nota CTVA-2009-4325 del 20 novembre 2009, ha provveduto a trasmettere la suddetta documentazione integrativa in data 25 novembre 2009;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio ambientale fornito dalla Società Anas S.p.A. in data 3 settembre 2007 prot.n. DSA/23684;
- revisione dello studio ambientale fornito dalla Società Anas S.p.A. in data 10 giugno 2008, prot.n. DSA/15907;
- integrazioni fornite dalla Società Anas S.p.A. in data 3 dicembre 2009, prot. DSA/32756;

DELL'AMBIENTE  
RITORNO AL MARE  
Verifica di  
sicurezza  
della Commissione  
e VAS

**PRESO ATTO** che non sono pervenute osservazioni;

**PRESO ATTO** che la Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA.SS. della Puglia ha rilasciato il nulla osta ex lege 1497/39 - 431/85 con prot.3111 del 22/04/1999, ratificato in data 14/05/1999 con prot. ST/101/12103/99 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e che la Soprintendenza archeologica di Taranto ha rilasciato il nulla osta ex lege 1089/39 con prot.8478 del 30/04/1999, ratificato in data 14/05/1999 con prot. ST/101/12103/99 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

**CONSIDERATO** che il progetto di ammodernamento stradale in esame non interessa:

- ✓ aree vincolate ai sensi del R.D.L. n.3267/23,
- ✓ aree vincolate dalla Legge n.431/85;

**PRESO ATTO** che il progetto dei lavori per la razionalizzazione delle intersezioni e miglioramento degli standard di sicurezza nel tratto della S.S. 106 tra i km 489+500 e 491+000 è stato disposto dal Compartimento ANAS di Bari a seguito dell' dall'indagine conoscitiva delle anomalie presenti sugli itinerari statali usualmente denominate "punti neri" di cui alla Circolare ANAS n. 9 del 1996;

**CONSIDERATO** che l'intervento proposto è volto alla risoluzione della criticità dovuta all'elevato tasso di incidentalità che caratterizza il tratto di strada interessato dal progetto;

**CONSIDERATO** che le aree interessate dall'intervento in esame sono indicate come aree di rispetto stradale nel PRG del Comune di Taranto;

**CONSIDERATO** che la tratta in progetto ricade in ambito territoriale "E", non sottoposto a livelli di tutela dalle Norme Tecniche di attuazione del Piano Urbanistico Territoriale Tematico;

**PRESO ATTO** che attualmente la SS 106, nel tratto interessato dall'ammodernamento, presenta una sezione stradale assimilabile al tipo IV delle norme del CNR, unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia;

**CONSIDERATO** che il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- ✓ allargamento della sezione stradale tra il km 489+500 e il km 491+000, con inserimento di spartitraffico centrale, per omogeneizzarla a quella dei tratti attigui, normalizzando l'attuale carreggiata a quella della sezione III delle norme C.N.R.,
- ✓ inserimento di due rotatorie in corrispondenza dell'ingresso alla raffineria Eni e dell'asta di raccordo con la SS 7;
- ✓ realizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica;

**CONSIDERATO** che la tratta oggetto del progetto in esame ha origine al km 489+500 e si sviluppa fino al km 491+000 e che l'omogeneizzazione della sezione ai tratti contigui è prevista nell'intero tratto, in cui l'ammodernamento della sezione stradale avviene in sede mantenendo quindi inalterato sia l'andamento planimetrico che quello altimetrico rispetto alla situazione esistente;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il progetto:

- ✓ la sezione trasversale tipo proposta è conforme a quella per strade tipo III delle norme CNR/80, con piattaforma stradale di m 18,60 a doppia carreggiata e che ogni carreggiata è costituita da due corsie di m 3,50 ciascuna e due banchine di m 1,75;
- ✓ lo spartitraffico centrale è di 1,10 m e sono previsti a margine, per le sezioni in rilevato, due arginelli;
- ✓ è stata assunta come velocità di progetto (velocità di base) quella di 90 km/h;
- ✓ la pavimentazione è stata così prevista: tappeto drenante 5 cm, manto di usura 3 cm, binder 6 cm, strato di base bituminoso 12 cm, fondazione in misto granulare 25 cm, per un totale di 68 cm;

**CONSIDERATO** che l'unica opera d'arte prevista dal progetto in esame è rappresentata dai muri di contenimento in c.a. di sottoscarpa;

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

**CONSIDERATO** che, per quanto concerne il contesto in cui si inserisce la tratta in esame:

- ✓ la rete infrastrutturale che gravita attorno alla città di Taranto comprende la SS 106, la SS 106 dir e, inoltre, la SS 100, l'autostrada A 14 e la SS 172;
- ✓ tale rete ha una sua valenza strategica per la provincia di Taranto e per le regioni meridionali poiché, di fatto, rappresenta il nodo di scambio per tutte le realtà produttive afferenti allo Jonio e, come detto, per i traffici a direttrice est-ovest, oltre che punto terminale per i traffici da nord;
- ✓ l'importanza di questo ruolo sarà ulteriormente incrementata dal progressivo sviluppo del Porto di Taranto e dei volumi di traffico da esso indotti;

**PRESO ATTO**, quindi, che la SS 106 nell'ultimo tratto di ingresso alla città di Taranto e la SS 106 dir, attualmente strade di sezione IV del CNR, rappresentano delle strozzature per i flussi di traffico che scelgono questo percorso per giungere sulla SS 106;

**CONSIDERATO** che per valutare la domanda di traffico sulla SS 106 sono stati analizzati i rilevamenti ANAS dal 1980 al 2007 sulla SS 7, sulla SS 106, sulla SS 106 dir e sulla SS 100 e che da questi rilevamenti sono state tratte informazioni sull'andamento generale dei flussi di traffico ed è stata estrapolata la domanda di traffico sulla SS 106;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne l'andamento generale del traffico leggero è stato dedotto che mentre sulla SS 106 e la SS 100 i flussi di traffico sono in aumento, sulla SS 7 si è registrato un decremento del traffico giornaliero medio (TGM) nel 2000 dovuto all'apertura della variante di Palagianò che ha contribuito a spostare parte dei traffici che la impegnavano sul percorso alternativo che interessa la SS 106 e la SS 106 dir; nonostante ciò la SS 7 rimane decisamente la strada più trafficata e si mantiene su livelli di TGM sensibilmente superiori a quelli delle altre arterie;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'andamento generale del traffico pesante è stato rilevato un aumento sulla SS 7, diversamente da quanto registrato per il traffico leggero, e che il traffico merci sulla SS 106 e sulla SS 106 dir è sensibilmente aumentato;

**CONSIDERATA** la domanda di traffico leggero (TGM) riportata di seguito:

STRADA	1980	1990	2000	2010
SS 7	22.701	32.488	26.909	26.005
SS 100	10.820	15.659	19.611	22.903
SS 106	9.557	10.119	15.111	17.214
SS 106 dir	7.550	10.868	12.820	16.916

**CONSIDERATA** la domanda di traffico pesante (TGM) riportata di seguito:

STRADA	1980	1990	2000	2010
SS 7	1.904	2.213	2.938	2.340
SS 100	1.543	2.670	2.341	2.748
SS 106	1.997	1.127	2.938	3.787
SS 106 dir	1.765	2.257	3.376	5.252

**PRESO ATTO** che la capacità teorica della sezione attuale, in condizioni ideali (percentuale di distanza di visibilità per il sorpasso pari al 100%, banchine di almeno 1,80 m, corsie di almeno 3,66 m, percentuale di traffico pesante nulla e distribuzione di traffico nei due sensi di marcia 50/50) è di 2800 veic/h;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha determinato i livelli di servizio (LdS) che si riscontrano sulla strada nella situazione attuale e nelle condizioni di progetto, nelle diverse condizioni di traffico, come di seguito riportato:

SS 106 attuale	DOMANDA 1990	DOMANDA 2000
LdS cond.prevalenti	B	C

DIREZIONE REGIONALE  
 DELLA P.S. DEL TERRITORIO  
 Commissione Tecnica d'Interesse Ambientale  
 Segretario della Com.

EL MARE  
 ERITICO  
 VIA e VAS  
 sione

LdS ore di punta	D	D
LdS 30a ora	E	F
LdS ora più carica	E	F

SS 106 ammodernata	DOMANDA 2000	DOMANDA 2010	DOMANDA 2025
LdS cond.prevalenti	A	A	A
LdS ore di punta	A	A	B
LdS 30a ora	A	A - B	B
LdS ora più carica	C	C	E

**VALUTATO** quindi che con l'ammodernamento si avrebbe un sensibile miglioramento dei livelli di servizio ed un maggiore comfort nella fruizione dell'infrastruttura;

**CONSIDERATO** che secondo il Proponente l'allargamento della strada in esame alla sezione III del C.N.R. con la realizzazione di due corsie per senso di marcia e la realizzazione di due rotatorie il rapporto di riduzione dell'incidentalità è pari a circa il 40-50%;

**CONSIDERATO** che l'intervento in progetto prevede l'occupazione di aree per circa 9 ha e che i suoli da espropriare sono quasi esclusivamente terreni ad uso agrario, di questi quasi l'80 % è ad uso arborato (oliveti, vigneti e mandorleti), ed il 16% distribuito tra seminativo (6%), seminativo arboreo (10%); il restante 4% è rappresentato da aree di pertinenza di enti urbani e promiscui;

**CONSIDERATO** che per limitare l'occupazione di suolo durante le fasi di cantiere il Proponente ha previsto di:

- ✓ utilizzare le strade comunali e provinciali come accesso dei mezzi d'opera al cantiere stradale; prescrizione individuazione percorsi di cantiere
- ✓ ubicare i cantieri fissi in aree racchiuse dai rami di svincolo;

**CONSIDERATO** che per interferire il meno possibile con la regolarità del traffico sulle arterie che intersecano la strada oggetto dell'ammodernamento e nei tratti in raccordo con le attuali strade il Proponente ha previsto due categorie di fasi costruttive: allargamento in sede (in asse) e costruzione ex novo fuori della attuale sede;

**VALUTATO** che la realizzazione dell'adeguamento in sede, per cui è previsto l'allargamento medio (in asse alla sezione esistente) di circa 1 metro da ciascun lato, comporta deviazioni del traffico e/o restringimenti, dell'attuale carreggiata, con evidenti rallentamenti e conseguenti aumenti dei tempi di percorrenza della SS 106 e che pertanto particolare attenzione dovrà essere posta sulla tempistica nell'esecuzione dei lavori, essendo naturalmente preferibile che questi si svolgano in periodi in cui risulta minore il traffico sulla statale;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne il bilancio dei materiali il progetto prevede la seguente necessità di approvvigionamento:

- ✓ materiali idonei alla formazione dei rilevati m3 89.500 c.a da cave di prestito,
- ✓ misto granulare per fondazione stradale m3 21.600 c.a da cave di prestito,
- ✓ aggregati per confezionamento conglomerati cementizi m3 1.500 c.a da cave di prestito,

e che allo scopo di verificare se la richiesta di materiale da approvvigionarsi possa essere soddisfatta nei limiti delle potenzialità di sfruttamento previste per le attività estrattive già in essere, senza la necessità di aperture di nuove cave, il Proponente ha individuato le attività estrattive ubicate all'interno del comprensorio servito dalla viabilità in esame;

**CONSIDERATO** che in fase di costruzione il progetto prevede l'effettuazione di lavorazioni che comprendono lo scotico del terreno vegetale e scavo di sbancamento, lo scavo di fondazione dei manufatti stradali (opere d'arte maggiori e minori, e muri di sostegno), la demolizione di eventuali ruderi e muri a secco, la demolizione della pavimentazione dell'attuale sede stradale nelle zone di attacco e gli scavi per la

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

costruzione di opere idrauliche (fossi di guardia e tombini), attraversamenti (interferenze con sottoservizi) e sottopassi faunistici e che i volumi dei materiali provenienti dagli scavi risultano:

- ✓ scavo di sbancamento m3 45.000 c.a da destinare in sistemazioni a verde e altre attività di recupero,
- ✓ scavo di bonifica piano di posa m3 27.000 c.a da destinare in sistemazioni a verde e altre attività di recupero,
- ✓ scavo di fondazioni m3 1.000 c.a da destinare in sistemazioni a verde e altre attività di recupero,
- ✓ demolizioni (murature, strutture e pavimentazioni) m3 3.000 c.a da destinare in discarica (solo la frazione non idonea ad attività di recupero);

**CONSIDERATO** che il Proponente ha individuato gli impianti di trattamento dei rifiuti attivi nel comprensorio servito dalla viabilità in esame;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di inquinamento atmosferico e acustico in fase di cantiere il progetto prevede i seguenti interventi:

- ✓ costante manutenzione delle piste di accesso per limitare il sollevamento delle polveri,
- ✓ nei pressi dei recettori più sensibili agli inquinanti atmosferici (coltivazioni pregiate, scuole e insediamenti residenziali) adozione di barriere antipolvere mobili,
- ✓ bagnature frequenti dell'area di lavorazione, per impedire il sollevarsi di polveri,
- ✓ nei pressi dei recettori più sensibili all'inquinamento acustico (scuole e insediamenti residenziali) adozione di barriere antirumore mobili e inoltre uso di silenziatori sulle macchine di cantiere;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di inquinamento del suolo e delle acque in fase di cantiere il progetto prevede i seguenti interventi:

- ✓ messa in posa di idonee barriere rimovibili (possibilmente, in materiale ecocompatibile) da installare a ridosso delle aree occupate dai cantieri fissi,
- ✓ accumulo temporaneo in aree ben definite di tutto il materiale di risulta derivante dalle operazioni d'allargamento dell'asse viario (asportazione del vecchio manto stradale, eventuale demolizione di fabbricati e opere d'arte, materiale derivante dalla bonifica del piano di posa dei rilevati, dagli scavi per le fondazioni, ecc.) e suo successivo smaltito nelle competenti discariche autorizzate presenti sul territorio,
- ✓ ripristino alle condizioni originarie delle aree soggette a movimentazione delle terre nell'intorno dell'asse viario, mediante ricostruzione e ricompattazione del terreno asportato, ricostruzione del manto superficiale erboso, semina e/o rimpianto di essenze arbustive ed arboree,
- ✓ messa in opera di particolari accorgimenti per la raccolta delle acque di supero prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo occorrente per la realizzazione di opere d'arte, quali il recapito delle acque di supero in apposite vasche o fosse rese impermeabili in cui si consente la sedimentazione delle sostanze inquinanti prima dell'immissione nell'ambiente;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di disturbo nei confronti di vegetazione, fauna ed ecosistemi in fase di cantiere il progetto prevede i seguenti interventi:

- ✓ protezione delle piante destinate a rimanere in loco,
- ✓ compensazione degli alberi più grandi, per i quali il trapianto non è possibile mediante reimpianto di un numero uguale o maggiore di piante della stessa specie,
- ✓ riutilizzo del terreno vegetale per ripristini e inerbimenti,

Commissione  
Verifica  
VIA e VAS  
DEL MARE

mantenimento di passaggi per la fauna al fine di evitare che animali di piccola e media taglia siano costretti a tentare l'attraversamento della strada statale;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di disturbo nei confronti delle attività economiche, sociali e delle residenze in fase di cantiere il progetto prevede di mantenere una viabilità di servizio;

**CONSIDERATO** che alla fine delle attività cantieristiche è previsto il recupero ambientale dell'area, che prevede misure d'intervento atte a ripristinare gli aspetti paesaggistici originari (forme e colori) ovvero alla valorizzazione degli aspetti ecologici-naturalistici attraverso:

- ✓ la pulizia totale dell'area, con raccolta e trasporto a discarica di tutti i rifiuti prodotti dalle lavorazioni eseguite in cantiere;
- ✓ il riutilizzo del terreno vegetale, precedentemente scavato e accantonato, per la rimodellazione delle superfici, con opportuni raccordi al disegno morfologico della zona;
- ✓ la ripiantumazione di piante della stessa specie degli alberi e arbusti eventualmente rimossi per l'apprestamento delle aree di cantiere,

e che sono state previste le linee guida del capitolato per il ripristino delle aree di cantiere;

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda la componente atmosfera, il Proponente ha dichiarato che la fluidificazione del traffico consentita dagli interventi di ammodernamento della strada proposti condurrà ad una riduzione delle emissioni dovute al transito stradale;

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda il clima acustico, non sono stati rilevati ricettori sensibili nell'area di pertinenza della strada in esame, fatta eccezione per:

- ✓ la palazzina in cui sono situati gli uffici del Dipartimento di prevenzione della ASL, che non ospita né stanze di degenza né ambulatori, per la quale il rumore misurato risulta pari a  $Leq(A) = 59,1 \text{ dB(A)}$  e che rientra quindi nei limiti di legge;
- ✓ l'antico convento Chiesa di Santa Maria della Giustizia,

**CONSIDERATO** che sono stati eseguiti 4 rilievi fonometrici di breve durata (15 min) durante il periodo diurno, per i quali sono stati registrati i seguenti livelli sonori:

- ✓ P1: vincolo ingresso mezzi in Cementir, a 50 m dal ciglio strada della ss 106 -  $Leq = 69.6 \text{ dB}$ ,
- ✓ P2: Ciglio strada ss 106 -  $Leq = 76.5 \text{ dB}$ ,
- ✓ P3: Edificio AUSL TA1, a circa 150 m dalla ss. 105, all'altezza di 5 m -  $Leq = 59 \text{ dB}$ ,
- ✓ P4: Svincolo per il porto (Varco Nord), a circa 50 m dalla ss 106 -  $Leq = 60.3 \text{ dB}$ ;

**CONSIDERATO** che è stata effettuata la modellazione del clima acustico con il software IMMi v. 5.2.1, attraverso la quale è stato determinato che, in condizioni ante operam, nella fascia di pertinenza A i livelli di rumore non sono generalmente inferiori a 60 dB e superano i 70 dB del DPR 142/04 solo nei primi 5-10 m dal tratto stradale e anche nella fascia B i valori sono generalmente inferiori ai 65 dB del DPR 142/04;

**PRESO ATTO** che il Proponente non prevede di mettere in opera barriere acustiche;

**CONSIDERATO** che l'asse stradale oggetto dell'ammodernamento interessa aree ormai antropizzate e caratterizzate da un'attività culturale permanente a loro volta sottese a zone agricole eterogenee;

**CONSIDERATO** che le rocce affioranti nell'area in esame sono in prevalenza permeabili per porosità o per fessurazione: il primo tipo di permeabilità è presente nella Calcarenite di Gravina, nelle Calcareniti di M.Castiglione e nei sedimenti grossolani e psammitici che si sviluppano nel settore sud-occidentale, oltre che in corrispondenza delle dune costiere;

**CONSIDERATO** che la grande diffusione delle rocce permeabili determina un più o meno rapido e completo assorbimento dell'acqua meteorica che nella zona cade con una media annua oscillante tra 450 e 575 mm circa e che viene pertanto a mancare una vera e propria idrografia superficiale su gran parte dell'area in esame;

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

MINISTERO I  
DUELLA DEL T  
Commissione T  
Impatto. Amb  
il Segretario

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di disturbo nei confronti del suolo e delle acque in fase di esercizio il progetto prevede:

- ✓ interventi riguardanti la stabilità del corpo stradale e dei versanti: indagini di dettaglio in sito e in laboratorio per conoscere lo stato fisico e le proprietà geotecniche dei terreni interessati, la bonifica del terreno di sedime del corpo stradale tramite asportazione della coltre di terreno agrario e della parte più alterata dei terreni in sito e la loro sostituzione con materiale granulare idoneo, l'esecuzione di opportune opere di consolidamento del sottofondo stradale nel caso di terreni con caratteristiche geotecniche scadenti; il consolidamento, ovvero il sostegno delle pareti di scavo per i tratti in trincea; il consolidamento e rinverdimento delle scarpate;
- ✓ interventi riguardanti la difesa idraulica del corpo stradale, in particolare fossi di guardia lungo i fianchi dei rilevati l'uso di drenaggi e diaframmi da sistemare al disotto della sede collocazione di geogriglie da rinverdire e l'apposizione di barriere verdi;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di disturbo nei confronti della vegetazione in fase di esercizio il progetto prevede il recupero ambientale delle aree di svincolo, delle aree di cantiere e di tutte le cosiddette aree residuali effettuati con specie caratteristiche della flora mediterranea;

**CONSIDERATO** che al fine di mitigare fenomeni di disturbo nei confronti della fauna in fase di esercizio il progetto prevede:

- ✓ accorgimenti atti ad evitare gli attraversamenti della statale da parte degli animali, quali: passaggi obbligati per i piccoli animali;
- ✓ interventi per la dissuasione dall'attraversamento da parte dei macromammiferi, installando una recinzione difficilmente scavalcabile, e dissuasori notturni, paletti muniti di speciali catarifrangenti che di notte riflettono la luce dei fari verso l'esterno della strada, dissuadendo l'animale dall'attraversarla;
- ✓ sistemazione delle opere in cemento armato con pietrame misto ed opere di rinverdimento che permettono ai piccoli animali (rettili, micromammiferi) di trovare rifugio e di aumentare il proprio territorio di caccia;

**CONSIDERATO** che il progetto in generale prevede opere a verde e interventi di ripristino ambientale, quali:

- ✓ la messa a dimora di arbusti di ginestra (*Spartium junceum*), principalmente alla base delle scarpate dei tratti in rilevato e nei tratti in cui si attraversano zone abitate o industrializzate;
- ✓ inerbimento delle scarpate;
- ✓ recupero ambientale delle aree intercluse;

**CONSIDERATO** che il progetto proposto prevede la realizzazione del monitoraggio ambientale per la componente rumore;

**VALUTATO** che l'intervento proposto è a tutti gli effetti assimilabile ad un intervento di manutenzione straordinaria;

**VALUTATO** che in relazione sia alle caratteristiche del progetto proposto che alla sua localizzazione non si rilevano effetti potenzialmente significativi ai sensi dell'allegato IV al D.Lgs. n. 152/06;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**parere favorevole riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "S.S. 106 Jonica dal Km 489+500 al Km 491+000: lavori di realizzazione delle intersezioni e**

**miglioramento degli standard di sicurezza" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

1. nel successivo progetto definitivo dovranno essere definite le aree di cantiere, tenendo conto della la disponibilità delle aree, possibilmente presso gli svincoli, dell'accessibilità dalle strade esistenti e del minor impatto ambientale; la cantierizzazione dovrà essere pianificata tenendo conto della necessità di limitare quanto possibile l'interferenza con il traffico lungo il tratto di strada in esame e l'interferenza dei mezzi di cantieri sulla viabilità esistente;
2. le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica;
3. relativamente ai materiali di scavo non direttamente riutilizzabili nell'opera, nonché ai materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, il Proponente dovrà redigere un piano di recupero e riutilizzo ai sensi dell'articolo 186 del D.Lgs. 152/06, come successivamente modificato ed aggiornato;
4. dovranno essere individuate, in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici;
5. dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, che dovrà essere esaminato dalla Regione Puglia e da eventuali ulteriori amministrazioni territorialmente competenti delegate e, una volta approvato, dovrà essere posto in realizzazione con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico della Società Anas; tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
  - 5.1. gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento;
  - 5.2. dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali;
  - 5.3. dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
  - 5.4. l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche le aree agricole che resteranno intercluse, o in ogni caso, le aree non più utilmente riconducibili alle attività agricole, le quali dovranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi di mitigazione necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;
  - 5.5. il suolo fertile sottratto al terreno agricolo durante la realizzazione dell'opera dovrà essere accantonato e conservato per il reimpiego a completamento delle opere di mitigazione e compensazione;
  - 5.6. il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
  - 5.7. il progetto di mitigazione ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle strutture regionali competenti in materia e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime strutture;
6. dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un Piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo, fauna, vibrazioni);

MINISTERO I  
DELLA DEL T  
Commissione T  
Impatto Amb  
il segretario

- 6.1. il Proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive, da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera;
- 6.2. il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc;
- 6.3. dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
- 6.4. qualora da tali verifiche si riscontrassero valori al di sopra dei limiti di legge il Piano dovrà prevedere la messa in opera di idonei interventi di mitigazione ambientale;
7. dovranno essere recepite nel Capitolato Speciale d'Appalto tutte le misure di mitigazione, compensazione e ripristino previste nel progetto presentato sia per la fase di cantiere che di esercizio;

La verifica delle prescrizioni di cui ai precedenti punti dovrà essere effettuata dal MATTM.

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
il Segretario della Commissione



Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

*Claudio De Rose*  
*Giuseppe Caruso*

*Guido Monteforte Specchi*

ASSENTE

*Sandro Campilongo*

*Saverio Altieri*

*Vittorio Amadio*

*Renzo Baldoni*

*Gian Mario Baruchello*

*Gualtiero Bellomo*

*Filippo Bernocchi*

*Stefano Bonino*

ASSENTE

*Eugenio Bordonali*

*Gaetano Bordone*

*Andrea Borgia*  
*Ezio Bussoletti*

Arch. Laura Cobello

*L. Cobello*

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Maurizio Croce

*M. Croce (ASTENUTO)*

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

*B. Santa De Donno*

Ing. Chiara Di Mambro

*Chiara Di Mambro*

Avv. Luca Di Raimondo

*ASSENTE*

Dott. Cesare Donnhauser

*Cesare Donnhauser*

Ing. Graziano Falappa

*Graziano Falappa*

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

*Giuseppe Franco Ferrari*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

*Filippo Gargallo*

Prof. Antonio Grimaldi

*A. Grimaldi*

Ing. Despoina Karniadaki

*ASSENTE*

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

*Salvatore Lo Nardo*

Arch. Bortolo Mainardi

*B. Mainardi (ASTENUTO)*

Prof. Mario Manassero

*Mario Manassero*



Avv. *Mauro Patti* e *Mauceri*

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

*Ucellillo*

ASSENTE

*Mauro Patti*

*Ucellillo*  
*Mauro Patti*

*Quercia*

ASSENTE

*Vincenzo Sacco*

*X. Santiapichi*

*Secchieri*  
ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 7 (sette) fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 19-02-2010