



*Il Ministro dell'Ambiente*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lavori di ammodernamento del collegamento S.S. 100 e casello autostradale di Taranto con la S.S. 106 Ionica, denominato tangenziale di Palagiano, da realizzarsi nel Comune di Palagiano (TA), presentata dall'ANAS compartimento della viabilità per la Puglia con sede in Bari Via Luigi Einaudi, 15 in data 9 febbraio 1996;

**VISTO** il parere formulato in data 5 luglio 1996, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall' ANAS

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione della tangenziale di Palagiano, al fine di creare un rapido e sicuro collegamento tra la S.S. 100 ed il casello di Taranto con la S.S. 106 Ionica. Il tracciato, collocato ad est dell'abitato di Palagiano, ha una lunghezza pari a circa 4,7 km e corre a modesta altezza sul piano di campagna. La sezione stradale della tangenziale in progetto è del tipo III del CNR, larghezza complessiva della piattaforma pari a ml 18,60, con spartitraffico centrale e banchine laterali bitumate. Detta piattaforma è integrata da arginelli in terra della larghezza di ml 0,75 o da cordoli in c.a. da ml 0,50 sulle opere d'arte;
- la tangenziale corre ad est dell'abitato di Palagiano ricalcando per la gran parte una viabilità prevista nel Piano di Fabbricazione (P. di F.);

LB

- il territorio interessato dalla tangenziale è pressoché pianeggiante. La livelletta di progetto, per la quasi totalità del lotto, corre a modesta altezza dal piano di campagna solo al fine di garantire la realizzazione dalle pendenze longitudinali necessarie al deflusso delle acque meteoriche e l'inserimento di modesti manufatti per gli attraversamenti trasversali;
- la depressione altimetrica più significativa, denominata "Lama di Vite" viene superata con un viadotto;
- particolare attenzione è stata posta nello studio della viabilità di servizio con l'intendimento di disciplinare l'accessibilità alle infrastrutture, alle fasce di margine e per presidiare l'efficienza d'uso della stessa nel tempo.  
Ove necessario, è prevista la realizzazione di strade complanari di servizio, che viaggiano sempre parallele alla viabilità principale. Le complanari sono state anch'esse dotate di cunette rivestite in calcestruzzo capaci di assicurare il rapido smaltimento delle acque piovane;
- il progetto prevede una viabilità di servizio che risolve l'accessibilità alla infrastruttura ed alle aree limitrofe determinando una interrelazione tra la tangenziale e gli itinerari secondari di collegamento sia con la zona urbana sia con l'hinterland rurale. I manufatti significativi riguardano:
  - n. 1 sottovia a servizio dello svincolo Nord (S.S. 106 dir.);
  - n. 1 cavalcavia a servizio dello svincolo Sud (S.S. 7);
  - n. 2 opere di scavalco alla variante in corrispondenza della S.P. 133 e della S.P. 84;
  - n. 2 opere di scavalco della variante a servizio della viabilità comunale;

**osservato che:**

- il tracciato della tangenziale risponde a quello individuato dagli strumenti urbanistici vigenti. In particolare la tangenziale in esame è prevista nel Piano decennale per l'edilizia residenziale e nel Piano Urbanistico Tematico Territoriale della Regione Puglia;
- l'opera fa parte di un programma di realizzazioni che prevede, oltre al presente progetto, anche:
  - l'allargamento in sede della S.S. n.7 nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 100 ed il casello Autostradale di Taranto (Massafra) e l'inizio della prevista variante di Palagiano;
  - l'allargamento in sede della S.S. 106 tra la fine della prevista variante di Palagiano e l'innesto alla S.S. 106 in località Chiatona;
  - l'eventuale realizzazione di un secondo tratto in variante ad Ovest di Palagiano destinato al traffico da e per l'entroterra Materano;
- il tracciato della tangenziale corre lontano dalle aree attualmente urbanizzate e dalle aree che saranno urbanizzate in futuro. Le uniche attività che si svolgono in vicinanza del tracciato sono quelle relative ad un impianto di floricoltura ed a delle officine ricambi agricoli in prossimità dello svincolo lato Reggio Calabria;
- l'opera sarà realizzata su terreni coltivati a seminativo per circa il 50% del percorso; per l'altro 50% su terreni coltivati a vigneto, oliveto ed agrumeto e serre. Vicino allo svincolo, lato di Reggio Calabria, il percorso attraversa una depressione detta "Lama di Vite" che presenta un qualche interesse naturalistico per la presenza di specie vegetali;
- il tracciato corre su terreni che sotto lo strato coltivato, sono caratterizzati da conglomerati, ghiaie e sabbie poligenici terrazzati, di media e alta permeabilità. Soltanto in corrispondenza della depressione "Lama di Vite" i terreni sono sabbie, limi, ghiaie dei depositi alluvionali attuali e recenti e sono mediamente permeabili;
- dallo studio risulta che le aree vincolate di interesse storico ed artistico sono ubicate al di fuori dell'area di progetto. L'unico bene archeologico che interferisce con il tracciato del progetto è il



# Al Ministro dell'Ambiente

“Tratturello Tarantino”. Attualmente questo tracciato e quasi completamente scomparso sostituito da una strada provinciale;

- il tracciato della tangenziale interseca tre provinciali: la prima in corrispondenza dello svincolo lato di Reggio Calabria, le altre nel mezzo del tracciato stesso. Queste ultime due attraversano Palagiano;

## valutato che:

- il tracciato della tangenziale corre lontano dalle aree urbanizzate attuali e da quelle future;
- l'unico “bene storico artistico culturale” interferito è un tratturo vincolato dalla legge 1089/39 di cui non rimane traccia poiché corrisponde allo stato attuale alla provinciale n. 84 Palagiano- Torre San Domenico ed una località archeologica in località Galliano;
- le uniche parti dell'opera che dal punto di vista paesaggistico, possono creare impatto riguardano il viadotto “Lama di Vite” ed i due svincoli terminali lato Reggio Calabria e lato Bari; quest'ultimo in particolare per le strade complanari che l'accompagnano;
- il tracciato di progetto contribuisce ad una riqualificazione urbanistica del comune di Palagiano. Risulta chiaro infatti che si realizza una gerarchia del traffico sia eliminando dal centro abitato quello di attraversamento interregionale, sia realizzando una strada con sezione ed intersezioni adeguate alla necessaria distinzione di traffico locale, di quartiere, comunale ed intercomunale;
- la parte più rilevante dei lavori da effettuare consiste in attività di movimentazione di materiale, la quantità di terra da movimentare ammonta a 330.000 mc. Il modesto volume degli sbancamenti solo in parte potrà essere utilizzato per la formazione dei rilevati. Più consistente è invece la quantità di materiale che dovrà essere trasportata nella zona di cantiere. Per la fornitura di questo materiale sono state individuate, nella zona limitrofa a quella di costruzione, alcune cave, attualmente in attività, la cui potenzialità è stata ritenuta sufficiente al fabbisogno del cantiere. In particolare è stata individuata una zona nella quale è segnalata la presenza di circa 15 cave per l'estrazione di tufo calcarenitico, una cava di calcare ed una di calcare dolomitico, materiale di buona qualità che potrebbe essere utilizzato nel confezionamento del calcestruzzo;
- identificati nella zona limitrofa a quella di intervento, i possibili punti di approvvigionamento di materiale, sono stati studiati i più agevoli percorsi per il transito dei veicoli pesanti, si è visto che la via più diretta è costituita dalla S.S. 7, per immettersi, a Nord, nell'area di cantiere. Sono state individuate, inoltre, alcune viabilità secondarie che collegano direttamente la Strada Statale n. 7 con il tronco centrale della nuova Tangenziale, l'accesso attraverso queste vie, due provinciali ed una comunale, potrebbe, però, provocare problemi di congestionamento della circolazione e dovrà comunque essere subordinato al rilascio dell'autorizzazione da parte degli organi che le gestiscono;
- l'unico “bene storico artistico culturale” interferito è un tratturo vincolato dalla legge 1089/39 di cui non rimane traccia poiché corrisponde allo stato attuale alla provinciale n. 84 Palagiano- Torre San Domenico ed una località archeologica in località Galliano;
- l'attraversamento di Palagiano rappresenta un elemento di elevato impatto negativo sia per l'abitato che per gli stessi veicoli. Infatti, i veicoli in transito, oltre a trovare una strada con sezione trasversale inadeguata all'importanza dell'itinerario, subiscono tutti i rallentamenti connessi con l'attraversamento del centro abitato (semafori, attraversamenti pedonali, incroci frequenti, commistione col traffico urbano);
- l'abitato, per l'intenso traffico dal quale viene attraversato, per di più con alta percentuale di veicoli pesanti, subisce notevole danno per inquinamento dell'aria ed acustico e per i frequenti incidenti anche mortali. Con il progressivo aumentare dell'intensità del traffico l'impatto ambientale negativo prodotto dalla corrente del traffico nell'abitato ha raggiunto livelli tali che l'Autorità

Comunale, a seguito delle sempre più frequenti proteste dei cittadini, ha emesso ordinanza di interdizione dell'area urbana al traffico pesante, obbligando i camionisti a lunghe deviazioni, provocando le proteste degli altri centri abitati che il traffico deviato è obbligato ad attraversare;

- il tracciato del progetto contribuisce ad una riqualificazione urbanistica del comune di Palagiano, realizzando una gerarchia del traffico, eliminando dal centro abitato quello di attraversamento interregionale, realizzando una strada con sezione ed intersezioni adeguate alla necessaria distinzione di traffico locale, di quartiere, comunale ed intercomunale;

- le misure di mitigazione più importanti sono:

a) realizzazione di manufatti artificiali (barriere antirumore, pavimentazione fonoassorbente, rivestimento in pietra per le spalle del viadotto e in graniglia di pietra bianca per le travi, cunette rivestite per il convogliamento delle acque meteoriche, ecc.);

b) integrazione delle essenze vegetali esistenti con funzione di barriere fonoassorbenti e come complemento paesaggistico;

c) interventi da realizzare durante la fase di cantiere, riguardanti l'occupazione di suolo, le cave e le discariche, il trasporto dei materiali, l'inquinamento atmosferico, l'emissione di rumore e vibrazioni, gli scarichi di effluenti nel suolo, i tagli di vegetazione;

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

**CONSIDERATO** che la Regione Puglia non ha espresso osservazioni in merito al progetto presentato;

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 24 maggio 1996, pervenuto in data 7 giugno 1996, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che:

- in corrispondenza del sito "Lama di Vite", si limiti allo stretto indispensabile l'abbattimento delle essenze arboree, procedendo tempestivamente all'allontanamento dei materiali derivanti dalle lavorazioni, ripristinando le condizioni del fondo della gravina;

- i nuovi rilevati siano coperti da vegetazione tipica della zona;

- eventuali rinvenimenti nel corso dei lavori di scavo siano tempestivamente comunicati alla Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA.SS. di Bari ed alla soprintendenza Archeologica della Puglia, sospendendo i lavori per il tempo necessario a consentire gli accertamenti di competenza;

- i lavori vengano costantemente seguiti da personale della stessa Soprintendenza Archeologica della Puglia;

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

- Comitato Pro Tangenziale che evidenzia la adesione al progetto e sollecita l'espressione del parere di compatibilità ambientale al fine di non ritardare l'inizio dei lavori, sottolinea l'elevato livello di inquinamento atmosferico di Palagiano e l'elevato numero di incidenti mortali;

**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;



# Il Ministro dell' Ambiente

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lavori di ammodernamento del collegamento S.S. 100 e casello autostrada di Taranto con la S.S. 106 Ionica da realizzarsi nel Comune di Palagiano (TA), presentato da ANAS Compartimento della viabilità per la Puglia, a condizione che:

### si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) sia predisposto un piano dettagliato per il reperimento dei materiali da costruzione e per la loro movimentazione, che tenga conto della opportunità di contenere l'utilizzo dei materiali pregiati o provenienti da attività estrattive con elevati impatti ambientali e valuti la possibilità di utilizzo di materiali di risulta da attività produttive o di demolizione, ferma restando la loro idoneità. Detto piano dovrà essere esaminato sotto il profilo ambientale dalla Regione Puglia che darà comunicazione degli esiti al Ministero dell'ambiente;
- b) in fase di costruzione sulla base dei disegni di cantiere e sulla base dei rilievi topografici di dettaglio, si cerchi di abbassare le livellette della tangenziale per diminuire l'incidenza del rilevato ed aumentare quella degli scavi. Si dovranno inoltre adottare tutti gli accorgimenti tecnici necessari per riutilizzare al massimo il materiale di scavo;
- c) si provveda alla mascheratura del viadotto "Lama di Vite" con vegetazione autoctona, parti di questa vegetazione dovranno essere organizzate come zone di protezione botanica e faunistica;
- d) si definiscano in dettaglio tutte le problematiche connesse alle aree agricole intercluse ed agli espropri;
- e) durante la realizzazione dell'opera e nel primo esercizio si provveda a monitorare le condizioni di mobilità di tutta la rete stradale che arriva e parte da Palagiano rilevando in particolare i flussi medi e di punta e la composizione dei traffici. Questi dati insieme ai dati storici rilevati serviranno a programmare un assetto definitivo dell'intera rete autostradale del Comune di Palagiano;
- f) siano ottemperate le prescrizioni del Ministero dei beni culturali ed ambientali;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS, al Ministero dei lavori pubblici, al Comune di Palagiano 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 4-5 SET. 1996

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**