



# 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 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di costruzione della variante stradale esterna all'abitato di Martina Franca della S.S. 172 "dei Trulli", tronco Taranto-Martina Franca, da realizzarsi in Comune di Martina Franca (TA), presentata dall'ANAS Compartimento Puglia con sede in Via Luigi Einaudi 15 70125 Bari, in data 20 luglio 2000;

**VISTA** la nota n. 35 della Regione Puglia del 24 settembre 2001, pervenuta il 24 settembre 2001, con cui si esprime un parere negativo;

**VISTA** la nota n. ST/101/266/00 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 gennaio 2001, pervenuta in data 15 gennaio 2001, con cui si esprime parere negativo;

**VISTO** il parere n. 440 formulato in data 18 ottobre 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Puglia;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la costruzione della variante stradale all'abitato di Martina Franca della S.S. 172 "dei Trulli", tronco Taranto-Martina Franca;

• l'intervento proposto si configura come il potenziamento della S.S. 172, tra la progressiva km 45+500 (progressiva relativa di progetto km 0+000) e 56+000. In particolare, è prevista la realizzazione completamente fuorisede della variante di circonvallazione dell'abitato di Martina Franca sino alla progressiva km 45+500. La tipologia di infrastruttura in progetto prevede una

WV

IB LR

piattaforma stradale di larghezza pari a 17 metri composta da 2 corsie per senso di marcia da 3,5 m, uno spartitraffico centrale di 0,5 m e due banchine laterali di 1,25 m;

**osservato che:**

quadro programmatico:

- con riferimento agli strumenti di pianificazione lo studio di impatto ambientale non evidenzia elementi di contraddizione, pur non rappresentando esplicitamente alcun punto di coerenza;
- non è fatto alcun esplicito riferimento all'inserimento dell'area interessata all'interno dei Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.) "Murgia di Sud Est" di cui alla Direttiva 92/43/CEE, peraltro l'opera così come configurata in progetto interferisce in misura assai rilevante con i valori che il S.I.C. intende tutelare;
- con riferimento al Piano Regionale dei Trasporti, che evidenzia in luce la criticità del collegamento stradale in oggetto per insufficienza e variabilità di sezione e uno stato di aggravamento dovuto all'attraversamento di centri abitati, la soluzione proposta, a fronte di una situazione ambientale di contorno particolarmente pregiata, pur cogliendo nella sostanza le problematiche evidenziate dal Piano stesso, non tiene adeguatamente in conto le evidenti sensibilità ambientali e paesaggistiche;
- la programmazione ANAS individua l'intervento in oggetto tra quelli regionali previsti dal Piano Triennale 1998-2000 (DM 174 LLPP 1997), che formalizza l'intesa Stato Regioni per la realizzazione di infrastrutture;
- in riferimento al Piano Urbanistico Territoriale Tematico della Regione Puglia, che individua l'interferenza del tracciato stradale con aree a valore rilevante ("B"), in cui ogni nuovo intervento di trasformazione del territorio deve seguire criteri di massima cautela, ed aree a valore distinguibile ("C"), ove le trasformazioni dell'assetto attuale devono risultare compatibili con la qualificazione paesaggistico-ambientale, il progetto e lo Studio non rappresentano un adeguato livello di approfondimento e, in ogni caso, l'intervento per i caratteri tipologici e geometrici, derivati da un evidente sovradimensionamento dell'opera, non persegue e realizza gli indirizzi di tutela espressi dal piano;
- per quanto attiene la compatibilità dell'opera con il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Martina Franca, lo studio di impatto ambientale riporta sintetiche notizie, dalle quali appare comunque una significativa differente destinazione nel tratto in variante fuori sede. Infatti, le aree interessate da tale tracciato risultano avere una diversa destinazione urbanistica in quanto sono classificate come agricole o verde boschivo. Tale aspetto, si evidenzia non solo perché la valutazione deve tener conto di una significativa destinazione urbanistica, ma poiché, nel caso di specie, vi sono state ben 2 sentenze di merito, l'una del TAR Puglia, sez. di Lecce, n. 3243/00 Reg. Dec. Del 31 luglio 2000 e l'altra del Consiglio di Stato, sez. IV, n° 3868/00, Reg. Dec., dell'11 luglio 2001, le quali hanno definitivamente annullato le Deliberazioni del C.C. di Martina Franca, la n° 29 del 25/3/99 e quella di definitiva approvazione del progetto preliminare n. 75 del 29/7/99, con le quali, ai sensi dell'art. 4 L.R. 20/1/98 n.3 – così come novellato dalla L.R. n° 8 dell'11/2/99 – veniva effettuata la Variante allo strumento urbanistico del P.R.G. L'Organo di Giustizia Amministrativa, in buona sostanza, ha affermato, nel caso di specie, come: "*...la P.A. è tenuta ad esternare i motivi della scelta urbanistica innovativa...motivando specificamente sia sulla scelta innovativa, sia sulla opportunità di acquisire quelle aree, anziché altre (...rileva il Collegio che, nel caso in questione, pur essendo stata operata con le deliberazioni consiliari impugnate la*

MW  
A.B.R.



# Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

precisa localizzazione dell'opera pubblica sulle particolari aree...) - con l'approvazione dell'ultimo tracciato stradale predisposto dall'Ente Nazionale per le Strade (ex ANAS) nel 1999 (indicato nella planimetria allegata al progetto preliminare) - **non si rinviene nei provvedimenti gravati e negli atti strumentali del procedimento amministrativo (parere della Commissione Edilizia Comunale, Conferenze dei Servizi e Relazione dell'Ufficio Tecnico Comunale - questi ultimi - aventi ad oggetto, peraltro, il progetto preliminare ANAS del 1997, e non quello del 1999 - non identico al precedente - approvato con le deliberazioni impugnate) alcuna esplicita considerazione giustificativa circa la necessità o la opportunità della precisa scelta localizzativa finale compiuta, comparata rispetto ad altri possibili tracciati stradali alternativi....**”;

- lo studio di impatto ambientale, inoltre, pone in evidenza la presenza di vincoli idrogeologici e di numerose sensibilità archeologiche ed architettoniche, le quali rendono gli interventi in progetto ad elevato rischio di impatto;

#### quadro progettuale:

- lo studio di impatto ambientale non presenta alcuna ipotesi alternativa (circostanza, questa, rilevata anche dal TAR Puglia e dal Consiglio di Stato), valutandone i differenti impatti positivi e negativi sul contesto ambientale, anche in termini di funzionalità e sicurezza del progetto;
- la localizzazione degli svincoli, sempre piuttosto intrusivi, e il dimensionamento, sia nei termini della funzionalità e sicurezza che della geometria, non appare idonea sulla base delle stime e verifiche effettuate, le opere pertanto non sono dimensionalmente giustificabili;
- la cantierizzazione dell'opera è descritta solo in forma di linee guida e non vengono affrontati nel dettaglio i problemi delle lavorazioni, la localizzazione dei cantieri e degli impianti, la viabilità interessata, le interferenze con i flussi di traffico esistenti, gli impatti eventuali su centri abitati o aree naturali, peraltro, il contesto ambientale risulta assai sensibile anche ad impatti di carattere “temporaneo” per effetto di una diffusa presenza di elementi naturali ed antropici di pregio, oggetto di specifica tutela;

#### quadro ambientale:

- i principali impatti sono riferibili alla trasformazione dell'assetto fondiario territoriale, del paesaggio naturale; storico e testimoniale e alla componente acustica;
- in generale lo Studio affronta in termini esclusivamente qualitativi i rapporti tra l'opera in oggetto e ciascuna delle componenti ambientali, fatta salva la componente atmosfera e rumore. In questi due casi lo Studio presenta i risultati di simulazioni numeriche non chiaramente affidabili che, da una parte, ovvero per l'atmosfera, sono fondate su una base dati non sufficientemente significativa e rappresentativa, poiché derivata da campionamenti poco numerosi, dall'altra, ovvero per il rumore, il risultato della simulazione evidenzia situazioni di incompatibilità rispetto ai limiti della normativa;

#### **valutato che:**

- l'analisi della domanda di traffico risulta, basata su un'impostazione che prescinde dalle relazioni con il territorio circostante e formula valutazioni sintetiche ed aggregate, non tenendo conto delle oscillazioni temporali dei flussi di breve (giornaliere), medio (settimanali) e lungo periodo (stagionali) e ciò induce a stime non attendibili e, comunque, non significative rispetto alle condizioni di maggiore criticità dell'esercizio. Inoltre a fronte delle valutazioni eseguite in sede di istruttoria, è dimostrata una domanda di mobilità e di trasporto tale da non giustificare il

dimensionamento dell'opera, causa primaria dell'incompatibilità del progetto nello specifico contesto ambientale e paesaggistico;

- l'analisi dell'incidentalità riportata nello studio di impatto ambientale non fornisce sufficienti elementi di valutazione, né alcun modello (logico od analitico) interpretativo del fenomeno. Ciò impedisce di ipotizzare una qualsiasi correlazione causa effetto e conseguentemente non è giustificata né dimostrata l'efficacia degli interventi proposti in termini di sicurezza stradale. Non vengono, peraltro, neanche poste in luce le prevalenti condizioni di generazione del rischio d'esercizio, siano esse imputabili all'infrastruttura (p.es. geometria, sezione, visibilità, insidie), all'esercizio del traffico (p.es. livelli di servizio inadeguati, commistioni di traffici differenti per tipologia o motivazioni) o a condizioni esterne (p.es. fattori meteorologici, criticità locali);
- l'analisi costi benefici effettuata appare fondata su criteri e modalità troppo semplicistiche, soggettive e non adeguatamente motivate, ciò inficia gravemente il risultato quantitativo ottenuto;
- gli interventi di mitigazione non sono adeguatamente motivati né descritti con riferimento alle peculiarità locali, piuttosto lo Studio sintetizza alcuni caratteri generali non utili alla valutazione dell'efficacia negli ambiti oggetto dell'intervento infrastrutturale;
- non sono chiari i criteri di localizzazione, funzionamento e dimensionamento delle opere di presidio e controllo delle acque di piattaforma. Inoltre, a fronte dell'assenza di una analisi dell'eventuale inquinamento indotto, non è valutata l'opportunità di tali interventi che di per sé stessi inducono un elemento di impatto non trascurabile sul contesto ambientale, anche alla luce del particolare valore paesaggistico degli ambiti;
- con riferimento invece agli impatti sull'assetto fondiario territoriale e del paesaggio naturale, storico e testimoniale, lo Studio di Impatto è assolutamente carente, trascurando significativi dati di incompatibilità dell'opera. Infatti, oltre a non considerare minimamente l'inserimento degli ambiti territoriali interessati all'interno del S.I.C. "Murgia di Sud Est", non vengono nemmeno quantificati i danni evidentemente indotti alle proprietà e alle attività agricole in essere, sia direttamente alle micro unità fondiarie sia indirettamente ai sistemi di irrigazione, ai metodi di coltivazione, alle vie di accesso e agli itinerari di trasporto. Tali danni, alla luce dei risultati dell'istruttoria, costituiscono un elemento significativo di incompatibilità di questo specifico progetto. Inoltre, lo Studio non affronta, se non in termini molto generali, il problema degli impatti sul complesso sistema paesaggistico, nel quale si alternano valori naturali e presidi testimoniali in una articolata trama territoriale ben evidenziata sia nel parere della Regione che in quello del Ministero per i beni ambientali e le attività culturali, i cui contenuti vengono pienamente condivisi;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 35 della Regione Puglia del 24 settembre 2001, pervenuta il 24 settembre 2001, con cui si esprime un parere negativo per le motivazioni e considerazioni espresse di seguito:

*1) che la morfologia dei luoghi verrebbe notevolmente compromessa dalla nuova infrastruttura con l'inserimento di parti sopraelevate, terrapieni, svincoli e ponti;*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio*

- 2) che il tracciato attraverserebbe zone anche densamente abitate, con abbattimento di manufatti e con aumento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico e con impatto negativo sulle condizioni socioeconomiche dell'intera zona a vocazione prevalentemente turistica;
- 3) che non vengono ipotizzate e documentate alternative di progetto e le opere di mitigazione previste nei confronti delle varie componenti di impatto risultano riportate sotto forma di intenti e non supportate da adeguata progettazione di dettaglio;
- 4) che l'area oggetto del tracciato viario costituisce un'area di rilevante interesse e qualità ambientale e paesaggistica, evidenziata dalla presenza di numerose forme di tutela e riconoscimento relative a vari livelli normativi e istituzionali;
- 5) che lo studio di V.I.A. prodotto, per quanto riguarda le componenti citate, evidenzia che la presenza del S.I.C. (Sito d'Importanza Comunitaria) "Murgia di Sud Est" codice IT 9130005 non è stato preso in nessuna considerazione, e pertanto l'elaborato non risponde alle richieste di valutazione del D.P.R. 357/97 in applicazione della Direttiva 92/43 CEE;
- 6) che l'intervento risulta sovradimensionato rispetto alle caratteristiche della zona altamente impattante sul paesaggio e sulle componenti naturali, visti i valori ambientali e architettonici presenti;

## **DETERMINA**

di esprimere, in conformità a quanto stabilito dal Comitato V.I.A. nella riunione del 9.2.2001, relativamente all'intervento-variante di Martina Franca-S.S. 172 dei Trulli-tronco Taranto-Martina Franca proposto dall'ENTE Nazionale per le strade, parere negativo alla compatibilità ambientale per tutte le motivazioni e considerazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate.

**CONSIDERATO** il parere n. ST/101/266/00 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 gennaio 2001, pervenuta in data 15 gennaio 2001, con cui si esprime parere negativo alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, per le motivazioni e considerazioni espresse di seguito:

Con apposita istanza del 30 giugno 2000 prot.n.19927, pervenuta a questo Ufficio Centrale e contestualmente alle Soprintendenze competenti per territorio ed assunta al protocollo n. ST/101/19037/00 del 4 sett.2000, l'ANAS - Compartimento della viabilità della Puglia ha presentato richiesta di parere per il progetto definitivo per la realizzazione dell'opera in oggetto.

Al riguardo la **Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Puglia**, con nota n. 22040 del 12 ott.2000, qui pervenuta in data 18 ott. 2000 e registrata con prot. n. ST/101/22566/2000, nel rilevare che gli elaborati tecnici trasmessi sono del tutto inadeguati a consentire un'attenta valutazione delle opere e citando precedenti note (del 1996, 1997 e 1999) e i continui contatti nei quali si invitava il richiedente a rielaborare il progetto prevedendo oltre a diverse soluzioni di minore impatto ambientale anche opere di mitigazione, esprime parere contrario ritenendo che le opere previste, in mancanza di criteri di mitigazione di impatto e di inserimento ambientale, possono determinare grave danno al paesaggio e valuta auspicabile la rielaborazione del progetto nella direzione di quanto già prescritto.

La **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia** con nota n. 19931/AR-99 del 11 ott. 2000, qui pervenuta in data 26 ott. 2000 e registrata con prot. n. ST/101/23316/2000, esprime

*Handwritten initials*

*Handwritten initials*

parere favorevole con la prescrizione che l'inizio dei lavori sia comunicato in tempo utile affinché personale tecnico della Soprintendenza possa effettuare il necessario controllo.

Durante l'istruttoria in oggetto, il Ministero dell'Ambiente, che aveva attivato la procedura di valutazione di impatto ambientale, ha convocato una riunione con la commissione V.I.A. che si è tenuta il 23 ottobre 2000. Prima della esposizione del progetto da parte del richiedente, la commissione V.I.A. ha ritenuto importante sottolineare che il tratto in discussione è parte di un progetto molto più ampio che interessa il territorio che va da Taranto a Fasano e che per un precedente Studio sul tratto della strada statale che precede quello in oggetto la Commissione si era pronunciata con una interlocutoria negativa in quanto la valutazione non risultava efficace non tenendo conto di un'analisi di area vasta e delle future previsioni di trasformazioni del territorio. Dopo l'esposizione dell'ANAS riguardante il progetto definitivo in esame, si è riscontrato che la valutazione non è efficace poiché i documenti presentati sono inadeguati: mancano lo studio sul traffico, la valutazione dell'indotto turistico, il progetto delle barriere antirumore, una stima delle opere di verde progettate per la mitigazione degli impatti, la definizione delle opere che riguardano la modifica dell'ambiente e i loro costi, una attenta catalogazione delle specie vegetali del territorio come gli alberi di fragno e delle presenze costruttive tipologiche tradizionali come i trulli, quindi una carta tematica delle permanenze architettoniche del paesaggio agricolo, oltre a non venir prese in esame soluzioni alternative di tracciato e mancando il nesso con l'intera opera che riguarda l'itinerario stradale Jonico-Adriatico.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ai soli fini ambientali esprime parere contrario al progetto indicato in oggetto ritenendo che il progetto definitivo di un'opera di tale complessità, come quello di un tratto di strada statale dell'itinerario Jonico-Adriatico SS 172 dei Trulli, deve contenere una esauriente documentazione a sostegno delle scelte progettuali. Infatti la variante esterna all'abitato di Martina Franca, così come è stata presentata, non può prescindere dal considerare i tratti di SS 172 che la precedono e che la seguono, fino ad attraversare la valle d'Itria, e, quindi, è necessario, per una attenta ed efficace valutazione delle opere previste, una rielaborazione del progetto che affronti soluzioni tecniche e di localizzazione di minore impatto in un contesto di grande valore culturale anche, e soprattutto, per quegli elementi non solo naturali e paesaggistici ma architettonici diffusi.

**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 sinteticamente di seguito si riportano;

- Comune di Locorotondo a firma del Sindaco nella quale si evidenziano i gravi impatti ambientali che l'infrastruttura produrrebbe nei termini di cesura territoriale della Valle d'Itria;
- Legambiente comitato regionale pugliese e Italia Nostra sezione di Taranto. Queste osservazioni evidenziano elementi negativi di carattere programmatico (inadeguatezza dei riferimenti di pianificazione, parzialità dello Studio rispetto alle valenze dell'itinerario della S.S. 172, rapporti con il POR 2000-2006, assenza di informazioni circa le varianti di PRG in-itinere, etc.), progettuale (assenza di analisi delle alternative, inadeguatezza delle stime sulla domanda di mobilità,



# Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

interferenza con le viabilità locali, bilancio dei materiali, etc.), ambientale (mancate valutazioni ex-ante, frazionamento delle attività fondiari, etc.);

- numerosi cittadini (oltre 400) dei comuni interessati dall'opera che evidenziano l'inopportunità degli interventi alla luce dei valori paesaggistici delle aree, che verrebbero fortemente perturbati dall'intrusività dell'infrastruttura; il danno arrecato alle attività agricole per effetto del frazionamento fondiario; l'impatto su preesistenze architettoniche di rilievo e su numerose componenti ambientali (rumore, vegetazione, suolo);

**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;

## ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla costruzione della variante stradale all'abitato di Martina Franca della S.S. 172 "dei Trulli", tronco Taranto-Martina Franca da realizzarsi in Comune di Martina Franca (TA) presentato dall'ANAS Compartimento Puglia, evidenziando, tuttavia, la necessità di risolvere con urgenza le gravi criticità dell'attraversamento urbano, in relazione soprattutto alle ricadute sulla sicurezza dell'esercizio viario, ma ritenendo nel contempo, che il presente progetto sia sovradimensionato rispetto alla presunta domanda di mobilità e trasporto e che conseguentemente comporti elevati gradi di incompatibilità ambientale.

Si auspica una rimodulazione degli interventi in modo tale da superare tali elementi di incompatibilità; a questo scopo è necessaria una analisi approfondita delle alternative e, laddove non risultino idonei interventi in sede non intrusivi, sarà indispensabile studiare un tracciato alternativo, considerando con particolare attenzione le problematiche di impatto sul tessuto territoriale e paesaggistico;

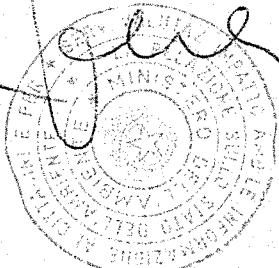
## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Puglia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei trasporti e 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 li 23 GEN. 2002

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

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



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
La presente copia fotostatica composta di  
n° 4 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 23.01.2002