

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 16 aprile 2026, n. 120
[IDVIP: 10218] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.lgs. 152/2006 relativa al progetto definitivo S.S. N. 16 "Adriatica" - Tronco Bari- Mola di Bari. Variante alla Tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla S.S.n.16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001, integrata valutazione di incidenza e valutazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017 - Proponente: Anas S.p.A. - Supplemento istruttorio per nuova consultazione pubblica. -

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto "Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali".

VISTI gli artt. 14 e 16 del D. Lgs.30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

VISTO l'art.18 del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni";

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0";

VISTA la DGR n. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: "Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana";

VISTA la Determina n. 9 del 04/03/2022 codice cifra 013/DIR/2022/00009 avente ad oggetto: "Conferimento delle funzioni di dirigente *ad interim* del Servizio VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana";

VISTA la Determina n. 75 del 10/03/2022 codice cifra 089/DIR/2022/00075 avente ad oggetto: "Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni ambientali e servizi afferenti";

VISTA la DGR n. 1367 del 05/10/2023 avente ad oggetto "Conferimento incarico di direzione della Sezione Autorizzazioni Ambientali afferente al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana" e la successiva sottoscrizione contrattuale avvenuta il 04/12/2023 con decorrenza in pari data;

VISTA la D.G.R. 15 settembre 2021, n. 1466 recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";

VISTA la D.G.R. del 3/7/2023, n. 938 recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 7 novembre 2022 n.26 "Organizzazione e modalità di esercizio delle funzioni amministrative in materia di valutazioni e autorizzazioni ambientali";
- la D.G.R. n. 981 del 11/07/2022 di adozione del Regolamento;
- il R.R. 27 luglio 2022, n. 7 "Regolamento per il funzionamento della Commissione tecnica per le valutazioni ambientali".

EVIDENZIATO CHE:

- ai sensi della L.R. n. 26/2022 e, in particolare, ai sensi e per gli effetti dell'art. 8, con riferimento alle

disposizioni di cui all'art. 6 co.4 della L. 8 luglio 1986 n. 349, nell'ambito dei procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale, *il parere regionale è espresso con provvedimento emesso dalla struttura regionale competente per i procedimenti di valutazione e autorizzazione ambientale, sentite le amministrazioni e gli enti territoriali potenzialmente interessati e, comunque, competenti ad esprimersi sulla realizzazione della proposta.*

EVIDENZIATO ALTRESÌ CHE la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi dell'art. 4, comma 8 della L.R. 26/2022 è Autorità Competente all'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

PREMESSO CHE:

- Con Determinazione Dirigenziale n. 38 del 20.01.2025, la Regione Puglia, nell'ambito del procedimento ministeriale di V.I.A. ai sensi dell'art. 23 del D. lgs. 152/2006, sulla scorta del parere prot. n. 15666 del 12.01.2024 reso dalla Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali, ha ritenuto di esprimere giudizio favorevole di compatibilità ambientale per l'intervento in oggetto;
- Successivamente, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali - (MASE), con nota acquisita al prot. n. 29007 dell'11.02.2026, ha reso noto che la società proponente ha trasmesso le integrazioni richieste con nota prot. n. 14601/CTVA dell'08.10.2025 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS -, la cui pubblicazione, disponibile all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/11432/17232>, è finalizzata all'avvio di una nuova consultazione pubblica;
- con nota prot. n. 173032 del 31.03.2026 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha invitato gli enti territoriali potenzialmente interessati e i soggetti competenti in materia ambientale, a trasmettere i propri pareri e contributi istruttori relativi alla documentazione integrativa, al fine di acquisire osservazioni utili per il proseguimento dell'istruttoria.

CONSIDERATO CHE a seguito di detta richiesta, alla data del presente provvedimento, non sono pervenuti pareri/contributi istruttori;

CONSIDERATO INOLTRE CHE la Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali, con parere espresso nella seduta del 14.04.2026, acquisito al prot. n. 201991 del 14.04.2026, (Allegato 1, parte integrante della presente determinazione), ha esaminato la documentazione e valutato gli studi trasmessi dal Proponente, consultabili sul portale ambientale dell'Amministrazione competente.

Sulla base di quanto sopra, la Commissione, rilasciando il proprio parere di competenza ex art. 4 del R.R. n. 7/2022, ha confermato quanto già precedentemente espresso nella seduta del 14.01.025, ritenendo che il progetto in esame non comporti impatti ambientali significativi e negativi.

DATO ATTO CHE:

- tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

VISTI:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento ID 10218 in epigrafe;
- il parere definitivo n. 201991 del 14.04.2026 della Commissione tecnica regionale per le valutazioni ambientali;
- l'attività istruttoria svolta dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia.

RITENUTO CHE, alla luce delle risultanze istruttorie come sopra riportate, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per procedere, per quanto di competenza, all'espressione del parere della Regione Puglia nell'ambito del procedimento di V.I.A. ai sensi dell'art.23 del D. lgs. 152/2006 e s.m.i.

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.lgs 196/2003 come modificato dal D.lgs n. 101/2018

Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/2003, come modificato dal D.lgs. n. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari. Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati. Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.lgs. 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Valutazione impatto di genere

La presente determinazione è stata sottoposta a valutazione di impatto di genere ai sensi della DGR n. 398 del 03/07/2023 e s.s.

L'impatto di genere stimato è: NEUTRO

DETERMINA

Di prendere atto di quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato.

- **di confermare**, nell'ambito del supplemento istruttorio del procedimento ministeriale di V.I.A. ai sensi dell'art. 23 del D. lgs. 152/2006, il giudizio favorevole di compatibilità ambientale già espresso con Determinazione Dirigenziale n. 38 del 20.01.2025, sulla scorta del parere prot. n. 201991 del 14.04.2026, reso dalla Commissione tecnica regionale per le valutazioni ambientali, relativo al progetto definitivo "S.S. N. 16 "Adriatica" - Tronco Bari-Mola di Bari. Variante alla Tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla S.S.n.16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001", proposto da Anas S.p.A. con sede legale Via Monzambano, 10 - 00185 ROMA -;
- **di precisare** che il presente provvedimento inerisce esclusivamente al parere della Regione Puglia nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale di che trattasi.

Costituisce parte integrante del presente provvedimento il seguente allegato:

Allegato Parere:

1. IDVIP 10218 _parere ctvia_14.04.2026.

Il presente provvedimento, creato unicamente con strumenti informatici e firmato digitalmente: sarà pubblicato:

- in formato tabellare elettronico nelle pagine del sito web <https://trasparenza.regione.puglia.it/> nella sotto-sezione di Il livello "Provvedimenti dirigenti amministrativi";
- in formato elettronico all'Albo Telematico, accessibile senza formalità sul sito web <https://www.regione.puglia.it/pubblicita-legale> nella sezione "Albo pretorio on-line", per 15 giorni naturali, interi e consecutivi ai sensi dell'art. 6, DGR 1898 del 21.11.2025;
- sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) prima sezione, lett. h, ai sensi della L.R. n.18 del 15 giugno 2023.

tramite il sistema CIFRA:

- sarà trasmesso al Segretariato Generale della Giunta Regionale;
- sarà archiviato sul sistema informatico regionale Sistema Puglia e Diogene.

sarà notificato a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:

- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Div. V –
- Commissione Tecnica VIA-VAS;
- Anas S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e s.m.i., avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni.

ALLEGATI INTEGRANTI

Documento - Impronta (SHA256)
IDVIP 10218 _parere ctvia_14.04.2026_signed.pdf - a12386a9b4af4eac3a8728c8837a604e631baed9870c30cf1303c4639aea7205

Il presente Provvedimento è direttamente esecutivo.

Come Proposta: Codice Cifra 089/DIR/2026/00126

Sottoscrittori Proposta:

- E.Q. Segreteria Commissione VIA regionale e responsabile dei procedimenti di competenza ministeriale
Carmela Mafrica
- E.Q. Responsabile procedimenti VIA regionali e nazionali (no FER)
Fabiana Luparelli

Firmato digitalmente da:

E.Q. Segreteria Commissione VIA regionale e responsabile dei procedimenti di competenza ministeriale
Carmela Mafrica

E.Q. Responsabile procedimenti VIA regionali e nazionali (no FER)
Fabiana Luparelli

Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
Giuseppe Angelini



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 14 / 04 / 2026

ai sensi del R.R.07/2022, pubblicato su BURP n. 44 dell'11.05.2022

Procedimento: ID VIA 10218: Valutazione di Impatto Ambientale articolo 6, comma 7, lettera a, del d. lgs. 152/2006 e smi.

VincA: NO SI *Indicare Nome e codice Sito*

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: Progetto definitivo S.S. n. 16 "Adriatica" - Tronco Bari Mola di Bari. Variante alla tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla S.S. n. 16 del tratto compreso tra Bari Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M 05/11/2001.

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- l'allegato II – "progetti di competenza statale"

Autorità Comp. Ministero della Transizione Ecologica (MITE)

Proponente: ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Puglia

Elenco elaborati esaminati.

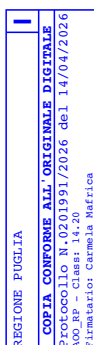
Gli elaborati esaminati sono circa 750 e sono stati esaminati mediante download dal sito web "Portale Ambiente del Ministero dell'Ambiente" - "Procedimenti VIA".

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

L'intervento oggetto del presente studio riguarda la realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto compreso tra i comuni di Bari e Mola di Bari, dal km 802 al km 821 circa, con adozione della sezione stradale B del D.M. 5.11.2001. Nello specifico, l'opera si sviluppa nei comuni di Bari, Mola di Bari, Noicattaro e Triggiano, totalmente in provincia di Bari.

A livello regionale le opere di progetto ricadono nell'ambito 5 del PPTR "La Puglia Centrale" la zona 5.2 "La conca di Bari e il sistema radiale delle lame" e nella zona 5.3 "Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto". Quest'area è chiamata Terra di Bari ed è un territorio pianeggiante che si estende tra le Murge a ovest e il mare Adriatico a est. È una zona antropizzata, con un paesaggio omogeneo interrotto solo dalla presenza delle lame.

Nello specifico, le lame attraversate dalla viabilità in progetto sono tre:





- Lama Valenzano;
- Lama San Giorgio;
- Lama Giotta.

A livello provinciale, il piano evidenzia la carenza strutturale della rete stradale nell'area, in particolare per l'assenza di una rete di viabilità primaria e per la presenza di assi di penetrazione gravemente sottodimensionati nelle aree di maggiore densità del sistema urbano.

In tale contesto, tra i vari interventi individuati, si inserisce l'ammodernamento e potenziamento della terza corsia sulla SS 16 da Bari fino a Molfetta, verso nord, e fino a Mola, verso sud.

A livello comunale, sono stati consultati i rispettivi strumenti di pianificazione urbanistica locale, ovvero i P.R.G.C. dei comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari.

Nessuno dei piani regolatori consultati prevede la realizzazione della nuova variante della SS 16.

Il tracciato dell'intervento attraversa principalmente zone destinate all'agricoltura, con alcune intercettazioni di aree a servizio della residenza, zone di espansione edilizia o ambiti produttivi, nel comune di Bari.

A Triggiano e Noicattaro, l'intervento intercetta le aree di pertinenza e le aree annesse alle lame San Giorgio e Giotta.

La viabilità secondaria di progetto della strada San Marco (VS12) si inserisce invece all'interno di un ambito di valore rilevante, sempre relativo alla lama San Giorgio.

Lungo la variante sono previsti 7 svincoli e anche interventi di nuova realizzazione o di riqualifica di tratti esistenti volti alla razionalizzazione delle viabilità locali limitrofe all'intervento in progetto al fine di rendere questo maggiormente fruibile.

Di seguito una tabella riassuntiva dei vincoli



TIPOLOGIA VINCOLO		SI	NO
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS - D.P.R. 357/97)			x
Vincolo paesaggistico - Corsi d'acqua (art. 142 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 431/85)		x	
Vincolo paesaggistico - Zone Boscate (art. 142 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 431/85)		x	
Vincoli paesaggistici - Area di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/04)		x	
Vincolo Beni culturali (art. 10 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 1089/1939)		x	
Vincolo archeologico (art. 142 del D.Lgs. 42/04)		x	
Zone a vincolo ambientale (Parchi e Riserve)			x
Vincolo idrogeologico - forestale (R.D. 3267/1923)			x
Aree soggette a rischio idraulico Piano di Assetto Idrogeologico	Fascia A	x	
	B	x	
	C	x	
Aree di rispetto di sorgenti e pozzi idropotabili			x

Descrizione dell'intervento

Il tracciato, di lunghezza complessiva pari a 19.600 m, è realizzato completamente in variante all'asse esistente e le caratteristiche peculiari dell'intervento in esame sono le seguenti:

- realizzazione tracciato a 3 corsie per senso di marcia fra lo svincolo per Mungivacca SS100 e lo svincolo per la provinciale Rutigliano-Mola per uno sviluppo complessivo di 19.678 m;
- adozione della sezione stradale B del DM 5/11/2001;

Lungo la variante sono previsti n°7 svincoli ed in particolare:

1. Svincolo "**Cittadella della Giustizia**" in corrispondenza delle vie Lagravinese e Vassallo;
2. "**Interconnessione con SS100**" zona "Mungivacca";
3. Svincolo "**Caldarola**" di raccordo fra il tracciato in progetto la via Caldarola;
4. Svincolo di "**Triggiano**", in corrispondenza della provinciale SP60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio);
5. Svincolo di "**Noicattaro**" in corrispondenza della provinciale SP57 Noicattaro-Torre a Mare;
6. Svincolo di "**Mola di Bari**" in corrispondenza innesto asse di progetto nella variante di Mola di Bari con la contestuale realizzazione della connessione con l'attuale SS16;
7. nuova rampa di ingresso in corrispondenza dell'attuale connessione tra la SS16 e la litoranea in località Mola di Bari est;



Oltre ai sopracitati sono previsti altri interventi di nuova realizzazione o di riqualifica di tratti esistenti volti alla razionalizzazione delle viabilità locali limitrofe all'intervento in progetto al fine di rendere questo maggiormente fruibile.

Questi sono:

- Nuovo svincolo "Ortomercato";
- Riqualificazione SS16 esistente nel tratto compreso tra le vie Lagravinese (a servizio della futura cittadella della giustizia) e la via Giovanni Amendola (prosecuzione della SS100 in penetrazione verso il centro di Bari);
- Riqualificazione tratto sud della strada del Crocefisso e della viabilità locale connessa in corrispondenza dell'area a sud-ovest dell'IKEA;
- Adeguamento viabilità di PRG in corrispondenza della circonvallazione nord dell'abitato di Triggiano;
- Nuova complanare di collegamento tra la strada comunale Masserola e la Sp57 con connessione in corrispondenza del nuovo svincolo di Noicattaro;
- Adeguamento in sede della viabilità locale con giacitura nord-sud in comune di Mola di Bari fino alla SP117 per un'estensione complessiva di 3 km;
- Completano l'intervento dal punto di vista viabilistico il ripristino della continuità di tutte le viabilità locali interessate dagli interventi sopraesposti.

Nello Studio di Impatto Ambientale, per individuare la migliore soluzione progettuale, sono state valutate tre alternative di tracciato, oltre all'opzione "zero" (non intervento) che è stata esclusa perché le attuali criticità di sicurezza stradale della SS16 sono tali da imporre un necessario intervento.

Le tre alternative di tracciato iniziano tutte in prossimità di Via Fanelli nel Comune di Bari e si ricongiungono alla strada esistente in corrispondenza della zona industriale di Mola di Bari.

Tutte le tre alternative prevedono una sezione stradale a doppia carreggiata con tre corsie per senso di marcia, mentre si differenziano principalmente per:

- il tracciato piano-altimetrico (in nuova sede rispetto alla SS16 esistente oppure in parziale adeguamento della stessa);
- l'estensione, il numero e le caratteristiche delle opere d'arte (gallerie e viadotti);
- gli svincoli/interconnessioni con la viabilità preesistente.

In particolare:

- L'alternativa 1 è lunga circa 19 km, di cui una parte coincide con l'attuale SS16 che viene riqualificata in sede, mentre il resto è di nuova costruzione. Nello specifico prevede la realizzazione di una variante fuori sede lunga circa 5,8 km, che si interconnette con la S.S. 16 esistente in corrispondenza di Via Caldarola. Il tratto di adeguamento in sede della S.S. 16, lungo circa 10,4 km, si sviluppa parallelamente alla costa e termina in corrispondenza dello svincolo di Rutigliano. Vengono previsti tre viadotti, per una lunghezza totale di circa 1.075 metri.
- L'alternativa 2 prevede la realizzazione di una variante fuori sede lunga circa 18,768 km, che si sviluppa a monte rispetto alle altre due alternative. Il tracciato attraversa il corridoio identificato a nord dallo svincolo della SS 100 (Ikea) e a sud dall'area dell'Ortomercato. Il tracciato si mantiene sempre in rilevato, passando in viadotto nei tratti in cui supera



viabilità interferite o corsi d'acqua. Vengono previsti otto viadotti, per una lunghezza complessiva di 2.105 metri.

- L'alternativa 3 prevede la realizzazione di una variante completamente in variante all'asse esistente, lunga circa 19,600 km. Il tracciato affianca la linea ferroviaria FSE per circa 3 km, poi si abbassa in trincea per superare la SP 60 e assume una giacitura est-ovest. Il tracciato si sviluppa in rilevato per il resto del suo percorso, con pendenze variabili tra lo 0,3 % e il 2,14%. Vengono previsti quattro viadotti di linea per una lunghezza complessiva di circa 935 metri e 7 gallerie artificiali, per una lunghezza complessiva di circa 800 metri.



Il proponente subordina la scelta tra queste soluzioni ad una valutazione comparativa delle tre alternative, considerando i seguenti fattori:

- Interesse pubblico: miglioramento della sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, miglioramento della mobilità, ecc.
- Costi: di realizzazione, di manutenzione e sociali.
- Impatto ambientale: sul territorio e il suolo, sulla vegetazione e la biodiversità, sul paesaggio e il patrimonio culturale, sui corsi d'acqua, la salute umana, ecc.

(Pag. 11 e seguenti dello SIA - Parte 3: Documento di fattibilità delle alternative)

Lo Studio di Impatto Ambientale, come previsto dalle linee guida SNPA per le opere pubbliche o di interesse pubblico, contiene la metodologia utilizzata per la valutazione della sostenibilità ambientale delle alternative di tracciato dell'opera stradale. Questa si basa su due principi di base:

- a. Coerenza con gli obiettivi individuati a monte della progettazione, al fine di limitare le possibili interferenze con l'ambiente circostante.
- b. Bilanciamento delle risorse necessarie per lo sviluppo dell'intervento: utilizzo delle risorse in modo efficiente minimizzando l'impatto ambientale.

In particolare, la metodologia adottata dal proponente prevede di sviluppare una sequenza logica che, partendo dalla definizione degli obiettivi ambientali che si intende raggiungere,



porta, attraverso la schematizzazione dei rapporti opera-ambiente, a determinare il bilancio delle risorse connesse all'opera.

I passaggi fondamentali seguiti per lo sviluppo della valutazione sono i seguenti:

1. Definizione degli obiettivi ambientali. In primo luogo, sono state analizzate le politiche di sostenibilità presenti a livello comunitario e nazionale, da cui estrapolare i principi fondamentali che, confrontati con la specifica tipologia di opera in esame, hanno permesso di individuare i macro-obiettivi che si intendono perseguire.
2. Scomposizione degli obiettivi macro-generalizzati in obiettivi specifici tra i quali vengono selezionati quelli legati al contesto generale in cui si inserisce l'opera.
3. Assegnazione di indicatori agli obiettivi specifici. A ciascun obiettivo specifico è stato assegnato uno o più indicatori al fine di poterne "quantificare" il grado di raggiungimento per ciascuna delle alternative considerate.

La metodologia permette di confrontare le diverse soluzioni alternative tra loro attraverso un'analisi comparativa rispetto al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità posti alla base dei processi progettuali. Il confronto è possibile in quanto la metodologia definita e applicata, prevede un processo in cui tutti gli indicatori, essendo rappresentativi del rapporto opera-ambiente, sono adimensionali e per loro stessa definizione normalizzati.

Nel dettaglio gli indicatori assumeranno un valore compreso tra "0" e "1": il valore sarà pari a "zero" per gli indicatori in cui l'obiettivo di sostenibilità è lontano dal suo perseguimento mentre sarà pari a "uno" per la totalità del recepimento dell'obiettivo predefinito di sostenibilità. Ne consegue che, maggiore è la presenza di numeri prossimi all'unità, maggiore è il soddisfacimento degli obiettivi da parte di quell'alternativa e quindi quella certamente perseguibile.

Senza citarli tutti, tra gli indicatori per i quali non sono state riscontrate differenze dal punto di vista ambientale tra le tre alternative, si riporta l'indicatore per cui il valore ottenuto è risultato pari a 1, ovvero per cui tutte le alternative hanno raggiunto a pieno l'obiettivo prefissato.

Tra gli indicatori ritenuti significativi per la scelta dell'alternativa 3 abbiamo:

- OSA 1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale
- OSA 2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita
- OSA 2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale
- OSA 2.4 Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera
- OSA 4.1 Conservare e tutelare la biodiversità

L'alternativa 1 risulta essere maggiormente significativa per i seguenti obiettivi:

- OSA 1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale
- OSA 1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio
- OSA 3.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili

L'alternativa 2 risulta invece maggiormente significativa per i seguenti obiettivi:

- OSA 1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio
- OSA 2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita
- OSA 2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale
- OSA 2.3 Proteggere il territorio dai rischi idro-geo-morfologici

Pertanto, in base a quanto emerso dalla metodologia di confronto condotta dal proponente, la scelta della migliore soluzione di progetto sembrerebbe ricadere sull'alternativa 3 che,



perseguendo i principali obiettivi ambientali, appare quella meglio rispondente ai criteri di sostenibilità.

(pag. 36 e seguenti della Relazione Generale Tecnica Illustrativa)

A completamento di quanto emerso dall'applicazione della metodologia e dalla stima degli indicatori, l'analisi costi-benefici (ACB) condotta parallelamente dal proponente nello SIA, ha portato alla conferma della medesima soluzione come migliore alternativa di progetto.

Premesso che l'analisi costi-benefici (ACB) è una metodologia utilizzata per valutare la convenienza economica e sociale di un progetto, essa si è basata sulla comparazione tra i benefici e i costi economici di ciascun intervento, attualizzati in base a un tasso di sconto sociale (il costo opportunità del denaro, ovvero il rendimento che si potrebbe ottenere investendo le risorse del progetto in un'altra attività).

In particolare, l'analisi C/B è stata eseguita attraverso:

1. La definizione dell'orizzonte temporale di osservazione: 30 anni, come previsto per le nuove infrastrutture stradali dal Regolamento delegato (UE) n. 480/2014, Allegato I, "Periodi di riferimento di cui all'articolo 15, paragrafo 2".
2. L'identificazione e quantificazione dei costi e dei benefici sia economici diretti, che indiretti, come le esternalità positive e negative.

I costi considerati sono stati:

- costi d'investimento per la realizzazione dell'opera.
- costi di gestione (manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera).

I benefici considerati sono stati:

- Variazioni del costo generalizzato del trasporto su strada: il risparmio dei tempi di viaggio e l'incremento delle percorrenze.
 - Variazione del costo dell'incidentalità: la riduzione del numero di incidenti.
 - Variazione del costo dell'inquinamento atmosferico: la riduzione delle emissioni inquinanti.
 - Valore residuo delle opere: il valore dell'opera al termine della sua vita utile.
3. La selezione del tasso di sconto sociale: assunto pari al 3% come previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 207/2015, e ribadito nelle Linee Guida ministeriali alla redazione dell'Analisi Costi benefici.
 4. Il calcolo di due indicatori sintetici di sostenibilità economica per tutte le alternative: il VANE e il TIRE.

Il VANE (Valore Attuale Netto Economico) è il beneficio netto aggregato dell'intervento, attualizzato al tasso di sconto sociale - se il VANE è positivo, il progetto è economicamente sostenibile.

Il TIRE (Tasso Interno di Rendimento Economico) utilizzato per determinare la redditività di un potenziale investimento, basandosi sul flusso di cassa previsto, è il tasso di sconto che rende il VANE nullo individuando così un tetto per il tasso effettivo d'interesse oltre il quale il progetto non è più conveniente. Se il TIRE è superiore al tasso di interesse prevalente sul mercato dei capitali, il progetto è economicamente sostenibile.

I risultati dell'ACB condotta mettono in evidenza che il progetto è economicamente sostenibile, qualunque sia l'alternativa esaminata. Il VANE dei tre tipi di intervento è sempre positivo e il TIRE è superiore al tasso di sconto sociale in tutte le ipotesi. Ciò significa che i



benefici economici dell'intervento superano i costi, anche considerando il costo opportunità del denaro.

In particolare, i benefici economici dell'intervento sono dovuti principalmente ai seguenti fattori:

- a. Il risparmio dei tempi di viaggio, che genera un beneficio economico indiretto per gli utenti del trasporto.
- b. La riduzione del numero di incidenti, che genera un beneficio economico diretto per la collettività.
- c. La riduzione delle emissioni inquinanti, che genera un beneficio economico indiretto per la collettività.

Tuttavia, si possono riscontrare differenze evidenti:

- l'alternativa 1 è caratterizzata da un VANE al termine dei 30 anni di analisi pari a 9,64 M€ (ovvero i benefici per la collettività superano i costi da essa sostenuti per tale valore), con un TIRE superiore al tasso sociale di attualizzazione solo di un paio di punti decimali (un TIRE più basso del tasso di interesse prevalente sul mercato dei capitali mette in evidenza che è più conveniente investire le risorse previste per l'intervento su quest'ultimo poiché, così facendo, si otterrebbe un rendimento più elevato);
- l'alternativa 2 ha un comportamento economico decisamente migliore della precedente, con un rapporto B/C pari a 1,23 e un VANE di poco inferiore a 110 M€;
- l'alternativa 3 è quella che presenta il rapporto tra benefici e costi migliore in assoluto (pari a 1,37), con un VANE che supera i 150 M€ e un TIRE di oltre due punti superiore al tasso sociale di attualizzazione.

In base a questi risultati, anche l'ACB mostra che **l'alternativa 3 è quella che genera i maggiori benefici** per la collettività avendo un TIRE più elevato, un VANE più alto e un B/C più elevato rispetto alle altre due alternative.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Costi totali:			
• costi di investimento iniziale,	370 295 257.44 €	475 596 064.26 €	417 003 960.67 €
• costi di manutenzione			
Benefici totali:			
• Riduzione del costo generalizzato del trasporto,	379 936 586.50 €	583 881 803.27 €	570 447 439.22 €
• Riduzione dell'incidentalità,			
• Valore residuo al termine del periodo di analisi			
VANE	9 641 329.06 €	108 285 739.01 €	153 443 478.56 €
TIRE	3,2%	4.3%	5.1%
Rapporto B/C	1,03	1,23	1,37

Viene descritta nella Parte 6 dello SIA, LA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI E LE MITIGAZIONI, analizzando tutte le componenti di impatto su aria e clima, geologia e acque, territorio e suolo, biodiversità, rumore, salute umana e paesaggio e patrimonio culturale. Inoltre, è stato dedicato uno studio sulla Vulnerabilità dell'opera ai cambiamenti climatici.



Nello studio si ritiene quindi il progetto compatibile con il contesto di previsto inserimento e l'impatto relativo alla qualità **dell'aria, delle acque, la biodiversità** risulta **non significativo**.

In considerazione delle opere di mitigazione previste, l'impatto sulla salute umana in relazione all'alterazione del clima acustico (Rumore) può considerarsi **scarsamente significativo**.

L'alterazione dei caratteri del **paesaggio del patrimonio culturale** possono considerarsi quindi **scarsamente significativi** in quanto se è vero che l'introduzione di nuovi elementi modifica la configurazione del territorio, il loro impatto risulta mitigato grazie agli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale previsti, che concorrono a far sì che le nuove opere si inseriscano in maniera coerente con gli elementi del contesto territoriale preesistenti, di fatto non alterando la percezione del sistema paesaggistico generale nel quale si inserisce l'infrastruttura oggetto di intervento.

Per quanto concerne la componente **territorio e suolo**, dallo studio dello stato dei luoghi in cui si va ad inserire l'opera e dalla disamina delle azioni di progetto, i potenziali impatti sono stati considerati **significativi**, in particolare per la sottrazione di suolo agricolo dovuta alla presenza fisica dell'opera.

Circa l'impatto sulla **salute umana**, nel caso della ricaduta da inquinamento atmosferico, è non significativo; mentre in relazione all'inquinamento acustico è scarsamente significativo.

Particolarmente interessante è lo studio che porta alla sintesi espressa nella Tabella 3-16 Vulnerabilità dell'opera agli impatti climatici e valutazione del rischio (fase di esercizio). Gli accorgimenti previsti per ridurre questi impatti si riversano nella scelta di una pavimentazione, che prevede l'utilizzo di bitume modificato "hard" (mediante l'aggiunta di polimeri, elastomeri e loro combinazioni) presenta particolari doti di resistenza sia dal punto di vista meccanico che della durabilità e permette di far fronte alle maggiori sollecitazioni evidenziate dall'analisi del rischio climatico (aumento temperature, incendi, etc.).

Infatti, la maggior resistenza data da questo tipo di pavimentazione comporta, ad esempio, una riduzione nella formazione di buche e crepe in percentuale molto più alta rispetto a quella convenzionale (si stima che la maggiore resistenza alla formazione di fessurazioni sia 3 volte superiore all'asfaltatura tradizionale).

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo

La realizzazione delle opere oggetto del presente progetto determina la produzione complessiva di 2.711.982 mc (in banco) di materiali di scavo.

Di seguito viene riportata una tabella che sintetizza i volumi complessivi del bilancio dei materiali di scavo relativo alle opere in progetto che comprende i volumi di scavo, il fabbisogno di volume da reimpiegare internamente e i materiali in esubero.

Per quanto riguarda il materiale in esubero, pari a **circa 1.020.524 mc**, considerando che, come riportato nella Tabella 14, la quantità di materiale gestito come rifiuto risulta pari a **circa 489.482 mc**, i materiali che saranno gestiti come sottoprodotti presso siti esterni al cantiere ammontano a **circa 531.041 mc**.

Inoltre, sono stati computati a parte il volume di scotico prodotto e il volume di vegetale necessario da porre in opera. Di seguito si riporta tale bilancio, da cui risulta un esubero che, dopo essere stato caratterizzato in cumulo, sarà alternativamente gestito come rifiuto o come sottoprodotto in base ai risultati analitici.

Vengono indicate le cave di destinazione finale del materiale.



Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo per gli interventi ivi proposti, richiamate le indicazioni di cui alla DPR 120/2017, il Comitato formula giudizio di compatibilità ambientale favorevole.

Integrazioni

In data 26/03/2026 sono state prodotte integrazioni (100 tra relazioni ed elaborati grafici) che sono state pubblicate sul sito del Ministero.

Le integrazioni si riferiscono soprattutto agli studi di compatibilità idraulica in relazione alle opere di svincolo e producono una nuova relazione paesaggistica. Viene riproposto il piano di gestione delle terre e rocce di scavo insieme a un approfondimento delle indagini ambientali e geognostiche. Inoltre, viene fornito il Report completo delle indagini ambientali redatto dall'Istituto di Ricerca e Sperimentazione Sidercem S.r.l.

Valutazione di Impatto Ambientale

Tra gli interventi di mitigazione previsti in fase di cantiere si evidenziano quelli legati alla riduzione e contenimento dell'inquinamento atmosferico ed acustico, nonché al ripristino delle aree di cantiere utilizzate. In fase di esercizio invece, oltre ad una corretta gestione delle acque di piattaforma attraverso un sistema chiuso di raccolta e smaltimento delle acque, i principali interventi di mitigazione hanno riguardato la realizzazione di barriere acustiche, l'inserimento di opere a verde, tra cui il reimpianto degli ulivi interferiti, l'inserimento di macchie arbustive riconducibili alla caratteristica macchia a querceti, l'inerbimento di scarpate e superfici libere e la realizzazione di cinque sottopassi faunistici ed un passaggio faunistico sopra la galleria GA3. A questi si aggiunge, quale intervento compensativo, il ripristino dei tradizionali muri a secco lungo la viabilità secondaria per una estesa totale di circa 10 km.

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2022, ritenendo che:

- gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere considerati non significativi e negativi