

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377”;

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo alla S.S. 96 itinerario Bari-Altamura-Matera, lavori di ammodernamento con adeguamento alla sezione III delle Norme CNR 80 del tronco: Altamura – Torritto, tronco Altamura – inizio variante di Toritto (dalla progressiva 84+154 alla progressiva 99+043) da realizzarsi nei Comuni di Grumo Appula e Altamura (BA), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia con sede in via Luigi Einaudi 15, 70125 Bari, in data 12 gennaio 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa dall'ANAS Compartimento Puglia in data 10 dicembre 2001 e 12 aprile 2002;

VISTA la nota n. 1702 della Regione Puglia del 10 febbraio 2003, pervenuta il 10 febbraio 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/10784/2001/PF del Ministero per i beni e le attività culturali del 12 aprile 2001, pervenuta in data 27 aprile 2001, e la nota n. ST/407/21613/2002 del 5 giugno 2002, pervenuta in data 25 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 490 positivo con prescrizioni formulato in data 11 luglio 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato da;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che relativamente al:

Quadro Programmatico:

- il Progetto in esame costituisce parte dell'Itinerario Bari-Altamura-Matera; a tale intervento appartiene il tronco Altamura-Matera sul cui progetto di adeguamento è stato già espresso parere favorevole, riconoscendo la validità dell'Itinerario stesso;
- il tronco in esame, unitamente a quello Toritto-Modugno ancora in corso di valutazione, completa l'Itinerario della Bari-Altamura-Matera;
- il tracciato, come anche quello esistente, interseca un'area definita "Ambito B" nel PUTT/PBA, in corrispondenza dell'antico tratturo Barletta –Grumo; in tale punto di intersezione attualmente è presente un incrocio a raso con una strada provinciale che ricalca il tracciato del tratturo, sovrapponendosi a questo.
- una parte considerevole del tracciato nel territorio di Altamura interessa aree gravate da usi civici e che ciò richiederà, come regolato dall'art. 12 della Legge regionale n. 7 del 28 gennaio 1998, l'intervento della Regione Puglia prima dell'esproprio per l'esercizio delle funzioni amministrative relative alla sdemanzializzazione delle aree interessate dalla strada;

Quadro Progettuale:

- la scelta di dotare la strada di viabilità di servizio a doppio senso di circolazione, se da un lato aggrava la sottrazione di suolo all'attività agricola presente attualmente ai margini dell'infrastruttura, tuttavia, consente di disciplinare gli accessi alla strada, permette di assorbire una quota del traffico locale e risponde ad una esigenza di difesa dell'infrastruttura da una urbanizzazione indiscriminata;
- tuttavia non è riconosciuta la stringente necessità degli stessi, a fronte dei notevoli impatti generati in termini di occupazione di suolo, creazione di aree intercluse ed alterazione dell'assetto visuale-paesaggistico;
- la funzione di nodo di scambio intermodale passeggeri strada/ferrovia dello svincolo n. 1 potrebbe essere ulteriormente incrementata dotando lo stesso di un parcheggio, eventualmente utilizzando una delle aree intercluse, e di una passerella pedonale per congiungere il parcheggio con la stazione;
- per la realizzazione di quanto previsto nel progetto si dovranno eseguire scavi e demolizioni e che una parte del materiale, non risultato idoneo al reimpiego, potrebbe essere destinato a discarica;
- che sarà necessario assicurare la continuità dei flussi di traffico nel corso della realizzazione delle opere e che lo schema a tal proposito proposto nello studio di impatto ambientale desta qualche perplessità sulla effettiva applicabilità lungo tutto il tracciato;

Quadro Ambientale:

- la struttura geologica dell'area del progetto è riconducibile ad una piattaforma carbonatica, ribassata verso l'Adriatico da faglie dirette e delimitata ad occidente dalla Fossa Bradanica, area di accumulo di sedimenti terrigeni. Morfologicamente l'area appare come un pianoro debolmente e dolcemente ondulato, interrotto localmente da fenomeni di modellamento di tipo carsico, talora coincidenti con fatti tettonici;

- un aspetto non secondario della morfologia carsica dell'area è la presenza di doline e inghiottitoi. L'elaborazione morfologica superficiale di tipo carsico trova una sua immediata corrispondenza con un analogo modellamento ipogeo, dove il lavoro operato dalle acque su un acquifero calcareo ha portato alla costruzione di un paesaggio sotterraneo non meno ricco e articolato di quello epigeo (con in più, nel contesto sotterraneo, la suggestione del "tutto tondo") ed a questo collegato tramite le doline e gli inghiottitoi superficiali. Il carattere più evidente e spettacolare di questo modellamento carsico ipogeo è la formazione di un sistema di grotte e cavità che a volte, come ad esempio a Castellana, assumono una forma imponente ma che più spesso prendono un aspetto modesto e "minore", costituito da poco più di un reticolo di fratture allargate ed elaborate dall'acqua. Il sistema carsico dunque rappresenta una di quelle "singolarità" geologiche che a volte assumono aspetti quasi monumentali, meritevoli di essere salvaguardati come patrimonio geologico. Ciò deve valere soprattutto per il carsismo ipogeo che, spesso inviolato ed inviolabile, conserva forme e specie rare;
- si prevede la realizzazione di vasche di sicurezza idraulica, ma tuttavia, non sono indicati quanti e in quali punti lungo il tracciato sono previsti gli interventi; manca più in generale, la quantificazione delle esigenze e l'identificazione dei punti sensibili;
- non viene specificato verso quali specie sono previsti gli interventi di dissuasione di attraversamento della fauna; tali attraversamenti sono orientati (definendone quindi le dimensioni) ma non viene indicato il numero e i luoghi dove tali attraversamenti dovrebbero essere previsti.
- qualche perplessità suscita la proposta progettuale di utilizzare delle reti a margine della strada, soluzione che appare non scevra di pericoli, stante il rischio di intrappolamento nella sede stradale a causa della difficoltà di uscita degli animali una volta che riuscissero a entrare da un lato;
- per quel che riguarda l'impatto dovuto al rumore, alle polveri ed all'inquinamento chimico dell'aria, che lo Studio di Impatto Ambientale utilizza, per la definizione del clima acustico *Post Operam*, i dati di traffico della situazione attuale. Ciò renderà necessario eseguire delle campagne periodiche di controllo del rumore, anche per fare fronte a mutate situazioni di carattere abitativo, oltre che alle nuove condizioni di traffico;
- in generale le opere di mitigazione proposte, per la riduzione degli impatti derivanti dalle attività di cantiere (riduzione del transito degli automezzi in zone abitate, uso di filtri e silenziatori, creazione di barriere antirumore e antipolvere) sono condivisibili;
- l'utilizzo delle barriere tipo New Jersey anche come elementi di mitigazione del rumore, proposto nel SIA, appare di dubbia efficacia. Peraltro l'installazione delle barriere New Jersey, qualora la loro presenza non sia dettata da esigenze di sicurezza, ancorché di scarsa efficacia per la riduzione del rumore, risulta sicuramente impattante da un punto di vista paesaggistico. Da questo punto di vista l'adozione di muretti a secco a lato della strada, in condizioni di passaggio a raso o di rilevato basso, è un modo valido per mascherare la sede stradale e renderla coerente con il paesaggio tradizionale murgiano. In questo senso ne è raccomandabile l'utilizzo tutte le volte che se ne presentino le condizioni;
- non si dispone di dati sperimentali o di indicazioni da precedenti esperienze circa l'apporto che i muri a secco possono fornire alla riduzione del rumore. In linea di massima sembra lecito pensare che tale elemento costruttivo, eventualmente aumentandone leggermente l'altezza, possa in qualche modo

contribuire, insieme ad altre misure di mitigazione, grazie alla sua costituzione ricca di vuoti in forma irregolare, ad una riduzione della rumorosità;

- sembra opportuno raccomandare all'ANAS Bari di adibire un breve tratto (150÷200 metri) della strada in esame, dopo la sua realizzazione, a sperimentazione circa l'efficacia dei muri a secco (eventualmente di varia costituzione ed altezza) per la riduzione del rumore, per eventuali futuri impieghi nell'area;
- si prevede di utilizzare "barriere alte" antirumore solo laddove le altre misure previste (pavimentazione fonoassorbente, infissi insonorizzati, barriere verdi ecc.) non si rivelassero sufficienti. Tale misura, oltre all'indubbio impatto visivo (paesaggistico) potrebbe porre dei problemi di impatto sull'ambiente idrico, tenuto conto che la loro corretta manutenzione richiede lavaggi periodici;
- sono individuati una serie di edifici (denominati R3, R4, R9, R15 ed R20) dove il livello di rumorosità, malgrado gli altri interventi di mitigazione, potrebbero essere superiori ai limiti di legge e che per tali ricettori viene proposta l'adozione di infissi insonorizzati (eventualmente di tipo ventilato);
- si renderà necessario un programma di controllo della rumorosità dell'infrastruttura nel tempo, anche legato all'usura della pavimentazione fonoassorbente, e che in quella occasione sarà possibile verificare l'efficacia delle misure adottate e predisporre di nuove per fare fronte alle mutate condizioni di traffico;
- le "barriere verdi" proposte nello studio di impatto ambientale contrastano con il paesaggio circostante e sono di difficile attuazione nell'area;
- i valori di alcuni dei parametri determinati per la descrizione dello stato attuale della qualità dell'aria destano delle perplessità in relazione alle metodologie adottate ed alla strumentazione utilizzata;
- alcuni valori, in particolare quelli relativi allo NO₂, appaiono molto vicini ai limiti stabiliti dalla normativa in corrispondenza di alcuni ricettori;
- non vengono prese in considerazione, poiché emanato posteriormente alla redazione dello studio di impatto ambientale stesso, il DM Ambiente 2 aprile 2002 n. 60 (recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio) e che quindi tutti i riferimenti dello studio di impatto ambientale in merito alla compatibilità dei valori calcolati sono relativi alla normativa precedente l'emanazione della norma sopra riportata.
- occorre porre molta attenzione nel rendere coerenti le opere di mitigazione con il paesaggio circostante. Elementi di vegetazione di tipo lineare (filari) sarebbero fortemente in contrasto se assumessero un carattere di permanenza o sistematicità, al di fuori dei tratti dove realmente necessari. Le barriere dovrebbero assumere un aspetto di "macchie" irregolari legati da elementi lineari;
- è da ripensare e rivalutare il ruolo dei muri a secco, in relazione alla loro valenza storica e paesaggistica eventualmente corredati da vegetazione, per la mascheratura e l'inserimento dove la strada è più adagiata al terreno e dove ciò non contrasti con esigenze di sicurezza;
- le risultanze della Valutazione di Incidenza condotta ex legge 357/1997, indicanti l'irrelevanza degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto per l'area SIC "Murgia Alta" (IT 9120007) relativamente agli habitat che caratterizzano l'area;

- relativamente agli impatti sull'ambiente idrico in fase di cantiere, lo studio di impatto ambientale prevede la costituzione di un impianto di depurazione delle acque del cantiere, descrivendolo in maniera dettagliata, ma che tale elemento di salvaguardia della qualità delle acque non è presente nelle tavole di progetto e nella tavola relativa alla disposizione del cantiere (Tavola 3.11 del Quadro Progettuale);
- per quanto riguarda la fitodepurazione delle acque derivanti dalle vasche di prima pioggia, ed eventualmente delle acque reflue del cantiere, desta qualche perplessità il ricorso a questa tecnologia di depurazione tenuto conto del paesaggio calcareo, praticamente privo di una idrografia superficiale permanente e delle condizioni climatiche caratterizzate da bassa piovosità e da lunghi periodi siccitosi;
- si considera positiva la scelta di procedere all'adeguamento in sede, in luogo di un nuovo tracciato in variante, per i risvolti positivi, in termini ambientali, che presenta questa scelta, riduce il consumo di territorio, interessa un'area già sede di infrastruttura e non ingenera stravolgimenti rispetto al locale sistema insediativo e produttivo;
- analogamente risulta positiva la variazione progettuale comportante l'eliminazione degli svincoli n. 2 e N. 4, riconosciuta stringente necessità degli stessi, a fronte dei notevoli impatti generati in termini di occupazione di suolo, creazione di aree intercluse ed alterazione dell'assetto visuale-paesaggistico;
- l'adozione di misure di mitigazione, come le barriere antirumore invece degli interventi sui singoli recettori, potrebbero comportare un non trascurabile impatto paesaggistico, anche tenuto conto del contesto agricolo e della forte dispersione delle abitazioni;

CONSIDERATA la nota n. 1702 della Regione Puglia del 10 febbraio 2003, pervenuta il 10 febbraio 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *in fase di cantiere per tutte le attività eseguite nell'area SIC dovranno, al termine degli stessi, essere adottati interventi di ripristino alle condizioni iniziali secondo direttiva che potranno essere concordate con l'Ufficio Parchi e Riserve Naturali dell'Assessorato Ambiente della Regione Puglia;*
- 2) *dovrà essere eseguito un monitoraggio per il rilievo della rumorosità con campagne di rilevamento che potranno essere concordate con l'ARPA; laddove i livelli di inquinamento acustico dovessero risultare elevati, in particolar modo in prossimità di edifici e zone abitate, dovrà essere adottata ogni misura idonea a diminuire l'impatto rilevato;*
- 3) *dovrà essere predisposto apposito piano per lo smaltimento delle acque reflue in conformità a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale vigente;*
- 4) *laddove possibile, le opere di insediamento ambientale dovranno riprendere l'architettura tipica del paesaggio tradizionale murgiano (es. adozione di muretti a secco) con il reinserimento di vegetazione tipica locale;*
- 5) *dovranno essere concordate con le Amministrazioni interessate criteri e modalità che consentano, anche in fase di cantiere, una normale continuità dei flussi di traffico nelle zone oggetto dei lavori.*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/10784/2001/PF del 12 aprile 2001, pervenuto in data 27 aprile 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, come di seguito riportato:

in riferimento alla nota prot. n. 970 del 12.01.2001 dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della viabilità per la Puglia pervenuta a questo Ufficio Centrale in data 17 gennaio 2001 con la quale era stato richiesto di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda l'ammodernamento del tronco fine variante Toritto Modugno compreso la variante di Palo del Colle e del tronco Altamura inizio variante Toritto con adeguamento alla sez. III CNR della S.S. 96 dell'itinerario Bari Altamura-Matera;

vista la nota n. ST/407/3570/01 del 7.02.2001, con la quale questo Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze della Puglia di voler valutare quanto argomentato dal richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

considerati gli atti riferiti all'osservazione al progetto inoltrata dall'arch. Giovanni Berloco;

vista la nota n.1466-MB del 14.03.2001 della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio Centrale con prot. n. ST/407/9645/01 del 2.04.2001, nella quale, riferendo di aver verificato che parte della strada interessata dai lavori attraversa aree sottoposte a tutela ai sensi del titolo II del D.L.vo n.490/1999 e tenuto conto che le opere a farsi interessano l'attuale tracciato, si esprime parere favorevole;

vista la nota n.5368 del 16.03.2001 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio Centrale con prot. n. ST/407/7803/01 del 19.03.2001, nella quale, non avendo rilevato lungo il tracciato particolari esigenze di tutela per i beni archeologici preesistenti, si ritengono eseguibili i lavori di allargamento della strada statale in oggetto;

considerato l'attento esame delle analisi e delle verifiche condotte dal richiedente con lo studio di V.I.A.;

questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note delle Soprintendenze della Puglia esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione delle opere indicate in oggetto;

CONSIDERATO il successivo parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. n. ST/407/21613/2002 del 5 giugno 2002, pervenuto in data 25 giugno 2002, con cui si conferma il precedente parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, come di seguito riportato:

in riferimento alla nota prot.n.33823 del 4.12.2001 dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della viabilità per la Puglia, registrata agli atti di questo Ufficio in data 20.12.2001 al prot. n. ST/407/25665/01, con la quale si trasmette la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente con nota prot.n.11170/VIA/A.O.13.G del 22.10.2001 al fine di ottenere ulteriori e necessari approfondimenti al SIA per la pronuncia sulla

compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda l'ammodernamento del tronco fine variante Toritto Modugno compreso la variante di Palo del Colle e del tronco Altamura inizio variante Toritto con adeguamento alla sez. III CNR della S.S. 96 dell'itinerario Bari Altamura-Matera;

vista la nota prot. n. ST/407/2898/02 del 23.01.2002, con la quale questo Ufficio ha richiesto alle competenti Soprintendenze della Puglia di voler valutare quanto argomentato dal richiedente nella documentazione integrativa allo Studio di Impatto Ambientale che riguarda ulteriori approfondimenti e valutazioni per alcuni svincoli, per la viabilità di servizio e per l'interferenza del progetto con il vallone a sud dell'abitato di Palo del Colle;

*vista la nota **prot.n.4039 del 10.04.2002** della **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico della Puglia**, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/19717/02 del 23.05.2002, nella quale si conferma il parere favorevole precedentemente espresso;*

*vista la nota **prot.n.6260 del 5.04.2002** della **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia**, registrata agli atti di questo Ufficio con prot. n. ST/407/15510/02 del 24.04.2002, nella quale si esprime parere favorevole raccomandando di rispettare la normativa vigente in materia di tutela in caso di rinvenimenti archeologici non valutabili allo stato attuale;*

a seguito dell'attento esame della documentazione integrativa prodotta dal richiedente con lo studio di V.I.A.;

*questo **Ministero**, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le note delle Soprintendenze di settore della Puglia esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione delle opere indicate in oggetto confermando quanto già espresso con il provvedimento di questa Direzione Generale del **12.04.2001 prot. n. ST/407/10784/2001/PF** per la valutazione di impatto ambientale;*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito si riportano;

- è pervenuta un'osservazione da parte dell'arch. Giovanni Berlocchio, proprietario di una masseria denominata "Masseria Impastorata" situata nel tracciato previsto per la realizzazione della complanare sinistra ricadente in località "Pescariello" e più precisamente tra le sezioni 56 e 79 il quale nel far notare, che la realizzazione della suddetta complanare, comporterebbe un allungamento del percorso necessario al raggiungimento della sua azienda, ne chiede la modifica di tracciato;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla S.S. 96 itinerario Bari-Altamura-Matera, lavori di ammodernamento con adeguamento alla sezione III delle Norme CNR 80 del tronco: Altamura – inizio variante di Toritto, (dalla progressiva 84+154 alla progressiva 99+043) da realizzarsi nei Comuni di Grumo Appula e Altamura (BA) presentata dall'ANAS Compartimento Puglia **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il Progetto approvato è quello modificato secondo quanto integrato dall'ANAS con le note del 10 dicembre 2001 e del 12 aprile 2002;
- b) il Progetto Esecutivo dello svincolo n. 1, di collegamento alla viabilità esistente e della risistemazione della stessa dovrà essere sottoposto alla approvazione da parte di questo Ministero;
- c) l'area del cantiere principale dovrà essere delocalizzata rispetto alla posizione indicata nello studio di impatto ambientale e posta al di fuori dell'ambito SIC "Murgia Alta";
- d) considerata la presenza a margine della strada attuale dell'accesso della Grotta dell'Esca e la posizione della grotta stessa rispetto all'asse stradale, l'ANAS dovrà, preliminarmente alla progettazione esecutiva, elaborare, in accordo con il Servizio Geologico del Dipartimento dei Servizi Tecnici Nazionali e in riferimento al Progetto "Conservazione del Patrimonio Geologico", un completo programma di indagine volto a definire gli impatti sulla grotta derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura, le misure atte a garantire la conservazione delle singolarità geologiche ivi esistenti e le eventuali modalità di accesso;
- e) il Progetto Esecutivo dell'area del cantiere principale dovrà includere il depuratore delle acque reflue previsto nello studio di impatto ambientale, ovvero le modalità di smaltimento delle acque reflue del cantiere dovranno essere concordate con la Regione Puglia e con l'ARPA;
- f) dovranno essere concordate con la Regione Puglia le ubicazioni delle vasche di sicurezza idraulica e le modalità di realizzazione delle stesse. Il dimensionamento delle vasche di sicurezza idraulica dovrà conformarsi alle indicazioni contenute negli Atti del Convegno "*Presidi idraulici e vasche di sicurezza in ambito stradale*" organizzato dal Ministero dell'Ambiente, tenuto a Roma il 13 giugno 2000, pubblicati sulla rivista "Le Strade" n. 12 – dicembre 2000;
- g) la realizzazione di attraversamenti per la fauna e la realizzazione di dissuasori all'attraversamento dovrà essere concordata, nel numero e nell'ubicazione, con l'ARPA; la scelta ed il posizionamento dei nidi al di sotto dei viadotti dovrà essere concordato con l'ARPA;
- h) al fine di ridurre i livelli di rumorosità:
 - la pavimentazione della strada, come previsto nello studio di impatto ambientale, dovrà essere realizzata in materiale fonoassorbente;
 - dovranno essere attuati gli interventi previsti nello studio di impatto ambientale per la riduzione dei livelli di rumorosità sui ricettori indicati come R3, R4, R9, R15 ed R20;
 - dovrà essere condotto, concordandolo con l'ARPA, un monitoraggio post operam del rumore lungo tutta la strada per valutare l'efficacia degli interventi, mettendo in opera le opportune misure previste nello studio di impatto ambientale, comprese le barriere anti-rumore, laddove i livelli di rumorosità dovessero risultare eccessivi;

- i) in occasione degli interventi di rifacimento della pavimentazione fonoassorbente dovrà essere predisposto ed eseguito un monitoraggio del rumore al fine di valutare la validità delle misure di mitigazione già adottate e predisporre di ulteriori in funzione delle mutate condizioni di traffico ed abitative. Il monitoraggio e gli ulteriori interventi di mitigazione dovranno essere concordati con l'ARPA;
- l) le opere di sistemazione a verde delle scarpate, di ripristino della vegetazione e di rimboschimento delle aree intercluse, dovranno essere eseguite utilizzando specie autoctone e/o coerenti con il paesaggio murgiano tradizionale; a fronte delle difficoltà ambientali (pedologiche e climatiche) il Progetto Esecutivo delle opere a verde dovrà essere accompagnato da uno specifico "Piano di Manutenzione delle Opere a Verde" che preveda in particolare:

- un servizio di controllo e manutenzione della vegetazione che affronti, con logiche e modalità differenti, le esigenze gestionali dell'esercizio stradale e quelle ecologiche e paesaggistiche;
- il divieto di uso di prodotti chimici per il trattamento e la manutenzione della vegetazione adottando per questo interventi meccanici e manuali (sfalci, tagli selettivi, potature, ecc.);
- le modalità di verifica periodica dello stato qualitativo della vegetazione inserita con gli interventi e dello sviluppo di eventuali specie infestanti, nonché le relative operazioni di controllo.

Il Capitolato Speciale d'Appalto dovrà prevedere che la vegetazione introdotta sia garantita almeno per due stagioni vegetative successive all'impianto iniziale e all'impianto di eventuali successive sostituzioni a garanzia;

- m) tutte le modifiche determinate dalle attività di cantiere nei confronti delle superfici rientranti nell'area SIC, al termine dei lavori dovranno essere soggette al ripristino delle condizioni originarie, ovvero alle condizioni tali da offrire una ottimale omogeneità all'ecosistema tipico dell'habitat del grillaio. Gli interventi di ripristino in aree rientranti nel SIC dovranno essere approvati dall'ARPA;
- n) dovrà essere sottoposto ad approvazione di questo Ministero quanto previsto alle prescrizioni di cui alle lettere **b)**, **g)**, **l)**, le restanti prescrizioni ove non diversamente previsto dovranno essere verificate a cura della Regione Puglia;
- o) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

si raccomanda inoltre:

- di valutare la possibilità di incrementare la funzione di scambio intermodale passeggeri strada/ferrovia dello svincolo n. 1 (Stazione Pescariello) mediante la realizzazione di un parcheggio auto, eventualmente utilizzando una delle aree intercluse, e di un collegamento pedonale tra il parcheggio stesso e la stazione ferroviaria;
- di orientare la progettazione delle opere di inserimento ambientale quanto più possibile verso l'impiego dei muretti a secco (o opere che ne riprendano il valore estetico), eventualmente associati a sistemi di vegetazione arbustiva ed arborea, laddove ciò non contrasti con la sicurezza.
- di destinare un breve tratto della strada in esame (150÷200 metri) a tronco sperimentale per verificare la capacità di riduzione del rumore dei muri a secco, di diversa altezza e costituzione, anche eventualmente associati a barriere antirumore

- di concordare con i comuni interessati un piano dei lavori volto a garantire la continuità dei flussi di traffico, laddove questo vada ad interessare, in fase di realizzazione delle opere e anche solo temporaneamente, la esistente viabilità locale;
- di prendere contatti ed accordi, durante le operazioni di salvaguardia del Patrimonio Geologico di cui alla prescrizione **d**), oltre che con i comuni competenti per territorio, anche con le Associazioni presenti interessate alla tutela e conservazione dell'ambiente delle grotte; si raccomanda altresì di operare in modo da poter garantire un accesso alla Grotta dell'Esca da parte degli studiosi e degli appassionati di speleologia;
- di prendere accordi con l'Ente proprietario del tronco ferroviario tra Altamura e Toritto affinché, qualora per questo tratto siano previsti lavori di ammodernamento, le progettazioni delle opere di inserimento ambientale e di mitigazione dell'Ente ferroviario e dell'ANAS, soprattutto per quel che riguarda le opere di attraversamento della fauna, siano coordinate e coerenti.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Puglia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma lì 30 maggio 2003

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**