

GRUPPO DI LECCE

antonio.costantini@casaporcara.it- 333.3218197 - Via Petronelli, 18 – 73100 LECCE

Parabita-Lecce, 2 giugno 2018

Lettera trasmessa con pec ai seguenti indirizzi:

Ai Sindaci ed ai dirigenti tecnici dei Comuni

protocollo@pec.comune.lecce.it

protocollo.lizzanello@pec.rupar.puglia.it

protocollo@pec.comunedivernole.it

comune.melendugno@legalmail.it

- LECCE - Dott. Carlo Salvemini

- LIZZANELLO - Avv. Fulvio Pedone

- VERNOLE - Ing. Luca De Carlo

- MELENDUGNO - Ing. Marco Potì

Oggetto: Strada Regionale n. 8. Comunicazioni e richieste.

Con riferimento all'annosa vicenda della "Strada Regionale n. 8" il cui tracciato, anche in base alla nuova soluzione progettuale in variante, interessa i territori dei Comuni di Lecce, Lizzanello, Vernole e Melendugno, la scrivente Associazione, portatrice di interessi a tutela del territorio, rileva il perdurare delle irrisolte criticità sottese alla realizzazione dell'arteria stradale, già evidenziate con proprie osservazioni del 12.06.2017 inviate a mezzo pec alla Regione Puglia (che per Vostra opportuna conoscenza si allegano alla presente) e solo apparentemente superate dalle controdeduzioni regionali (D.G.R. Puglia n. 1030 del 27 giugno 2017, in allegato 2) che hanno impropriamente ritenuto non accoglibili le soluzioni migliorative formulate da Italia Nostra, e che qui di seguito si richiamano sinteticamente :

- A) nel territorio del Comune di Lecce**, non giustificandosi la realizzazione di due tratti di strada a poche centinaia di metri l'una dall'altra, si proponeva lo stralcio del tratto da realizzarsi sulla viabilità rurale esistente con mantenimento ed adeguamento del solo tratto insistente sulla SP n.1;
- B) nel territorio del Comune di Lizzanello** si proponeva quanto indicato per il Comune di Lecce (nel tratto di strada insistente sul proprio territorio) nonché l'eliminazione delle 4 corsie, così come tra l'altro richiesto dallo stesso Comune in sede di Conferenza dei servizi del 22.02.2017 che richiama la nota dell'11.08.2016;
- C) nel territorio del Comune di Vernole**, stante la presenza di opere abusive per il tratto già realizzato a 4 corsie, si proponeva la modifica della sezione stradale portandola a due corsie e la restituzione alla destinazione originaria delle relative aree dismesse o in alternativa l'utilizzo delle stesse per l'implementazione delle zone a verde.

Per il territorio del Comune di Melendugno non si formulava alcuna proposta essendo ancora incerta la soluzione progettuale del 2° stralcio, verosimilmente assoggettato a nuova V.I.A.

Nel caso, però, sebbene le previsioni regionali palesassero in più occasioni l'immediato inizio dei lavori (almeno del 1° stralcio) della SR8, si registra da tempo una situazione di totali stasi per la quale la scrivente Associazione ha ritenuto opportuno attivarsi in modo da prevenire situazioni che potrebbero eludere quei necessari processi partecipativi e di concertazione.

Allo stato infatti, non è chiara quale sia la possibile evoluzione della **“Strada Regionale n 8”**, che, originariamente nota come **“Circumsalentina”** (tratto San Cataldo - Otranto) pur avendo subito nell’arco di un trentennio una serie di rielaborazioni ed aggiustamenti -tra cui, la riduzione del tracciato (da 33 Km a circa 14 Km)- continua ad attraversare, a livello progettuale, zone di notevole interesse pubblico con gravi interferenze su beni e contesti paesaggistici, oltre ad arrecare un **danno al territorio**, determinato -tra l’altro- da un eccessivo e **ingiustificato consumo di suolo** dalla **permanente trasformazione di aree plurivincolate in territorio di Vernole** dovuta all’**incauta realizzazione del tratto a 4 corsie**(tra Strudà e Vernole), integrante un **abuso edilizio in zona soggetta a vincolo paesaggistico per effetto dell’annullamento ex tunc di tutti gli atti del procedimento espropriativo e del relativo progetto secondo quanto statuito dal Consiglio di Stato con sentenza n. 531 del 09 febbraio 2016.**

Tra le criticità già note si segnala, inoltre, l’ulteriore sviluppo del contenzioso, che, secondo notizie di stampa locale (vedasi gli articoli di stampa locale riprodotti di seguito: La Gazzetta del Mezzogiorno, giovedì 08.02.2018, Lecce e Provincia pag.X; Quotidiano di Puglia, giovedì 08.02.2018, Lecce Provincia pag. 20 e Quotidiano di Puglia, domenica 11.03.2018, Lecce Provincia pag. 31), coinvolge (anche) il nuovo progetto di variante della Strada Regionale n. 8 avverso, tra gli altri, dal Comune di Lizzanello che ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proprio per contrastare la soluzione progettuale del tracciato stradale che, per Lizzanello, contempla un tratto a 4 corsie, oltre a quello già realizzato nel territorio comunale di Vernole.

In realtà, la posizione di contrasto assunta dal Comune di Lizzanello sembra che abbia sortito effetti avendo l’Ente recuperato nei confronti della Regione Puglia una certa disponibilità a riconsiderare il progetto con la concreta possibilità di ottenere il riconoscimento anche di una serie di benefici, tra cui la realizzazione di opere di compensazione.

In considerazione di quanto sopra, con la presente si invitano i Sindaci dei Comuni interessati dalla realizzazione della Strada Regionale n.8 a voler prendere atto delle osservazioni a suo tempo formulate dalla Scrivente Associazione, con particolare riguardo alle proposte migliorative ivi indicate, e, conseguentemente, ad assumere le iniziative del caso volte ad ottenere una ponderata rivalutazione/rielaborazione dell’intervento in variante, così come dell’intero progetto, anche in termini di concreta fattibilità, economicità ed utilità dell’opera stradale, restando impregiudicato, per quanto di rispettiva competenza, l’esercizio del potere-dovere di vigilanza ex art. 27 e ss. del D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.

Si allegano:

- 1) Osservazioni Italia Nostra Sezione Sud Salento del 12.06.2017;
- 2) Controdeduzioni Regione Puglia in D.G.R. Puglia n. 1030 del 27.06.2017.

Con l’auspicio che la presente istanza trovi positivo accoglimento, si resta in attesa di un Vostro cortese e sollecito riscontro e si porgono distinti saluti.

per Italia Nostra
Gruppo di Lecce
Antonio Costantini



per Italia Nostra
Sezione Sud Salento
Marcello Seclì



LIZZANELLO RICORSO STRAORDINARIO DELL'AMMINISTRAZIONE AL CAPO DELLO STATO PER CHIEDERE DI RICONSIDERARE L'OPERA IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Regionale 8, il Comune contro le 4 corsie

Il sindaco Pedone: «Le accetteremo se la Regione investirà sul territorio con progetti di sviluppo strategici»

● **LIZZANELLO.** Regionale 8: il Comune propone ricorso straordinario al Capo dello Stato, contro la Regione, per l'annullamento degli atti del progetto di variante relativo alla realizzazione delle quattro corsie. Per il sindaco, Fulvio Pedone, l'opera deve essere riconsiderata nel suo complesso. «Non accetteremo le scorie di un'opera pubblica che inizialmente era strategica, ma che ora ha solo un quarto del percorso a quattro corsie - spiega - Il tratto a quattro corsie sarà tollerato solo se la Regione destinerà al territorio comunale investimenti di natura strategica che interessino lo sviluppo urbano, economico e culturale del comune di Lizzanello».

La giunta, nel novembre scorso, ha dato incarico all'avvocato Tommaso Millefiori di rappresentare il Comune nella complessa vicenda. «Il Comune, nel corso degli anni, ha sempre dimostrato di riconoscere l'importanza dell'opera - spiega il primo cittadino - tanto che la stessa è stata recepita ed inserita nel progetto del Puz e considerata arteria intorno alla quale creare sviluppo produttivi».

rispetto all'idea di partenzia». Il Comune ha deciso, dunque, di affidare incarico ad un legale per tutelare gli interessi della comunità. «È stata ridimensionata quasi tutta la sede stradale», dice il sindaco, «attualmente non è più tutta a quattro corsie, ma solo nel tratto già realizzato di Vernole a cui si congiungeva il tratto da realizzare in territorio di Lizzanello». Il sindaco chiede alla Regione di rivalutare il progetto partendo da due punti fer-

mi: «L'opera non dovrà dividere l'abitato di Vernole, ma migliorarlo ed integrarlo con le nuove aree a ridosso della bivio che giunge da Lecce (contrada Fontone). Inoltre, il tratto a quattro corsie per sei percorsi, ipotizzato, sarà tollerato, in considerazione della disponibilità manifestata sul precedente progetto o delle ricadute occupazionali, solo se la Regione destinerà al territorio comunale investimenti di natura strategici». *(L'Espresso)*



LA STRADA Le quattro corsie del tratto di Vernole

Il Comune di Lizzanello insorge:
«Inascoltate le nostre proposte»



Giovedì 8 febbraio
2018

Aocarino, un tratto del tracciato. A sinistra il Municipio di Lizzanello

L'incarico

● Il Comune ha affidato l'incarico all'avvocato Tommaso Millerfori.

La Via

● Il sindaco Pedone contesta anche la validità della Via.

Il progetto

Due tronconi tra Lecce e Melendugno da 55 milioni



● L'iter dell'opera affonda le radici lontano nel tempo: ben venticinque anni fa si iniziò a parlare della messa in sicurezza della strada che collega Lecce a San Foca. Finora è stato realizzato un tratto di tre chilometri tra Merine e Vernole. Di recente la Regione ha diviso il progetto in due stralci: il primo, per il tratto compreso tra Lecce (tangenziale est) e Vernole (rotatoria di Strudà), il secondo tra Vernole e Melendugno. Il tutto per un importo complessivo di 55 milioni di euro. I lavori per l'opera sono stati aggiudicati dal gruppo Palumbo.

Regionale 8, ricorso a Mattarella contro il progetto delle 4 corsie

Il progetto

Due tronconi tra Lecce e Melendugno da 55 milioni



● L'iter dell'opera affonda le radici lontane nel tempo: ben venticinque anni fa si iniziò a parlare della messa in sicurezza della strada che collega Lecce a San Foca. Finora è stato realizzato un tratto di tre chilometri tra

di Pierpaolo SPADA

Non c'è fine alla battaglia giudiziaria contro il progetto di messa in sicurezza, previsto raddoppio, della strada Regionale 8 Lecce-San Foca. Mentre la Regione prosegue nella sua attività di esproprio propeleutica alla messa in cantiere dell'opera da 55 milioni di euro, piove un nuovo ricorso. È un ricorso straordinario al presidente della Repubblica ed è firmato dal Comune di Lizzanello, che si oppone al passaggio delle 4 corsie nel territorio di sua competenza. Ma, interpellati per fornire una replica, i tecnici regionali affermano: «La situazione è al vaglio dei legali, ma l'iter procedurale non si ferma», spiega il direttore dei lavori Antonio Pulli.



Il cantiere

Veniva: «Dopo un lungo capitolo giudiziario, durato quattro anni e culminato con la sentenza del Consiglio di Stato numero 5311 del 9 febbraio 2016, la Regione, d'intesa con i sindaci dei Comuni interessati (Lecce, Vernole,

Lizzanello e Melendugno), aveva proceduto a predisporre un nuovo progetto di variante e alla divisione del progetto complessivo in due stralci: il primo per il tratto compreso tra Lecce (tangenziale est) e Vernole (rotatoria di Strada) e il secondo per il tratto compreso tra Vernole e Melendugno. Con delibera 606 del 2 maggio scorso la giunta regionale ha, dunque, approvato il progetto complessivo che prevede il mantenimento delle 4 corsie tra Lecce e Vernole e la riduzione a due corsie tra Vernole e Melendugno. Ma, rispetto alla stessa, nei successivi quindici giorni erano giunte quattro osservazioni che, con la deliberazione 1030 del 27 giugno scorso, la giunta regionale ha ritenuto non meritevoli di accoglimento prima di procedere all'approvazione definitiva delle varianti urbanistiche degli strumenti vigenti nei Comuni interessati dal primo

stralcio e di prevedere la notifica di tale atto presso gli stessi Comuni.

Il Comune di Lizzanello non ci sta. E, con delibera 243 del 16 novembre scorso la giunta comunale guidata dal sindaco Fulvio Pedone ha deciso di affidare incarico all'avvocato Tommaso Millefiori che, dalla sua, ha già provveduto al deposito del ricorso presso la presidenza della Repubblica. In esso, si contesta la condotta della Regione che, secondo il legale salentino, non avrebbe assunto in debita considerazione le osservazioni più volte espresse dal Comune di Lizzanello. Anzitutto, si legge come deliberato dalla Regione il 27 giugno scorso, non sarebbe stato mai notificato al Comune interessato. Dalla lettura della stessa delibera sarebbe, poi, emerso che «gli "appalti" del Comune di Lizzanello nell'ambito della procedura non sono stati affran-

considerati», in relazione alla contrarietà già espressa rispetto al progetto di raddoppio delle corsie. Lo stesso Comune aveva confermato al volonà che l'opera fosse realizzata ma nondimeno richiese che il tratto Lecce-Merino fosse interessato dalla realizzazione di una pista ciclabile in sede propria e che il tratto conosciuto come "brettella" che attraversa l'area nord denominata "fondone" venisse interessata da una pista ciclabile in sede propria. Allo stesso tempo Lizzanello aveva suggerito di impiegare le risorse eventualmente risparmiate attraverso la realizzazione di una strada a due corsie e non a quattro per realizzare una viabilità di supporto che avrebbe collegato la provinciale Cavallino-cimiero di Lizzanello alla Regionale 8 attraversando il territorio di Lizzanello.

Tutto ciò contesta il Comune ma nondimeno, come in precedenza aveva fatto anche Italia Nostra depositando le sue osservazioni, anche la validità della determinazione dirigenziale finale Via (Valutazione) d'impatto ambientale «inopinatamente adottata in relazione a una soluzione progettuale in variante rispetto agli strumenti urbanistici vigenti e quindi in difformità rispetto alle corrispondenti previsioni».

LIZZANELLO

**Regionale 8, il comitato
contro le quattro corsie:
«Pronti ad avviare ricorsi»**

● Regionale 8 a quattro corsie: si è costituito nei giorni scorsi il Comitato spontaneo di opposizione alla realizzazione della strada così come prevista dal "Progetto di variante con struttura a 4 corsie rev.0.1 Marzo 2014". Comunicazione ufficiale è stata inoltrata al presidente della Regione Puglia, al sindaco del Comune di Lizzanello Fulvio Pedone, al Dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio della Regione Puglia e al responsabile unico del procedimento di via Gentile a Bari. Gli scopi del Comitato No4Corsie si concentrano nel raccogliere e segnalare le problematiche in generale e anche per singoli casi, evidenziando quelli più eclatanti, derivanti dall'approvazione e realizzazione del progetto per la costruzione della strada regionale 8, in particolar modo, spiega il presidente Daniele Tarantino, «per la salvaguardia delle attività produttive che operano nel contesto in cui si realizzerà l'opera e per la tutela o miglioramento delle condizioni di vita dei residenti; per proporre, suggerire e promuovere possibili soluzioni migliorative, anche con elaborazione di soluzioni e perizie tecniche, volte a ridurre l'impatto ambientale derivante dall'utilizzo del suolo così come previsto nel progetto esecutivo di variante della strada regionale 8; interloquire con la pubblica amministrazione e altri enti interessati alle stesse problematiche». Non solo, il Comitato No4Corsie è pronto anche ad «intraprendere, se necessario, azioni legali o di esposizione alle Procure competenti, nel caso di individuazione di possibili problematiche legate alle non conformi procedure adottate in fase di redazione del progetto esecutivo di variante». Il consiglio direttivo del nuovo organismo ha inoltre avviato uno studio, volto alla redazione di una perizia tecnica, che ha il fine di analizzare il progetto esecutivo di variante nella rispondenza ai criteri dai quali dovrebbe scaturire la portata di servizio della strada. «Ciò implica - conclude Tarantino - la verifica sul consumo del suolo, sull'impatto ambientale con riferimento allo stato dei luoghi e sulla razionalità complessiva dell'opera».

F.Pas.

LECCE PROVINCIA

Parabita, 12 giugno 2017

**Spett.le REGIONE PUGLIA
SERVIZIO LAVORI PUBBLICI**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI
DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO

servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO: **STRADA REGIONALE n. 8.**

OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 14, comma. 3, L.R. n. 13 del 2001.

Il sottoscritto Marcello Seclì (C.F. SCLMCL51T26G325P), in qualità di Presidente dell'Associazione Italia Nostra onlus - Sezione Sud Salento con sede in Via Gaetano Vinci 7 - 73052 Parabita (LE),

PREMESSO

che l'Associazione ITALIA NOSTRA onlus, tra le sue finalità statutarie, persegue gli obiettivi della tutela del territorio e dei suoi beni naturali, paesaggistici e culturali

VISTI

- gli avvisi e le comunicazioni, presenti nelle sezioni dedicate del sito istituzionale della Regione Puglia, con cui è stata resa nota la pubblicazione: della delibera di Giunta Regionale n. 606 del 02/05/2017 "Strada Regionale n. 8 - Progetto di variante in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016 - Approvazione tracciato - Adozione variante urbanistica nei Comuni di Lecce, Lizzanello e Vernole per primo stralcio" nel BURP n. 55 del 12/05/2017, dei documenti acclusi alla medesima deliberazione, nonché degli elaborati dell'intero progetto esecutivo di variante dell'opera stradale in esame;
- i termini per la presentazione delle osservazioni ai sensi dell'art. 14, comma 3, L.R. n. 13/2001 in scadenza alle ore 24 del giorno 13/06/2017;

ESAMINATI

gli atti del procedimento della nuova variante della Strada Regionale n. 8, la documentazione cartografica di riferimento, nonché gli elaborati relativi all'intero progetto;

RITENUTO

che, anche la nuova variante è destinata a registrare una serie di gravi criticità in quanto -tra l'altro- andrà ad incidere ancora su territori plurivincolati;

RILEVATO CHE

- con sentenza n. 531/2016 in allegato, il Consiglio di Stato, accogliendo il ricorso proposto da una ditta esproprianda interessata dal tracciato della Strada Regionale n. 8, ha annullato gli atti del procedimento espropriativo, tra cui la Determina regionale n. 215/2012 di approvazione del progetto di variante, in minima parte già realizzato nel territorio plurivincolato del Comune di Vernole con un tratto a 4 corsie di circa 3Km del tutto abusivo;
- in esito alla suddetta vicenda giudiziaria, la Regione Puglia, facendo proprie le proposte operative del Servizio LL.PP. approvate dalla Giunta regionale con Delibera di indirizzo n. 1428 del 13/09/2016, ha ritenuto di elaborare *"in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016"* una nuova ed ulteriore variante progettuale articolata in due diversi stralci, provvedendo, poi, con D.G.R. n. 606 del 02/05/2017 all'approvazione dell'intero tracciato, con contestuale adozione della variante urbanistica solo per il primo stralcio, che, assistito dalle autorizzazioni necessarie sarebbe in avvio di esecuzione;
- in particolare, dagli atti posti a base della nuova variante dell'opera stradale, risulta che tale variante sarebbe stata determinata, oltre che dalla sua strategicità in termini di sicurezza stradale e di minore impatto ambientale, principalmente dalla necessità di adeguare il progetto alle prescrizioni dettate dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016.

OSSERVA QUANTO SEGUE

1) Anche la variante in corso per come elaborata si espone alle medesime criticità del progetto già annullato dall'ottemperanda sentenza del Consiglio di Stato sulla base del seguente rilievo: *«... appare - al di là di ogni ragionevole dubbio - la radicale difformità tra il progetto iniziale, approvato prima del 1999, e quello attuale. E' del tutto evidente che i progetti sono diversi per lunghezza, sviluppo, aree di insistenza»* (cfr. sent. in allegato).

Infatti, pure **nell'attuale variante il relativo tracciato** - situato nell'entroterra con utilizzo pressoché totale di strade esistenti (SP1 e SP2) e con estensione complessiva di circa 14 Km - replica in buona sostanza *per lunghezza, sviluppo ed aree di insistenza* quello della variante annullata risultando così anch'esso **in radicale difformità rispetto al progetto originario costituito dalla c.d. "Circumsalentina" 1° lotto tratto San Cataldo-Otranto**, che, come è noto, aveva tutt'altra localizzazione territoriale sviluppandosi per circa 33 Km parallelamente alla linea di costa e ad una distanza di circa 2,5 Km dalla stessa. A tale conclusione si giunge attraverso l'esame degli atti regionali, ma ancor più direttamente dal confronto delle relative cartografie (quella dell'attuale variante e quella del progetto originario) risultando chiaro a chiunque il permanere di tale insuperabile criticità.

In definitiva anche **la variante in corso** (così come il relativo progetto), nella sua reale portata, altro non è che (parte di) **un nuovo progetto totalmente slegato da quello principale dell'opera stradale originaria** posto a base di gara, non potendosi ancora oggi - vista la non corretta identificazione e distinzione tra progetto originario (CIRCUMSALENTINA) e di variante contenuta negli atti regionali in esame- continuare ad equivocare sul punto, e ciò anche alla luce della ricostruzione datane dalla sentenza del CdS n. 531 del 09/02/2016.

Pertanto, si ritiene che **l'intervento attuale** -pur previsto in adeguamento alla sezione tipo prescritta dal CdS- sia, per il resto, **in diretto contrasto con il giudicato amministrativo**, con conseguenze imprevedibili di ogni natura anche in termini di eventuali responsabilità (penali e contabili) in relazione all'utilizzo del finanziamento accordato per l'opera originaria di circa 110 miliardi di lire (circa 55 milioni di euro) ed utilizzato poi per la realizzazione di una nuova e diversa opera stradale.

2) Il progetto dell'opera stradale prevede la divisione dei lavori in due distinti stralci:

«- *il primo stralcio dalla tangenziale di Lecce alla rotonda di Strudà (Vernole), già realizzata; in detto stralcio, fatte salve le modifiche non sostanziali necessarie per l'adeguamento alle norme tecniche del DM 6792/2001, in adempimento del dettato del CdS, e gli interventi finalizzati all'ottemperanza delle prescrizioni esecutive della D.D. di VIA n. 289/16, l'opera rimane invariata rispetto al progetto approvato e, pertanto, dispone di tutte le autorizzazioni necessarie all'avvio dell'esecuzione.*

- *il secondo stralcio dalla rotonda di Strudà suddetta sino alla fine a Melendugno. Detto stralcio, in ragione delle modifiche apportate, seppur tutte in diminuzione di impatto, verrà sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. n. 152/06 e, solo successivamente, avviato all'esecuzione come per il primo stralcio» (vds. DGR n. 606/2017).*

In particolare il nuovo tracciato, illustrato complessivamente nell'elaborato Corografia, si caratterizza per: «*l'utilizzo pressoché totale di tracciati esistenti (SP1 ed SP2) che vengono adeguati a norma e messi in sicurezza. In particolare:*

- *si conserva inalterata, rispetto al progetto di cui alla DD 289/2015, la parte iniziale della strada della tangenziale di Lecce sino alla zona PIP di Vernole;*
- *viene stralciata la variante esterna all'abitato di Vernole in sede propria e si prevede il mantenimento del traffico sulla sede attuale (due corsie) che viene messa in sicurezza con la realizzazione di complanari e di immissioni organizzate solo sulle rotonde;*
- *da Vernole sino a Melendugno il tracciato rimane sostanzialmente identico a quello approvato, ma con riduzione delle sede da 4 a 2 corsie.*

... *Quanto innanzi, pur costituendo un effettivo miglioramento della sicurezza stradale, costituisce un innegabile diminuzione della stessa rispetto alle progettazioni precedenti, in esito alla riduzione di parte del tracciato da 4 a 2 corsie ed alla conseguente eliminazione dello spartitraffico. Tuttavia, le soluzioni adottate costituiscono un accettabile compromesso ...» (vds. DGR n. 1428/2016).*

Il primo stralcio sarebbe quindi in avvio di esecuzione in quanto assistito da tutte le autorizzazioni ambientali necessarie, ed in particolare, dalla Valutazione di Impatto Ambientale n. 289 del 30.07.2015 -avente valore di Parere Paesaggistico e Attestazione di compatibilità paesaggistica in deroga alle NTA del PUTT/P (artt. 5.03, 5.04 e 5.07), nonché di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004- resa sul progetto esecutivo di variante (2014-2015), redatto in base alle direttive impartite dalla DGR n. 1529/2013.

3) Contrariamente a quanto ritenuto dalla Regione Puglia, il primo stralcio non è sorretto da alcun provvedimento di VIA! **La validità della VIA n. 289/2015** risulta infatti espressamente **condizionata** «... **alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti alla realizzazione dell'intervento**». Nel caso, però, tale condizione non si è positivamente verificata in quanto gli atti ad essa presupposti sono stati dichiarati illegittimi ed annullati dal CdS, con conseguente invalidità della VIA stessa, nonché di tutti gli atti successivi di ottemperanza alle sue prescrizioni.

Quanto ai pareri delle Autorità preposte alla tutela ambientale, che gli Uffici regionali ritengono già acquisiti sul primo stralcio dell'attuale variante, si osserva che tali Autorità hanno recentemente chiarito (vds. allegati alla Determina regionale n. 41/2017 in BURP n. 42 del 6/04/2017) che il **motivato dissenso** alla realizzazione del precedente progetto di variante reso nell'ambito del procedimento di VIA - superato, poi, dalla Deliberazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri nella seduta del 10/07/2015 e conclusosi con D.D. di VIA n. 289/2015- **era stato già espresso relativamente all'intero tracciato (1° e 2° stralcio)** sia per quanto attiene alla VIA regionale che all'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004. Pertanto, anche sotto tale profilo, il progetto di variante resta ancora gravemente carente.

4) Contrariamente a quanto ritenuto dalla Regione in ordine al minore impatto ambientale prodotto dal nuovo tracciato, quest'ultimo continua ad attraversare aree pluri-vincolate ricadenti nei Comuni interessati.

Dalle cartografie, come pure dagli atti, nonché da una personale conoscenza del territorio salentino (quale Presidente della Sezione Sud Salento di Italia Nostra Onlus) risulta che **il tracciato posto a base dell'attuale variante attraversa zone di rilevante interesse pubblico anche ai sensi del PPTR** (vds PAE: 0057; 0059; 0083; 0134) - interessando aree sottoposte a vincolo paesaggistico laddove quest'ultimo è presente con perimetrazione dalla SP1 e SP2 fino al mare [vds. per il Comune di Lecce: D.M. 16/09/1975 in G.U. 267 del 08/10/1975 e successive integrazioni in G.U. n. 30 del 06/02/1986; per il Comune di Lizzanello: D.M. 02/03/1970 in G.U. n. 71 del 20/03/1970; per il Comune di Vernole: D.M. 31/08/1970 in G.U. n. 330 del 31/12/1970 e successive integrazioni in G.U. n. 30 del 06/02/1986 e con D.M. 28/04/1999)- con gravi interferenze su beni e contesti paesaggistici. In particolare:

- **nel Comune di Lecce** il tracciato, che ha inizio con due accessi distinti (dalla Rot. 1 in prossimità della Tangenziale est e dalla Rot. A in adiacenza della SP1), prevede rispettivamente, da un lato, un tratto a 2 corsie (in particolare dalla Rot. 3 e fino al confine con il Comune di Lizzanello) da realizzare mediante sistemazione di una strada rurale già

esistente con attraversamento di un paesaggio fortemente caratterizzato dalla presenza di ulivi anche secolari, masserie e muretti a secco, e dall'altro lato, con sviluppo parallelo e a poca distanza dal primo (meno di 500 m) un secondo tratto con previsione di sezione tipo "F" nella zona urbanizzata e successivamente di tipo "C1", da realizzare su viabilità già esistente (SP1), dalla Rot. A fino al Comune di Lizzanello;

- **nel Comune di Lizzanello**, il tracciato prevede, da un lato, un tratto a 2 corsie (dal confine con il Comune di Lecce alla Rot. 4 e fino alla Rot. 7) che innestandosi in prosecuzione alla viabilità rurale già esistente interessa una porzione del paesaggio rurale caratterizzato dalla presenza di ulivi secolari, masserie e muretti a secco, e, dall'altro lato, un tratto sempre a 2 corsie (dai confini con il Comune di Lecce alle Rot. 5 e 6 e fino alla Rot. 7 dove si ricongiunge con l'altro tratto proseguendo, poi, a 4 corsie fino al confine con il Comune di Vernole) con interessamento di aree caratterizzate dalla presenza di ulivi secolari;
- **nel Comune di Vernole**, il tracciato prevede nella parte finale del primo stralcio un breve tratto a 4 corsie (dal confine con il Comune di Lizzanello fino alla Rot. 9 già realizzata) con interessamento di aree soggette a vincolo paesaggistico già trasformate, con prosecuzione, nel secondo stralcio, delle 4 corsie (anch'esse in zona soggetta a vincolo paesaggistico già ai sensi del PUTT/P ma anche ai sensi del PPTR) già realizzate per circa 3 Km fino alla Rot. 9 bis, dalla quale dovrebbe poi proseguire con sistemazione della sede stradale già esistente (SP2) a 2 corsie fino alla fine nel Comune di Melendugno, oltre la Rot. 15.

Al riguardo,

SI EVIDENZIA

- 1)** che parte del tracciato dell'attuale variante interessa aree soggette a vincolo paesaggistico, alcune delle quali già trasformate;
- 2)** l'incidenza dello stesso su beni e contesti paesaggistici di particolare pregio tra cui masserie, muretti a secco, ulivi secolari;
- 3)** che l'arteria stradale si compone di ben 18 rotatorie di diverse dimensioni con un tracciato che alterna le 2 alle 4 corsie registrando pericolosi restringimenti di carreggiata nei tratti in cui inversamente si passa dalle 4 alle 2 corsie su un'estensione complessiva di circa 14 Km (con ogni immaginabile conseguenza sul traffico veicolare che, nella migliore delle ipotesi, non potrà che essere fortemente rallentato dalla presenza di rotatorie a distanza molto ravvicinata e dalla discontinua alternanza di diverse sezioni stradali); elementi questi 1), 2) e 3) che, complessivamente considerati, evidenziano una divergenza sostanziale dell'opera dai criteri strategici cui la stessa deve uniformarsi, sia in termini di sicurezza stradale, sia in termini di riduzione dell'impatto ambientale sul territorio.

Per quanto sopra esposto, in considerazione delle rilevate criticità evidenziate, la scrivente Associazione

CHIEDE

che l'attuale variante, così come l'intero progetto, vengano sottoposti ad una totale e ponderata rivalutazione/rielaborazione da effettuarsi anche in termini di concreta fattibilità, econo-

micità ed utilità dell'opera stradale ed al fine di ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico e a tal fine propone :

- **che nel territorio del Comune di Lecce**, non giustificandosi la realizzazione di due tratti di strada a poche centinaia di metri l'una dall'altra, venga stralciato il tratto da realizzarsi sulla viabilità rurale esistente con mantenimento ed adeguamento del solo tratto insistente sulla SP n.1;
- **che nel territorio del Comune di Lizzanello** venga stralciato (come indicato per il Comune di Lecce) il tratto di strada da realizzarsi sulla viabilità rurale, nonché l'eliminazione delle 4 corsie, così come tra l'altro richiesto dallo stesso Comune in sede di CdS del 22.02.2017 che richiama la nota dell'11.08.2016;
- **che nel territorio del Comune di Vernole**, stante (come già detto) la presenza di opere abusive per il tratto in parte trasformato ed in parte già realizzato a 4 corsie, venga modificata la sezione stradale portandola a due corsie e la restituzione alla destinazione originaria delle relative aree dismesse o in alternativa l'utilizzo delle stesse per l'implementazione delle zone a verde.

Con l'auspicio che le presenti osservazioni trovino positivo accoglimento e con riserva di ogni eventuale opportuna azione nelle sedi competenti al fine di tutelare gli interessi diffusi rappresentati, si porgono distinti saluti.

Si allega: Sentenza del Consiglio di Stato del 09/02/2016 n. 531.

Marcello Seclì
PRESIDENTE
ITALIA NOSTRA ONLUS
SEZIONE SUD SALENTO





[Torna alla pagina precedente](#)

N. 00531/2016REG.PROV.COLL.
N. 07325/2015 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 7325 del 2015, proposto da:

S.I.S. - Sviluppo Immobiliare Salentino s.p.a., in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'avv. Tommaso Millefiori, con domicilio eletto presso Alfredo Placidi in Roma, via Cosseria, 2;

contro

Regione Puglia, in persona del Presidente della Giunta regionale in carica, rappresentata e difesa dall'avv. Anna Bucci, con domicilio eletto presso la Delegazione della Regione in Roma, via Barberini, 6;

Comune di Vernole, in persona del Sindaco in carica, non costituito;

Comune di Lecce, in persona del Sindaco in carica, non costituito;

Dirigente Servizio Lavori Pubblici della Regione Puglia, non costituito;

Comune di Lizzanello, in persona del Sindaco in carica, rappresentato e difeso dall'avv. Francesco Marchello, con domicilio eletto presso la Segreteria del Consiglio di Stato in Roma, piazza Capo di Ferro 13;

nei confronti di

Consorzio Cooperative Costruzioni CCC soc. coop., in proprio e quale capogruppo mandataria di A.T.I., in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'avv. Pier Luigi Portaluri, con domicilio eletto presso Giuseppe Pecorilla in Roma, via della Scrofa, 64;

A.T.I. Consorzio Cooperative Costruzioni CCC - Leadri s.r.l. - Montinaro Gaetano & Figli e di Montinaro Antonio s.a.s., non costituita;

per la riforma

della sentenza del T.A.R. Puglia - Sez. Staccata di Lecce: Sezione III n. 01551/2015, resa tra le parti, concernente espropriazione per pubblica utilità e occupazione d'urgenza immobili per realizzazione di strada regionale

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Regione Puglia, del Consorzio Cooperative Costruzioni CCC soc. coop., in proprio e quale capogruppo mandataria di A.T.I., e del Comune di Lizzanello;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 15 dicembre 2015 il cons. Giuseppe Castiglia e uditi per le parti gli avvocati Millefiori, Marchello, Bucci e Portaluri;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. Con ricorso introduttivo e motivi aggiunti la società S.I.S. - Sviluppo Immobiliare Salentino s.p.a., proprietaria di un vasto compendio immobiliare nel territorio del Comune di Vernole nonché di alcune aree ubicate nel Comune di Lizzanello, ha impugnato tutti gli atti del procedimento ablatorio e di occupazione anticipata in via d'urgenza adottati dalle Amministrazioni intime per la realizzazione della strada regionale n. 8, deducendo sotto diversi profili la violazione di legge e l'eccesso di potere.

2. Con sentenza 12 maggio 2015, n. 1551, il T.A.R. per la Puglia

– Lecce, sez. III, prescindendo dall'esame delle eccezioni preliminari di irricevibilità, inammissibilità e improcedibilità del gravame sollevate dalle parti resistenti, ha respinto il ricorso, ritenendolo sicuramente infondato nel merito.

3. La S.I.S. ha interposto appello contro la sentenza, chiedendone anche la sospensione dell'efficacia esecutiva e, nel merito, riproponendo il secondo, il sesto e il settimo motivo del ricorso di primo grado.

I. La determinazione dirigenziale n. 215 del 10 aprile 2012, recante l'approvazione del progetto definitivo-esecutivo dell'opera, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità, non sarebbe stata preceduta da una preventiva comunicazione personale di avvio del procedimento né da un valido avviso pubblico, quale forma alternativa o derogatoria rispetto alla comunicazione individuale. Gli avvisi di massa, variamente pubblicati, indicherebbero solo i Comuni, i fogli e le particelle interessati, omettendo qualsiasi indicazione nominativa dei proprietari incisi. Questa carenza - secondo il consolidato orientamento del Consiglio di Stato, espresso anche in fattispecie del tutto corrispondenti, ma disatteso dal T.A.R. - renderebbe l'avviso collettivo inutile allo scopo.

II. La medesima determinazione sarebbe stata adottata dopo la scadenza del termine triennale di efficacia della VIA (a norma dell'art. 15, comma 3, della legge della Regione Puglia 12 aprile 2001, n. 11) disposta con il precedente atto dirigenziale n. 199 del 1° aprile 2008. La tesi del primo giudice (varrebbe la disciplina statale, a seconda dei casi senza termine di efficacia o con termine di efficacia quinquennale ai sensi dell'art. 26, comma 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, posto che la legge regionale non sarebbe più applicabile per effetto dell'art. 1, comma 2, della legge 5 giugno 2003, n. 131) trascurerebbe l'efficacia ultrattiva accordata alla stessa legge regionale dall'art. 35, commi 1 e 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Solo con la legge 12 febbraio 2014, n. 4, la Regione Puglia sarebbe intervenuta *pro futuro* modificando la normativa previgente e attribuendo alla VIA un'efficacia quinquennale.

III. Il parere del Consiglio regionale dei lavori pubblici (n. 53 del 19 marzo 2010) sarebbe stato disatteso là dove condizionato a talune prescrizioni accessive, necessarie per il rispetto della disciplina tecnica recata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, n. 6792. Sarebbe infondata la tesi del T.A.R. circa la non assoggettabilità del progetto al decreto ministeriale citato, perché approvato nella forma definitiva prima dell'entrata in vigore del decreto stesso. In realtà, se un originario progetto era stato già approvato, esso sarebbe stato negli anni abbandonato e sostituito da un progetto di variante, rappresentante in realtà un nuovo progetto.

Peraltro, la legge regionale 23 giugno 2006, n. 16, facendo rinvio al Piano regionale dei trasporti – P.R.T., avrebbe imposto l'osservanza delle prescrizioni del decreto a tutti i progetti di opere non ancora realizzate, quale sarebbe incontestabilmente quella in questione. La mancata menzione della legge regionale nel ricorso introduttivo sarebbe supplita dall'applicazione del principio *iura novit curia*.

4. Per resistere all'appello, si sono costituite in giudizio la Regione Puglia, il Comune di Lizzanello, il Consorzio Cooperative Costruzioni CCC soc. coop. (d'ora in poi: CCC).

5. Con memoria datata 11 settembre 2015, la Regione Puglia eccepisce preliminarmente l'irricevibilità del ricorso introduttivo, che sarebbe stato proposto tardivamente rispetto alla pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto esecutivo e della determinazione regionale di VIA. Inoppugnabile l'avviso, il gravame contro gli atti successivi sarebbe inammissibile per carenza di interesse.

I. Quanto al primo motivo dell'appello, ritiene rispettato il principio del contraddittorio nell'ambito del procedimento. Lo strumento pubblicitario adoperato renderebbe individuabili, almeno *per relationem*, i relativi intestatari; la S.I.S., sia per la collocazione dei propri fondi, sia per l'attività di impresa esercitata, sarebbe stata in condizione di essere a conoscenza del procedimento che la riguardava; i precedenti giurisprudenziali citati dall'appellante sarebbero inconferenti e, comunque,

successivi agli atti impugnati; la pubblicazione dei singoli nominativi sarebbe stato un adempimento inutilmente dispendioso; l'appellante - incisa solo marginalmente dal tracciato - si sarebbe limitata a doglianze formali e generiche, senza esporre una specifica lesione delle proprie posizioni soggettive e senza neppure indicare gli elementi conoscitivi che avrebbe potuto introdurre nel procedimento se avesse ricevuto la comunicazione.

II. Circa il secondo motivo, aderisce alla ricostruzione della normativa fatta dal T.A.R. e giudica infondata la tesi dell'ultrattività delle normative regionali compatibili con quella statale sul solo criterio della maggior tutela dell'ambiente, che trascurerebbe il principio di non aggravamento procedimentale.

III. In tema di parere del Consiglio regionale LL.PP., questo non sarebbe obbligatorio né vincolante. Il responsabile del procedimento ne avrebbe tenuto adeguatamente conto, eseguendo le verifiche richieste e motivando in modo corretto ed esaustivo là dove se ne sarebbe discordato.

Il progetto, inoltre, sarebbe fuori dal campo di applicazione del d.m. n. 6792 del 2001, perché approvato in forma definitiva - e anzi aggiudicato - prima dell'entrata in vigore del decreto. Le modifiche successive rappresenterebbero varianti necessarie e non sostanziali, tanto è vero che sarebbero rimaste invariate le risorse finanziarie stanziata.

La doglianza sarebbe infine inammissibile per carenza di interesse. Un eventuale adeguamento della sezione tipo comporterebbe un allargamento della strada regionale, con maggior pregiudizio per la società appellante.

La censura di violazione della legge regionale n. 16 del 2008 e del P.R.T. sarebbe nuova, non potendosi ritenere ricompresa nella generica doglianza di violazione del d.m. del 2001, e sarebbe volta a introdurre surrettiziamente un nuovo *thema decidendum*.

6. Con controricorso del 14 settembre 2015 Comune di Lizzanello sostiene il passaggio in giudicato - perché non impugnate con l'appello - delle statuizioni di primo grado riguardanti la legittimità delle proprie delibere consiliari di

approvazione della variante urbanistica e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (delibere n. 13 del 20 maggio 2009, n. 16 del 13 agosto 2010 e n. 9 del 1° settembre 2014).

Inoltre, poiché l'ultimo tracciato dell'opera - secondo la delibera della Giunta regionale n. 1529 del 2 agosto 2013 e la successiva delibera in sede di VIA del Consiglio dei Ministri in data 10 luglio 2015 - non attraverserebbe più le particelle della società appellante site nel Comune, ne deriverebbe la carenza di interesse dell'appellante stessa in ordine ai richiamati provvedimenti dell'ente, nella parte in cui hanno approvato l'intero tronco di viabilità regionale ricedente nel proprio territorio.

7. Con memoria del 15 settembre 2015 CCC - in proprio e in qualità di mandataria di A.T.I. - riassume preliminarmente la lunga e complessa vicenda amministrativa, avviata nella prima metà del 1988 e - ai sensi dell'art. 101, comma 2, c.p.a. - ripropone le domande e le eccezioni non esaminate dalla sentenza gravata.

CCC afferma che il ricorso originario sarebbe inammissibile per tardività, in quanto la controparte avrebbe trascurato di impugnare nei termini una serie di atti, elencati dettagliatamente, che sarebbero stati pubblicati nei modi normativamente previsti subito dopo la rispettiva adozione. I restanti provvedimenti sarebbero stati impugnati solo deducendo l'invalidità derivata: da ciò l'inammissibilità dell'intera impugnativa.

Il ricorso sarebbe poi improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse, a seguito delle modifiche apportate al tracciato dalla delibera della Giunta regionale n. 1529 del 2013.

CCC replica poi al merito dell'appello.

I. L'avviso di massa, anche alla luce delle circostanze di fatto (il progetto di strada regionale sarebbe stato discusso sin dal 1988), sarebbe stato perfettamente idoneo alla funzione partecipativa. Inoltre l'appellante non avrebbe mai allegato le circostanze che avrebbe inteso sottoporre all'Amministrazione. Deriverebbe da ciò l'inammissibilità del motivo.

II. Quanto alla VIA, il T.A.R. ne avrebbe correttamente affermato l'efficacia quinquennale, prevista dalla normativa

statale. Nell'intrico delle disposizioni di diritto intertemporale, il provvedimento di VIA del 1° aprile 2008 sarebbe soggetto alla disciplina statale vigente alla data di adozione. Non varrebbe l'argomento dell'applicazione della disciplina regionale in quanto capace di assicurare più elevati livelli di tutela dell'ambiente, perché occorrerebbe anche tenere conto dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera. Infine, la validità dell'opera (e, implicitamente, l'efficacia della VIA) sarebbe stata più volte riaffermata dall'autorità competente a decidere sull'eventuale istanza di proroga, cioè dalla Giunta regionale (da ultimo con la delibera n. 2467 del 15 novembre 2011) e comunque dal parere del Comitato VIA dell'8 ottobre 2013, mai impugnato.

III. Circa il preteso mancato rispetto del parere favorevole condizionato del Consiglio regionale LL.PP., la censura sarebbe tardiva (rispetto alla determinazione regionale n. 215/2012, richiamante il verbale di validazione del R.U.P. e il parere del Consiglio, pubblicata sul B.U.R.P. del successivo 3 maggio) e infondata (il progetto sarebbe sottratto all'ambito di applicazione del d.m. del 2001, essendo stato approvato e aggiudicato in una data antecedente; le lievi modifiche intervenute successivamente non ne avrebbero mutato le caratteristiche). Sarebbe inammissibile la censura di violazione dell'art. 10, comma 4, della legge regionale n. 16 del 2008, perché formulata tardivamente e solo con memoria.

8. Alla camera di consiglio del 17 settembre 2015 la causa, sull'accordo delle parti, è stata rinviata al merito.

9. Le parti hanno successivamente depositato memorie.

10. Con memoria conclusiva del 24 settembre scorso, la Regione Puglia ripropone le proprie difese.

11. Con memoria del 27 settembre, S.I.S. replica all'eccezione di tardività del ricorso introduttivo con riguardo ad alcuni degli atti impugnati: solo per gli atti immediatamente lesivi vi sarebbe un onere di immediata impugnazione, che in particolare non varrebbe per la comunicazione di avvio del procedimento.

In ordine all'eccezione di improcedibilità del gravame per sopravvenuta carenza di interesse, il procedimento per la

modifica del tracciato sarebbe ancora in corso e gli atti già adottati non avrebbero alcuna valenza abrogativa della precedente dichiarazione di pubblica utilità accessiva alla precedente soluzione progettuale.

S.I.S. sviluppa ulteriori considerazioni sui motivi dell'appello.

I. Proprio la variante progettuale *in itinere* dimostrerebbe come l'apporto partecipativo della società, se sollecitato nelle forme dovute, avrebbe potuto individuare soluzioni alternative. In concreto, l'allargamento avrebbe potuto essere realizzato non nella proprietà S.I.S, ma sul lato opposto, oltre il limite del vincolo paesaggistico.

II. Sull'efficacia della VIA, insiste sulla tesi della durata triennale per effetto dell'ultrattività della previgente disciplina regionale ed esclude si possa parlare di un rinnovo sostanziale della VIA stessa.

III. Sussisterebbe l'interesse alla terza censura, che, se accolta, soddisferebbe un interesse non solo strumentale (alla riedizione del procedimento), ma sostanziale (alla mancata realizzazione dell'opera). Sarebbe poi evidente il carattere radicalmente nuovo del progetto 2003-2012, con conseguente assoggettamento alla disciplina del decreto ministeriale.

12. Con memoria conclusionale del 24 novembre, la Regione ripropone le proprie eccezioni e difese e, con riguardo all'approvazione di una variante al progetto, formula un'eccezione di improcedibilità per sopravvenuta carenza di interesse.

13. Con memoria datata 3 dicembre S.I.S. ha replicato alla memoria conclusionale della Regione Puglia.

14. Nella stessa data anche la Regione ha formulato repliche.

Quanto alle garanzie partecipative, le allegazioni di S.I.S. sarebbero tardive (avrebbero dovuto trovare ingresso nel procedimento sostanziale) e, per altro verso, generiche se non provocatorie.

14. Anche CCC ha depositato una memoria di replica con la medesima data.

CCC ribadisce la tesi della tardività del ricorso originario, almeno

rispetto alla determinazione regionale n. 215/2012, recante la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, immediatamente lesiva. Il termine decorrerebbe non dalla comunicazione individuale, ma dalla pubblicazione sul B.U.R.P.

Il ricorso sarebbe poi improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse, alla luce della modifica del tracciato in corso di adozione definitiva.

15. Infine S.I.S. ha depositato il 5 dicembre scorso note di replica tardive.

16. All'udienza pubblica del 15 dicembre 2015, l'appello è stato chiamato e trattenuto in decisione.

DIRITTO

1. In via preliminare, il Collegio osserva che la ricostruzione in fatto, come sopra riportata e ripetitiva di quella operata dal giudice di prime cure, non è stata contestata dalle parti costituite. Di conseguenza, vigendo la preclusione posta dall'art. 64, comma 2, c.p.a., devono darsi per assodati i fatti oggetto di giudizio.

2. Ancora *in limine*, occorre prendere in esame le eccezioni di rito rivolte contro il ricorso introduttivo e l'appello di S.I.S.

3. La Regione Puglia eccepisce preliminarmente l'irricevibilità del ricorso introduttivo, che sarebbe stato proposto tardivamente rispetto alla pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto esecutivo e della determinazione regionale di VIA. Inoppugnabile l'avviso, il gravame contro gli atti successivi sarebbe inammissibile per carenza di interesse.

L'eccezione è infondata in quanto tale e finisce per coincidere con il merito del primo motivo dell'appello, perché presuppone ciò che invece è da provare, vale a dire che le forme utilizzate per la pubblicazione dell'avviso di massa e della determinazione del Servizio regionale contenente il parere di VIA siano state idonee a portare a conoscenza della società appellante l'avvio della procedura ablatoria e quindi a far decorrere il termine di impugnazione.

Caduta l'eccezione di irricevibilità, cade anche quella di inammissibilità per difetto di interesse degli ulteriori

provvedimenti (deliberazioni consiliari e determinazione regionale VIA), che presuppone una intervenuta inoppugnabilità dell'avviso di avvio del procedimento che - almeno in questo momento - non si può dare per accertata.

4. Dal canto suo, il Comune di Lizzanello sostiene il passaggio in giudicato - perché non impugnate con l'appello - delle statuizioni di primo grado riguardanti la legittimità delle proprie delibere consiliari di approvazione della variante urbanistica e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (delibere n. 13 del 20 maggio 2009, n. 16 del 13 agosto 2010 e n. 9 del 1° settembre 2014).

Inoltre, poiché l'ultimo tracciato dell'opera - secondo la delibera della Giunta regionale n. 1529 del 2 agosto 2013 e la successiva delibera in sede di VIA del Consiglio dei Ministri in data 10 luglio 2015 - non attraverserebbe più le particelle della società appellante site nel Comune, ne deriverebbe la carenza di interesse dell'appellante stessa in ordine ai richiamati provvedimenti dell'ente, nella parte in cui hanno approvato l'intero tronco di viabilità regionale ricadente nel proprio territorio.

Analoga eccezione di improcedibilità è stata formulata dalla Regione e da CCC.

Non vi è difficoltà a dare atto della formazione del giudicato sui provvedimenti di interesse comunale. La stessa appellante afferma il proprio disinteresse al riguardo (memoria del 27 novembre 2015, p. 9, in cui dichiara di essersi volutamente limitata a concentrarsi sugli atti regionali del procedimento propriamente espropriativo, considerato affetto da vizi propri).

Non altrettanto può dirsi invece dell'eccezione di carenza di interesse, posto che - come afferma l'appellante, non contraddetto, nella medesima memoria - il procedimento di modifica del tracciato non si sarebbe ancora definitivamente concluso, mancando la delibera conclusiva di Giunta per l'approvazione della variante (necessaria a norma dell'art. 14, comma 3, della legge regionale 11 maggio 2001, n. 13). La variante, soprattutto, non inciderebbe sull'efficacia della dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dal

precedente progetto definitivo-esecutivo, approvato con gli atti oggetto del giudizio.

Ad ogni modo, anche quando fosse caduto l'interesse dell'appellante circa le proprie aree nel Comune di Lizzanello, esso permarrebbe comunque in ordine ai terreni, ben più consistenti, situati nel Comune di Vernole.

L'eccezione, dunque, non ha pregio.

5. A sua volta, CCC formula sotto un diverso profilo un'eccezione di irricevibilità del ricorso di primo grado fondata su ciò, che la controparte avrebbe trascurato di impugnare nei termini una serie di atti, elencati dettagliatamente (si vedano le pagg. 14 e 15 della memoria difensiva del 15 settembre 2015) e pubblicati nei modi normativamente previsti subito dopo l'adozione. I restanti provvedimenti sarebbero stati impugnati solo deducendo l'invalidità derivata: da ciò l'inammissibilità dell'intera impugnativa.

Neppure questa eccezione è fondata, perché ha facile gioco l'appellante (nella memoria del 27 novembre 2015) a ricordare la costante giurisprudenza secondo cui l'onere di impugnazione tempestiva sorge solo rispetto agli atti immediatamente lesivi (si veda riassuntivamente, da ultimo, T.A.R. Lazio, sez. II, 4 marzo 2015, n. 3694, che indica fra questi ultimi l'approvazione del progetto definitivo, da cui discende la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, il decreto di occupazione temporanea e d'urgenza e quello di espropriazione), mentre tali non potrebbero essere considerati quelli elencati da CCC.

Né è risolutiva la replica di quest'ultima, quando osserva che la determinazione regionale n. 215/2012, recante la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, sarebbe stata pubblicata sul B.U.R.P. n. 64 del 3 maggio 2012 e impugnata (tardivamente, in tesi) solo con ricorso notificato il successivo 7 settembre 2012.

Infatti, secondo l'orientamento ormai consolidato di questo Consiglio di Stato, ai fini della decorrenza del termine d'impugnazione dell'approvazione del progetto di un'opera pubblica, avente valore di dichiarazione di pubblica utilità, non è sufficiente la mera pubblicazione dell'atto ma è necessaria la

notifica o, almeno, la piena conoscenza dello stesso, quante volte esso abbia effetti specifici e circoscritti all'area da espropriare per l'esecuzione dell'opera e, quindi, sia rivolto a soggetti determinati anche se non esplicitamente nominati, e fa decorrere dalla piena conoscenza il termine di proposizione del gravame (cfr. per tutte, da ultimo, Cons. Stato, sez. IV, 11 novembre 2014, n. 5526).

CCC non offre alcuna prova di una possibile conoscenza dell'atto acquisita *aliunde* da parte di S.I.S. prima del ricevimento delle comunicazioni del 18 e 23 luglio 2012 sull'immissione in possesso e sulla redazione dello stato di consistenza dei terreni, ma resta ancorata al dato (formale, e insufficiente) dell'avvenuta pubblicazione sul bollettino regionale.

Anche tale ultima eccezione, pertanto, non merita accoglimento.

6. E' così possibile passare all'esame dell'appello del merito, con riguardo al quale S.I.S. ha considerevolmente ristretto la portata delle doglianze svolte in primo grado.

7. Come detto in narrativa, con il primo motivo dell'appello S.I.S. contesta la violazione del principio del contraddittorio in relazione alla dichiarazione di pubblica utilità nell'ambito del procedimento ablatorio.

Non viene in discussione l'astratta possibilità per l'Amministrazione di ricorrere all'avviso di massa per la comunicazione dell'avviso di avvio del procedimento ablatorio, per essere oltre cinquanta i proprietari interessati (art. 11, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327), ma le forme in concreto adoperate in alternativa alla preventiva comunicazione personale. Ciò perché gli avvisi collettivi (pubblicati negli albi pretori comunali, nella stampa quotidiana e nel sito informatico della Regione) ometterebbero qualsiasi indicazione nominativa dei proprietari incisi e sarebbero pertanto inutili rispetto alla funzione partecipativa che la norma vorrebbe salvaguardare.

8. Alla luce della giurisprudenza ormai consolidata della Sezione, il Collegio ritiene il motivo fondato. L'approvazione del progetto definitivo-esecutivo con contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera è stata preceduta da un avviso insufficiente a

realizzare la finalità partecipativa per essere stato incontestabilmente effettuato con l'indicazione dei soli dati catastali e non anche dei dati anagrafici dei proprietari, come è invece indispensabile che avvenga (citazioni quasi superflue: si vedano per tutte, fra le più recenti, 31 marzo 2015, n. 1654; 11 giugno 2015, n. 2873).

Poiché scopo della disposizione è quello di consentire al proprietario inciso "di optare o non per la partecipazione procedimentale in chiave difensiva" (cfr. Cons. Stato, sez. IV, 15 aprile 2013, n. 2070), a sostegno della ulteriore difesa dell'Amministrazione regionale (la società espropriata non avrebbe esposto una sostanziale lesione della propria sfera giuridica né indicato possibili soluzioni alternative) non vale neppure invocare l'art. 21 *octies* della legge 7 agosto 1990, n. 241.

In buona sostanza, gli appellati sostengono che sarebbe spettato al privato fornire la prova dell'utilità del proprio possibile apporto infraprocedimentale

Anche a volere aderire alla tesi "riduttiva", che prescinde dal dato categoriale generale della natura non vincolata del provvedimento, l'Amministrazione nulla ha provato in ordine alla assoluta impossibilità che l'eventuale apporto partecipativo dei privati potesse introdurre nel procedimento contributi utili, né che in concreto il provvedimento e la scelta dell'area di parte appellata fossero del tutto vincolati.

In punto di fatto, questa difesa è smentita dalla circostanza che il tracciato, lungi dall'essere stato stabilito una volta per tutte, ha subito svariate modifiche anche in corso d'opera. E d'altronde S.I.S., in questa fase di giudizio, non ha mancato di esporre possibili diverse soluzioni (memoria del 27 novembre 2015).

In disparte questi rilievi concreti, il Collegio concorda con la tesi - senz'altro più coerente con la lettera e lo spirito della disposizione - che il dato vada specularmente rovesciato. Non trattandosi di provvedimento vincolato, sarebbe toccato all'Amministrazione fornire una dimostrazione di immutabilità assoluta della scelta di allocazione dell'opera (cfr. per tutte sez. IV, 11 novembre 2014, n. 5525). Il che non è

avvenuto.

Il primo motivo dell'appello è perciò fondato.

9. Con il secondo motivo, la società appellante sostiene che la determinazione regionale n. 215/2012 sarebbe stata adottata dopo la scadenza del termine triennale di efficacia della VIA (a norma dell'art. 15, comma 3, della legge della Regione Puglia 12 aprile 2001, n. 11) disposta con il precedente atto dirigenziale n. 199/2008.

A questo proposito, il T.A.R. ha ritenuto che dovesse invece applicarsi la disciplina statale, a seconda dei casi senza termine di efficacia o con termine di efficacia quinquennale ai sensi dell'art. 26, comma 6, del decreto legislativo n. 152 del 2006, posto che la legge regionale non sarebbe più applicabile per effetto dell'art. 1, comma 2, della legge n. 131 del 2003.

10. La riforma del Titolo V della Costituzione ha attribuito la tutela dell'ambiente alla competenza dello Stato (art. 117, secondo comma, lett. s).

L'art. 1, comma 2, secondo periodo, della citata legge n. 131 del 2006 ha disposto che "le disposizioni normative regionali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge nelle materie appartenenti alla legislazione esclusiva statale continuano ad applicarsi fino alla data di entrata in vigore delle disposizioni statali in materia, fatti salvi gli effetti di eventuali pronunce della Corte costituzionale".

Diversamente da quanto ha ritenuto il primo giudice, ne è seguito il prolungamento dell'efficacia della normativa pugliese in tema di VIA.

Le disposizioni statali in materia sono poi intervenute con il codice dell'ambiente (decreto-legislativo n. 152 del 2006), la seconda parte del quale (recante, fra l'altro, la disciplina della VIA) è entrata in vigore il 31 luglio 2007, all'esito di una complessa vicenda di successivi rinvii (la si veda esposta chiaramente in Corte costituzionale, 22 luglio 2009, n. 225, par. 3.4 del *considerato in diritto*).

Come detto, l'atto dirigenziale di VIA risale al 1° aprile 2008.

Nel testo vigente a quel momento, l'art. 35 del codice

dell'ambiente disponeva - al comma 1 - che "le regioni adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del presente decreto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore. In mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme di cui al presente decreto".

Discende da queste premesse che, al tempo dell'adozione dell'atto discusso, era tuttora applicabile la legge regionale pugliese del 2001 (allora non modificata), con correlato termine di efficacia triennale della VIA.

A questa conclusione non possono essere opposti:

né la tesi della permanenza della VIA sino a revoca o decadenza espressa (tesi accolta anche da una giurisprudenza - Cons. Stato, sez. V, 3 ottobre 2012, n. 5195; sez. V, 27 giugno 2012, n. 3782 - cui il Collegio non può aderire, valutandola come non ben centrata rispetto alla *ratio* della disposizione; sez. IV, 14 maggio 2015, n. 2419, non è citata dalla Regione in modo appropriato); né i successivi atti che esprimerebbero il permanere dell'interesse di diversi organi regionali all'esecuzione dell'opera e un giudizio positivo circa la compatibilità ambientale dell'opera stessa, perché - impregiudicata ogni altra considerazione - una VIA scaduta non può ricevere nuova efficacia se non attraverso un ulteriore provvedimento adottato mediante le specifiche procedure previste dalla legge;

né la circostanza - meramente fattuale, irrilevante sul piano della vicenda controversa e anzi espressiva di una innovazione normativa del diritto previgente - che con la legge n. 4 del 2014 la Regione si sarebbe adeguata alla disciplina statale portando a cinque anni l'efficacia della VIA (cfr. Cons. Stato, sez. IV, 23 dicembre 2010, n. 9375).

Anche il secondo motivo è dunque fondato.

11. Con il terzo motivo dell'appello S.I.S. censura la violazione del decreto ministeriale n. 6792 del 2001, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

Il parere condizionato del Consiglio regionale dei LL.PP. sarebbe contraddetto dal provvedimento del R.U.P. (verbale di validazione del progetto definitivo-esecutivo), che ne avrebbe

disatteso i contenuti. Questo affermato vizio inficerebbe ancora una volta la determinazione n. 215/2012, che di tale validazione ha preso atto.

Anche a questo riguardo va respinta l'eccezione di CCC circa una supposta tardività dell'impugnazione del parere del Consiglio e del verbale di validazione del R.U.P., trattandosi - come anche detto sopra - di atti non immediatamente lesivi e quindi non soggetti a onere di immediata impugnazione.

Parimenti infondata è l'eccezione di inammissibilità del motivo che sarebbe data da ciò, che l'applicazione del decreto - per la maggiore ampiezza della sede stradale che ne seguirebbe - produrrebbe un maggior sacrificio dell'appellante, la quale non senza ragione oppone che dalla circostanza potrebbe (o sarebbe potuta) derivare la totale irrealizzabilità dell'opera e quindi l'integrale salvezza dei suoi beni.

Il fulcro delle argomentazioni delle resistenti è nel rilievo che il progetto non sarebbe soggetto alle prescrizioni del decreto essendo già stato definitivamente redatto nella sua forma definitiva prima dell'entrata in vigore del provvedimento ministeriale (art. 5, primo comma). Le modifiche successive sarebbero lievi e non ne muterebbero le caratteristiche essenziali.

A queste argomentazioni basta rispondere richiamando le cartine in atti (v. già nell'appello di S.I.S. e ancor meglio nella memoria di replica del 3 dicembre 2015), dalle quali appare - al di là di ogni ragionevole dubbio - la radicale difformità tra il progetto iniziale, approvato prima del 1999, e quello attuale. E' del tutto evidente che i progetti sono diversi per lunghezza, sviluppo, aree di insistenza.

Non contestata tale documentazione, non occorre spendere molte parole per dimostrare che, stando così le cose, era del tutto inapplicabile l'art. 5 ricordato, da cui a torto la Regione e le altre controparti dell'appellante vorrebbero far derivare l'esclusione del progetto dalle stringenti prescrizioni del decreto ministeriale.

Queste conclusioni rendono superfluo esaminare il punto dell'ammissibilità, in questa sede di appello, dell'articolazione della medesima censura riguardante la violazione della legge

regionale n. 16 del 2006 e del P.R.T., cui questa fa rinvio per disporre che esso assuma come proprie le norme funzionali e geometriche del decreto ministeriale ricordato.

12. Dalle considerazioni che precedono discende che l'appello è fondato e va pertanto accolto, con riforma della sentenza impugnata e accoglimento del ricorso di primo grado, nella parte in cui è stato riproposto con il presente gravame.

Le questioni appena vagliate esauriscono la vicenda sottoposta alla Sezione, essendo stati toccati tutti gli aspetti rilevanti a norma dell'art. 112 c.p.c., in aderenza al principio sostanziale di corrispondenza tra il chiesto e pronunciato (come chiarito dalla giurisprudenza costante: *ex plurimis*, per le affermazioni più risalenti, Cass. civ., sez. II, 22 marzo 1995, n. 3260, e, per quelle più recenti, Cass. civ., sez. V, 16 maggio 2012, n. 7663). Gli argomenti di doglianza non espressamente esaminati sono stati dal Collegio ritenuti non rilevanti ai fini della decisione e comunque inidonei a condurre a una conclusione di segno diverso.

Come per legge, le spese seguono la soccombenza e sono liquidate nel dispositivo a carico della Regione Puglia e in favore dell'appellante S.I.S., mentre possono essere compensate fra le altre parti del giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta), definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo accoglie e, per l'effetto, accoglie il ricorso introduttivo nei sensi esposti in motivazione.

Condanna la Regione Puglia soccombente al pagamento delle spese di giudizio in favore dell'appellante S.I.S., che liquida nell'importo di euro 5.000,00 (cinquemila/00), oltre agli accessori di legge.

Compensa le spese processuali nei confronti delle altre parti del giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 15

dicembre 2015 con l'intervento dei magistrati:

Riccardo Virgilio, Presidente

Fabio Taormina, Consigliere

Andrea Migliozi, Consigliere

Oberdan Forlenza, Consigliere

Giuseppe Castiglia, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 09/02/2016

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 giugno 2017, n. 1030

Strada Regionale n. 8 – Progetto di variante in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016 – Approvazione tracciato - Adozione variante urbanistica nei Comuni di Lecce, Lizzanello e Vernole per primo stralcio.

L'Assessore alle Opere Pubbliche, avv. Giovanni GiANNINI, d'intesa con l'Assessore alla Pianificazione Territoriale arch. Annamaria CURCURUTO, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente della Sezione Lavori Pubblici e, ad interim, della Sezione Urbanistica, riferiscono quanto segue:

Con deliberazione n. 606 del 2.5.2017 la Giunta Regionale ha adottato, ai sensi del comma 3 art. 14 della L.R. 13/2001, le varianti urbanistiche agli strumenti vigenti nei Comuni interessati dal Progetto della Strada Regionale n. 8 – Variante in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016, progetto di primo stralcio, di Lecce, Lizzanello e Vernole, come riportato nelle planimetrie di dettaglio allegate alla medesima delibera GR n. 606/17.

In adempimento del succitato comma 3 dell'art. 14 della L.R. n. 13/2001, la delibera G.R. n. 606/2017, completa degli elaborati cartografici, è stata depositata nella segreteria della Giunta per più di 15 giorni nei quali potevano essere formulate pertinenti osservazioni mediante PEC.

Inoltre, la delibera è stata notificata ai Comuni interessati e pubblicata sul BURP. Del deposito in segreteria è stata data notizia mediante pubblicazione sul sito della Regione Puglia ed il termine ultimo per la presentazione di osservazioni è stato fissato alle ore 24 del giorno 13.6. 2017.

Sono pervenute n. 4 osservazioni come indicato in appresso:

- 1) Marchello Rosa – 13/6/17 ore 21.09.33
- 2) Azienda Agricola Perrone Maria Grazia – 13/6/17 ore 22.22.51
- 3) Marchello Giampiero – 14/6/17 ore 00.00.02
- 4) Italia Nostra sez. Sud Salento – 14/6/17 ore 01.04.22

Come risulta evidente, solo le prime due osservazioni risulterebbero pervenute nei termini, mentre le altre due risultano inviate oltre il termine previsto. Tuttavia, tenuto conto delle esigenze del procedimento, si è ritenuto opportuno dare corso all'istruttoria di tutte e quattro le osservazioni ricevute.

Nella relazione allegata è contenuta l'istruttoria delle osservazioni e le motivazioni dettagliate che inducono alla impossibilità di accoglimento delle stesse.

In estrema sintesi può affermarsi che le prime due osservazioni attengono a doglianze relative alle conseguenze sfavorevoli che avrebbe la realizzazione della strada sulle proprietà dei due soggetti interessati dall'esproprio necessario.

Come evidenziato nelle controdeduzioni, il danno sussiste in misura molto più limitata di quanto paventato e le soluzioni alternative proposte non sono proponibili sul piano della funzionalità dell'opera stradale.

Le due ulteriori osservazioni attengono a motivazioni di carattere generale tendenti ad esaltare, ancora una volta, l'impatto ambientale dell'opera che pure vede, nella versione attuale una riduzione palese e riconosciuta da tutti delle dimensioni delle opere e del loro impatto sul territorio.

Da una soluzione iniziale tutta a 4 corsie e complanari, per la maggior parte in sede propria e prevalentemente sviluppantesi all'interno delle aree vincolate paesaggisticamente, si è pervenuti ad una soluzione che prevede le 4 corsie solo nel tratto con maggiore densità di traffico (peraltro già documentato ripetutamente), che recupera e migliora la sicurezza nei tracciati esistenti (SP1 ed SP2) e che solo nel tratto iniziale dalla tangenziale di Lecce al raccordo con la SP1 sulla rotatoria cosiddetta "Dei Giardini di Atena" prevede un breve tratto di 2 km circa in sede propria: tratto indispensabile per alleggerire l'esistente tratto di SP1 che ormai è irreversibilmente edificato ed antropizzato.

In generale le osservazioni sono, di massima, ripetizione di argomenti già proposti in sede di VIA e già controdedotti: quindi, di fatto, già definite con la D.D. n. 289/2015 del Servizio VIA.

Infine, l'osservazione di Italia Nostra, oltre ai rilievi di tipo paesaggistico, formula due rilievi in cui:

- a) Ipotizza l'illegittimità dell'uso del finanziamento a suo tempo stanziato per un'opera che ritiene differente

da quella in progetto;

- b) Contesta l'idoneità della VIA favorevole di cui alla DD n. 289/15 rispetto al progetto di che trattasi, in esito alla sentenza del C.d.S. che avrebbe annullato gli atti presupposti a quella VIA.

Come approfondito nella relazione di controdeduzioni, è doveroso qui evidenziare sinteticamente che:

- a) Il rilievo è infondato in quanto l'utilizzo del finanziamento originario è pienamente legittimo, sia per la separazione indiscutibile sussistente tra la vicenda tecnico-urbanistica dell'opera come definita dalla sentenza succitata del CdS e la storia del procedimento realizzativo dell'opera; sia, comunque, perché con deliberazione CIPE del 5/11/99 relativa alla cessazione dell'ex Agensud, al punto 3, veniva stabilito che "... le Regioni subentrano al CIPE, al Ministero del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica ed alla Cassa Depositi e Prestiti in tutti i rapporti attivi e passivi con gli enti attuatori, le imprese esecutrici ed i terzi comunque interessati...", mentre al punto 6 si stabiliva che "le economie comunque conseguite (revoche, chiusure, ...), secondo quanto stabilito al precedente punto 3, resteranno a disposizione delle singole Regioni che potranno utilizzarli nell'ambito degli interventi trasferiti o riprogrammarle."
- b) l'ulteriore contestazione è infondata in quanto l'atto presupposto alla DD n. 289/2015 di VIA favorevole al progetto di variante in approvazione non è la determina del servizio LL.PP. n. 215/2013 di approvazione del precedente progetto, in effetti poi annullata dalla sentenza del CdS n. 531/2016, bensì la delibera di GR n. 1529/2013 con cui la Giunta Regionale ha conferito incarico alla Sezione LL.PP. di redigere un progetto di variante mirato ad alleggerire l'impatto ambientale di quello precedente di cui era stata già avviata l'esecuzione seppure parziale.

Ciò si rileva *ictu oculi* leggendo il primo punto delle premesse dell'A.D. 289/15 in cui è richiamata la delibera G.R. 1529/13, mentre in alcuna parte della A.D. 289/15 è richiamata la A.D. 215 o altri atti pregressi.

La delibera G.R. 1529/2013 non è stata oggetto di valutazione da parte del C. di S. e meno che mai oggetto di annullamento.

D'altronde, come esplicitato della delibera di G.R. n. 1428/16, con la quale sono state dettate le scelte progettuali che ora si attuano, il progetto di variante oggetto dell'A.D. 289/15 è notoriamente e dichiaratamente esaminato nella sua interezza e non limitatamente alle parti in variante.

Con nota prot. n. 5307 del 27/06/2017 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha rappresentato che: *"considerato che ai sensi dell'art. 106, comma 2 delle NTA del PPTR, "gli interventi che hanno ottenuto i previsti provvedimenti autorizzativi a norma del PUTT/P[...] gli eventuali ulteriori provvedimenti rimangono disciplinati dalle norme del PUTT/P medesimo, fino alla scadenza dell'autorizzazione paesaggistica", poiché l'intervento ha acquisito con la suddetta DD di VIA n. 289/15 l'autorizzazione paesaggistica in deroga, visto anche l'art. 95 delle NTA del PPTR, si ritiene che ove l'intervento sia assoggettato a VIA, si confermerà il nulla osta espresso con la citata nota prot. n. AOO_145/10752 dell'01/09/2014."*

In ragione di tutto quanto innanzi e di quanto meglio specificato nella relazione di controdeduzioni, che si allega alla presente per farne parte integrante, le osservazioni prodotte, sia nei termini che oltre, non risultano meritevoli di accoglimento.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. N° 28/2001 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI

"La presente deliberazione, non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale"

Gli Assessori relatori, sulla base delle sopra riportate risultanze istruttorie, propongono alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, trattandosi di materia rientrante nella competenza degli organi di direzione politica, ai sensi dell'art. 4, co. 4°, lett. d) della L.R. n° 7/97.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta degli Assessori relatori;
- Viste la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione LL.PP. e ad inte-

rim Dirigente della Sezione Urbanistica competenti in materia che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;

- A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

- di prendere atto della relazione degli Assessori ai LL.PP. ed alla Pianificazione Territoriale, confermandola e facendone propri i contenuti;
- di dichiarare non meritevoli di accoglimento le n. 4 osservazioni prodotte nel periodo di deposito previsto, ai sensi del comma 3 art. 14 della L.R. 13/2001, in seguito all'adozione delle varianti urbanistiche di cui alla deliberazione di Giunta Regionale n. 606 del 2/5/2017, per le motivazioni esplicitate nell'allegato A parte integrante del presente provvedimento;
- di approvare, ai sensi del medesimo comma 3 art. 4 della LR 13/01, le varianti urbanistiche agli strumenti vigenti nei Comuni interessati dallo stralcio medesimo di Lecce, Lizzanello e Vernole, come riportato nelle planimetrie di dettaglio allegate alla succitata deliberazione di GR n. 606/17;
- di demandare al R.U.P. ed al Dirigente del Servizio LL.PP., ognuno per le proprie competenze, l'approvazione definitiva ai fini contrattuali del progetto di primo stralcio, variato come innanzi, nel rispetto delle norme del Codice dei Contratti, nonché l'adozione di qualsiasi atto necessario per la celere ripresa dei lavori, sentita la Sezione Autorizzazioni Ambientali per gli aspetti inerenti le procedure di VIA/VAS e la connessa autorizzazione paesaggistica;
- di stabilire che il presente atto, sarà notificato ai Comuni interessati e pubblicato sul BURP. Del deposito in segreteria sarà data notizia mediante pubblicazione sul sito della Regione Puglia.

Il segretario della Giunta
dott.a Carmela Moretti

Il Presidente della Giunta
dott. Michele Emiliano



REGIONE
PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

Allegato alla deliberazione di G.R. n. del

Strada Regionale n. 8 - Progetto di variante in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016 – Approvazione variante urbanistica nei Comuni di Lecce, Lizzanello e Vernole per primo stralcio.

Controdeduzioni alle osservazioni pervenute

Con deliberazione n. 606 del 2.5.2017 la Giunta Regionale ha adottato, ai sensi del comma 3 art. 14 della L.R. 13/2001, le varianti urbanistiche agli strumenti vigenti nei Comuni interessati dal Progetto della Strada Regionale n. 8 – Variante in attuazione della delibera GR n. 1529/2013 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 531/2016, progetto di primo stralcio, di Lecce, Lizzanello e Vernole, come riportato nelle planimetrie di dettaglio allegate alla medesima delibera GR n. 606/17.

In adempimento del succitato comma 3 dell'art. 14 della L.R. n. 13/2001, la delibera G.R. n. 606/2017, completa degli elaborati cartografici, è stata depositata nella segreteria della Giunta per più di 15 giorni nei quali potevano essere formulate pertinenti osservazioni mediante PEC.

Inoltre, la delibera è stata notificata ai Comuni interessati e pubblicata sul BURP. Del deposito in segreteria è stata data notizia mediante pubblicazione sul sito della Regione Puglia ed il termine ultimo per la presentazione di osservazioni è stato fissato alle ore 24 del giorno 13.6. 2017.

Sono pervenute n. 4 osservazioni come indicato in appresso:

- 1) Marchello Rosa – 13/6/17 ore 21.09.33
- 2) Azienda Agricola Perrone Maria Grazia – 13/6/17 ore 22.22.51
- 3) Marchello Giampiero – 14/6/17 ore 00.00.02
- 4) Italia Nostra sez. Sud Salento – 14/6/17 ore 01.04.22

Come risulta evidente, solo le prime due osservazioni risulterebbero pervenute nei termini, mentre le altre due risultano inviate oltre il termine previsto.

Tuttavia, tenuto conto delle esigenze del procedimento, si è ritenuto opportuno dare corso all'istruttoria di tutte e quattro le osservazioni ricevute.

RP.
A



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

OSSERVAZIONE 1: MARCHELLO ROSA

Chiede la revisione del progetto di variante per le seguenti motivazioni specifiche:

- a) Ritiene l'intervento gravemente invasivo per un'area rurale sottoposta a vincolo paesaggistico. La violazione per l'opera pubblica sarebbe di "sbancamento e sradicamento di doline, cigli di scarpata e ulivi secolari" mentre il PUTT/P vieta ogni modifica irreversibile alle forme proprie e naturali del territorio.
- b) Chiede l'eliminazione del collegamento Strada Lecce San Cataldo "fondone" fino al rondò dei giardini, con allargamento e potenziamento della Lecce – Vernole e sostituzione dei semafori con idonee rotonde.

Controdeduzioni

Preliminarmente si fa rilevare che l'interessata denuncia il coinvolgimento delle particelle 109 e 51 del foglio 6. In realtà la particella 109 non esiste più, essendosi divisa nelle particelle 111 e 145 che, tuttavia, nell'attuale formulazione del progetto NON sono più interessate. Resta interessata solo la particella n. 51.

Nel merito si rappresenta quanto segue:

Per il rilievo sub a):

Le interferenze segnalate sono state analizzate nel dettaglio nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale. In particolare si vedano gli elaborati QPm 1 "Quadro di riferimento programmatico" (capitolo 2 *Coerenza dell'opera con le norme di pianificazione territoriale*), RP 1 "Relazione Paesaggistica" e RP 4.1 - 4.5 "Carta dei vincoli e delle tutele: PUTT/p – ATD".

Per l'analisi delle specifiche interferenze si è fatto riferimento alla cartografia più aggiornata, ossia quella adottata dal Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia PPTR (adottato dalla Giunta Regionale con delibera n. 1435 del 02 agosto 2013). Il tracciato della Strada Regionale 8 non intercetta le componenti idrologiche e geomorfologiche che costituiscono la struttura idro-geo-morfologica del PPTR nei quattro comuni oggetto di studio.

Per l'analisi delle componenti idrogeomorfologiche interessanti le aree su cui si sviluppa il tracciato della SR8, inoltre, sono stati utilizzati i dati rinvenuti dalla Carta idrogeomorfologica pubblicata sul SIT della Regione Puglia poiché questa riporta informazioni più precise ed aggiornate rispetto alla cartografia del PUTT/p.

Per i cigli, come previsto dai regimi di tutela del PUTT/p, e per la realizzazione del tratto di strada interessato si presterà attenzione a non modificare l'assetto geomorfologico d'insieme e garantire le condizioni di stabilità.

La realizzazione dell'opera è sottoposta ad Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi dell'art.5.01 delle N.T.A. del PUTT/p Regione Puglia, contestualmente ottenuta con la D.D. n. 289/2015 del Servizio VIA.

Per il rilievo sub b):



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

Il tracciato stradale in discussione costituisce evoluzione del progetto originario in esito ad una molteplicità di istanze provenienti da vari stakeholder, istituzionali e non, che sono intervenute nella fase iniziale esecutiva e che hanno indotto la Stazione Appaltante Regione Puglia a richiedere alla Direzione Lavori una valutazione delle istanze medesime, nell'ottica del miglioramento ambientale e funzionale dell'opera.

Da tale processo valutativo e di conseguente proposizione delle opportune scelte progettuali scaturiscono le previsioni concrete del progetto, che per quanto concerne il tratto interessato dalla proprietà della sig.ra Marchello Rosa risultano:

A) Nel tratto iniziale tra i Comuni di Lecce e Lizzanello, sino alla zona Marangi, erano pervenute critiche di sovradimensionamento e di eccessivo impatto ambientale della soluzione a quattro corsie originaria che, partendo dalla Tangenziale Est, si sovrapponeva alla Strada Del Fondone e proseguiva fino alla zona Marangi in aperta campagna, attraversando ed impattando su un bosco vincolato e varie proprietà agrarie significative.

La soluzione prescelta parte da un'analisi oggettiva del traffico utente costituito in parte da spostamenti locali tra comuni e capoluogo e per la restante parte da traffico turistico verso le Marine, prevalentemente proveniente da nord e, quindi, dalla Tangenziale Est di Lecce.

Si è considerato che il primo dei flussi conserva la fisiologica tendenza ad immettersi sulla strada esistente (SP n.1) che risulterà sempre la più breve, mentre il secondo dei flussi privilegia le indicazioni della segnaletica e cerca di evitare tratti urbanizzati, in quanto più lenti e pericolosi.

Si è accertato, altresì, che il tratto della SP n.1 esistente, dallo svincolo della Tangenziale Est verso Merine, ha una sezione pressoché adeguata alla C2 (piattaforma da 9,50 m) con significativi arretramenti delle recinzioni private limitrofe rispetto al filo stradale, in esito ad un più diffuso rispetto delle norme in materia. Tale circostanza, opportunamente sfruttata, consente una sistemazione razionale degli accessi laterali con adeguata viabilità di servizio, eliminando gli accessi diretti e le svolte a sinistra, conseguendo già così un significativo miglioramento della sicurezza del tratto.

B) Inoltre, ritenuto che la sola messa in sicurezza dell'esistente SP n.1 nel tratto suburbano iniziale non sia sufficiente a conseguire un aumento della portata di traffico, necessaria nell'ottica del miglioramento del livello di servizio, si è valutata l'opportunità di realizzare, comunque, un ulteriore tratto sub-parallelo a quello esistente finalizzato a collettare, prevalentemente ed elettivamente, il traffico turistico proveniente da nord e naturalmente utilizzante la Tangenziale Est. Un tronco siffatto, peraltro, costituirebbe, anche per il traffico locale, una valida alternativa alla strada provinciale consentendo il decongestionamento del tratto iniziale urbano, attualmente sovraccaricato e costituente una notevole strozzatura del traffico urbano di Lecce; ciò anche al fine di soddisfare una specifica richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale di Lecce.

L'articolazione suddetta di un potenziamento complessivo della direttrice Lecce-Marine di Melendugno realizzata su due distinte sedi (una esistente ed una ex novo), consente di ritenere accettabile il dimensionamento del tratto in nuova sede su due sole corsie (sezione stradale tipo C1, (piattaforma da 10,50 m) in ragione della riduzione del volume di traffico interessato, conseguente alla parzializzazione per aliquote fisiologiche.

RP
R



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

C) Infine, da un approfondimento dell'esame in loco, anche dei profili paesaggistico ed ambientali, si è ritenuto di cogliere l'opportunità di apportare una lieve variante al percorso di progetto originario che consente sia di evitare l'interessamento della Strada Del Fondone e sia del boschetto (vincolato) ivi presente, percorrendo un tracciato sub-parallelo ad una stradina di campagna (che viene conservata come tracciato di servizio) in un contesto ambientale privo di elementi di particolare rilevanza paesaggistica.

D) In località Marangi è previsto l'adeguamento della rotonda prospiciente l'ingresso del residence Giardini di Atena, sulla quale confluiscono i due tronchi viari precedentemente illustrati. Successivamente la strada prosegue a quattro corsie, in allargamento e adeguamento dell'attuale SP n.1, con un affinamento dello studio della viabilità di servizio finalizzato, come per tutta l'opera in generale, alla massima riduzione della stessa nell'ottica del minor consumo possibile di suolo, pur garantendo le necessarie condizioni di accesso dei frontisti in assoluta sicurezza (ovvero senza accessi diretti e senza svolte a sinistra).

In estrema sintesi, la sola messa in sicurezza dell'esistente SP n.1, nel tratto suburbano dalla Tangenziale Est di Lecce alla frazione di Merine, non risulta sufficiente a conseguire un aumento della portata di traffico, necessaria nell'ottica del miglioramento del livello di servizio. Inoltre il progetto della variante già prevede la sostituzione degli incroci regolati da semaforo con intersezioni a rotonda.

Per le ragioni suesposte l'osservazione 1 non può essere accolta.

OSSERVAZIONE 2: AZIENDA AGRICOLA PERRONE MARIA GRAZIA

Chiede la revisione del progetto di variante per le seguenti motivazioni specifiche:

- a. Mancata previsione di accesso al podere.
- b. Interferenza con proprietà.
- c. Incomprensibile cambiamento di via Vernole, che serve il podere, da complanare a strada di tipo C.

Controdeduzioni

Preliminarmente, si omette di ripetere le considerazioni relative alla valenza paesaggistica per le quali si è già evidenziato come il progetto sia stato sottoposto sia a VIA sia ad autorizzazione paesaggistica, con l'adozione di tutte le misure compensative e di attenuazione dell'impatto dell'opera sul territorio; nel merito delle specifiche problematiche lamentate, si rappresenta quanto segue:

Per il rilievo sub a) :

RP
a



REGIONE
PUGLIA

DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

Il tratto della SR8 compreso tra le rotatorie di progetto 4 e 7 è in nuova sede e non interferisce con alcuna viabilità secondaria, quindi non può in nessun modo determinare una modifica dell'accessibilità alle proprietà private. In altre parole tutti i fondi interessati dalla realizzazione di questo specifico tratto (tra le rotatorie 4 e 7) hanno accesso da altra viabilità secondaria, che non viene interferita, e pertanto dette proprietà continuano a mantenere la stessa accessibilità della situazione *ante operam*.

Nel caso specifico la particella 213 (fg.6) mantiene lo stesso accesso tramite la viabilità secondaria esistente, che non viene in alcun modo modificato dal progetto, pertanto è infondata la doglianza di non avere accesso alla proprietà.

Per il rilievo sub b):

La superficie della p.lla 213 – fg. 6 interessata dalle opere stradali in progetto è pari a soli 225 mq, costituisce lo spigolo marginale della proprietà di ben più ampia superficie ed interessa alcune unità di alberi d'ulivo non monumentali.

La p.lla 2 – fg. 15 è solo marginalmente interessata dalla realizzazione di un tratto di complanare per una superficie di mq 368 ed investe una fascia di terreno incolta, abbandonata a margine dell'attuale SP1 in quanto fascia di rispetto.

L'interferenza con la proprietà è oggettivamente minimale.

Per il rilievo sub c):

Le motivazioni delle scelte progettuali sono ampiamente spiegate nelle relazioni che accompagnano gli elaborati del progetto di variante e già ripetute nelle controdeduzioni alla osservazione precedente. In sintesi, l'unica motivazione consiste nella ricerca di soluzioni comunque utili a migliorare la sicurezza e la scorrevolezza del tragitto Lecce-Marine di Melendugno, con tutto ciò che sta in mezzo, diminuendo al massimo possibile il consumo di suolo e l'impatto sui beni paesaggistici di maggiore pregio effettivo.

Si omette di controdedurre sui dubbi e sospetti lanciati in relazione alla errata pubblicazione di un allegato, causata oggettivamente da un banale scambio di file, nonché sui misteri ipotizzati in merito a scelte progettuali ampiamente spiegate e giustificate sulla base di considerazioni tecniche oggettive, ma che hanno il solo demerito di apparire sfavorevoli alla ditta interessata.

Per le ragioni suesposte l'osservazione 2 non può essere accolta.

OSSERVAZIONE n. 3. MARCHELLO GIAMPIERO

Preliminarmente va osservato che le considerazioni espresse nel documento di che trattasi non si concretizzano in rilievi e/o proposte sul piano urbanistico-progettuale dell'intervento, bensì in una serie di considerazioni tese a screditare il procedimento amministrativo dell'opera, con riferimenti anche personali a soggetti (politici-amministrativi e tecnici) che sono intervenuti ufficialmente nel procedimento medesimo.

RP
A



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

In sostanza si tratta di una "osservazione" non pertinente gli aspetti di partecipazione tutelati dalle leggi, ma riconducibile ad un intervento di natura politica in cui, tra molte ambiguità ed offese dispensate a destra ed a manca, si perviene alla conclusione testuale:

"In definitiva, la mia personale paura è che tali scellerate ed insensate scelte progettuali siano propedeutiche ad una evoluzione tratto SP Lecce-San Cataldo e SP Lecce-Vernole nella direzione di uno sviluppo edilizio e non della valorizzazione storica e naturalistica che invece andrebbe indubbiamente difesa e garantita.

Chiedo pertanto una seria presa di posizione affinché questo scenario sia reso impercorribile ed il progetto venga rivisto ecc...."

Chiede di essere ascoltato per chiarire meglio le sue ragioni.

Controdeduzioni

Non si rilevano ragioni di merito tecnico meritevoli di deduzioni, anche perchè le ragioni delle scelte progettuali, come detto innanzi, sono ampiamente illustrate negli elaborati e nelle relazioni di progetto, sia rispetto alle scelte originarie ed sia rispetto alle evoluzioni che hanno portato all'attuale progetto di variante.

Progetto che si caratterizza per una maggiore snellezza rispetto alle scelte originarie, che evita ogni emergenza paesaggistica e finisce per la massima parte con l'adagiarsi in adiacenza di strade e tracciati già esistenti, occupando aree quasi sempre qualificate, dagli strumenti urbanistici e dalle norme vigenti, come aree di rispetto.

Quale migliore valorizzazione del territorio possa essere fatta non è più dato di comprendere, considerato che un'opera stradale si realizza nel rispetto di obiettivi progettuali prefissati, tra i quali è ineludibile il miglioramento della sicurezza, nonché di regole tecniche dettagliate e puntuali stabilite dalle norme e dalla scienza: ne deriva che alcuna opera stradale può essere realizzata ad impatto zero.

Per le ragioni suesposte l'osservazione 3 non può essere accolta.

OSSERVAZIONE n. 4: ITALIA NOSTRA SEZ. SUD SALENTO

In tale articolato documento sono formulate, preliminarmente, alcune osservazioni che portano alla proposta conclusiva. Le osservazioni pregiudiziali possono così riassumersi:

1) Così come affermato nella sentenza del Consiglio di Stato n. 531 del 09.02.2016, con la quale sono stati annullati gli atti di approvazione del progetto originario, quest'ultimo, redatto negli anni 90 è chiaramente diverso da quello attuale. Ciò comporta che le opere che si vogliono realizzare sarebbero in contrasto con il giudicato del Consiglio di Stato e ciò comporterebbe anche la sussistenza di responsabilità penali e contabili.

Nel merito si controdeduce quanto segue:

Il C. di S. ha evidenziato la differenza di tracciato tra progetto originario (anni 90) e progetto successivo (approvato con A.D. 215/2012) esclusivamente per stabilire l'obbligo per la Regione di rispettare il D.M. 2001 (che peraltro prevedeva sezioni di maggiori dimensioni e

RP.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

quindi di maggiore impatto) e, quindi, l'obbligo di adeguare ad esso il progetto variato (anni 200).

Il C.d. S. ha censurato la scelta della Regione di potersi avvalere della possibilità di deroga ex art. 5 comma 1 del DM 6792/2001 in ragione del fatto che avendo introdotto cambiamenti significativi al progetto, si poteva, secondo il C.d.S. introdurre anche le modifiche dettate da suddetto DM 6792/01, senza invocare la norma derogatori dell'art. 5 c. 1.

In nessun passaggio della sentenza sono contenute censure sul merito della variazione di tracciato che è ovviamente escluso dalla competenza dell'Organo di Giustizia Amministrativa.

Inoltre, è bene chiarire che con deliberazione CIPE del 5/11/99 relativa alla cessazione dell'ex Agensud, al punto 3, veniva stabilito che *"... le Regioni subentrano al CIPE, al Ministero del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica ed alla Cassa Depositi e Prestiti in tutti i rapporti attivi e passivi con gli enti attuatori, le imprese esecutrici ed i terzi comunque interessati ..."*, mentre al punto 6 si stabiliva che *"... le economie comunque conseguite (revoche, chiusure, ...), secondo quanto stabilito al precedente punto 3, resteranno a disposizione delle singole Regioni che potranno utilizzarli nell'ambito degli interventi trasferiti o riprogrammarle."*

Ne deriva che l'utilizzo delle risorse incamerate per la convenzione relativa alla realizzazione della Strada Regionale n. 8 resta nella disponibilità incondizionata della Regione Puglia che può anche *"riprogrammarle"*, restando così legittimata anche l'ipotesi estrema di voler considerare l'attuale progetto una riprogrammazione dell'opera originaria.

In definitiva, la minaccia di responsabilità per distrazione di fondi dalla originaria destinazione appare strumentale alle proprie tesi e del tutto estranea alla fattispecie reale.

2) - 3) Si contesta che il nuovo progetto sia munito di VIA favorevole, nonché dell'Autorizzazione Paesaggistica che era contenuta nella VIA, in quanto la D.D. n. 289/2015, con cui era rilasciata VIA ed Autorizzazione Paesaggistica, contiene un inciso che condiziona la validità della Determina Dirigenziale alla legittimità degli atti presupposti e connessi: legittimità che sarebbe venuta meno a seguito della sentenza del C.di S. n. 531/2016 con l'annullamento degli atti approvativi del progetto originario di cui quello attuale sarebbe una variante.

Nel merito si controdeduce quanto segue:

L'osservazione non è fondata in quanto l'atto presupposto al progetto di variante oggetto dell'A.D. 289/15 non è la determina n. 215/12 (e precedenti pur sempre riferiti al progetto originario), bensì la delibera di G.R. n. 1529/2013 con cui la G.R. ha conferito incarico alla Sezione LL.PP. di redigere un progetto in variante rispetto a quello oggetto del contratto d'appalto ed all'epoca già in esecuzione.

Ciò si rileva leggendo il primo punto delle premesse dell'A.D. 289/15 in cui è richiamata la delibera G.R. 1529/13, mentre in alcuna parte della A.D. 289/15 è richiamata la A.D. 215 o altri atti pregressi.

La delibera G.R. 1529/2013 non è stata oggetto di valutazione da parte del C. di S. e meno che mai oggetto di annullamento.

D'altronde, come esplicitato della delibera di G.R. n. 1428/16, il progetto di variante oggetto dell'A.D. 289/15 è stato notoriamente e dichiaratamente esaminato nella sua interezza e



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

non limitatamente alle parti in variante: il chè testimonia dell'autonomia di tale parere rispetto alle opere previste nel progetto originario (quello di oggetto annullamento da parte del C. di S.). Impostazione che ha consentito alla Soprintendenza di Lecce (tra gli altri) di formulare osservazioni anche su tratti già approvati con precedenti pareri dello stesso organo (vedi circonvallazione di Vernole) in virtù dell'autonomia tra il progetto variato ed il progetto variato.

Il parere contrario della Soprintendenza è stato superato della delibera del Consiglio dei Ministri ed in sede di giudizio di ottemperanza la Soprintendenza ha ritenuto di non doversi esprimere, a condizione che il progetto di primo lotto non presentasse varianti rispetto a quello oggetto dell'A.D.289/15: con ciò smentendo il contenuto dell'osservazione (punti 2 e 3), ovvero che il progetto non sia munito di autorizzazione ambientale e paesaggistica.

4) Si lamenta il fatto che il progetto rielaborato continui ad avere un impatto ambientale notevole, nonostante le modifiche apportate. A tal fine vengono snocciolati i decreti di vincolo statale delle aree attraversate e vengono genericamente invocati ulivi secolari, masserie e muretti a secco che verrebbero deturpati dal nuovo tracciato.

Nel merito si controdeduce quanto segue:

Non sussistono ulivi secolari nel territorio interessato del Comune di Lecce.

In generale, non vengono deturpate o anche solo sfiorate né masserie né altri immobili di valenza storica o monumentale; i muretti a secco sono interessati per lo stretto necessario e, comunque, ricostruiti con lo stesso materiale previamente accantonato.

Il progetto totale variato (somma tra 1° e 2° stralcio) prevede lo spostamento di n. 1973 alberi di ulivo a fronte dei 3515 previsti con il progetto originario, mentre gli ulivi monumentali, sempre in totale, passano dagli originari 184 a 179; circa 50 di questi sono già stati autorizzati ed in parte spostati.

Per tutti gli ulivi è previsto l'espianto ed il reimpianto, compatibilmente con l'evoluzione della Xylella, trattandosi di aree dichiarate ufficialmente infette: il tutto previa autorizzazioni dei competenti Organi di controllo.

Riguardo ai vincoli statali se è pur vero che l'intero tronco stradale ricade in aree vincolate, va detto, altresì, che l'attuale asse stradale delle SP1 ed SP2, che coincide con la SR8 a meno dei primi due chilometri previsti in sede propria, è il confine ovest delle aree sottoposte a vincolo che ad est inizia dal mare ed appunto ad ovest finisce sulla SR8, con buona parte degli interventi (quelli appunto sul lato ovest) ricadenti in aree non vincolate.

La maggior parte delle superfici interessate dagli allargamenti ricade in fascia di rispetto che per le strade provinciali è di mt. 30.

In definitiva, ogni aspetto paesaggistico o ambientale è stato esaminato e studiato negli atti progettuali; ad ogni problematica o emergenza è stata data una soluzione di attenuazione dell'impatto o di compensazione; a tutte le prescrizioni è stato dato puntuale adempimento ottenendo la formale dichiarazione di ottemperanza direttamente dagli organi preposti al controllo.

In considerazione di ciò non appare plausibile che ancora oggi si articolino osservazioni fondate sulla generica accusa di violazione di norme sull'impatto ambientale o sulla tutela paesaggistica.

RP
A



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE LAVORI PUBBLICI

Le osservazioni di Italia Nostra Sezione Sud Salento si completano con la richiesta di adeguare il progetto alle seguenti caratteristiche:

- a) non si realizzi il tratto in sede propria che collega la tangenziale nel Comune di Lecce alla rotatoria "Giardini di Atena" nel Comune di Lizzanello;
- b) non si realizzino le 4 corsie nei Comuni di Lizzanello e di Venole;
- c) si demoliscano le opere realizzate restituendo le aree ai proprietari o sistemandole a verde.

E' evidente che tali richieste sono in assoluto contrasto con le ragioni e le premesse progettuali dell'opera di che trattasi e, di fatto, impediscono qualunque realizzazione, considerato che una strada a due corsie già esiste e che la maggior parte della stessa è di sezione adeguata.

Non è mai detto come si possa mettere in sicurezza la strada esistente senza realizzare opere quali rotatorie, complanari ed adeguamenti di sede; non è mai detto a quali parametri adeguare la sede esistente.

Per inciso viene detto che il problema del traffico su quella strada si riduce a 20 giorni l'anno: peccato che già siano ben più di 20, tenuto conto della mobilità festiva e dell'allungamento della mobilità estiva e balneare; peraltro, l'auspicio di ogni amministratore è che divengano ben più di 20 giorni all'anno.

Infine, viene anche osservato che la strada ha 18 rotatorie ed una variabilità di sezione che finiranno per rallentare il traffico: dimenticando che la finalità dei lavori è di rendere più sicuro il traffico e non di velocizzarlo. Seppure tale effetto sarà conseguito comunque, sia perchè le 18 rotatorie non sono tutte in linea ed equidistanti, sia perchè ad ogni rotatoria oggi c'è (o dovrebbe esserci!) un incrocio semaforizzato o meno che producono ben più rallentamento e pericoli di una rotatoria. Oltre a costituire un elemento del paesaggio sicuramente non gradevole.

Per le ragioni suesposte l'osservazione 4 non può essere accolta.

Il Responsabile del Procedimento.

ing. Roberto POLIERI

Il Dirigente della Sezione LL.PP.

ing. Antonio PULLI

Il presente Allegato è composto da n. 10 fasciate.



Dirigente della Sezione LL.PP.

ing. Antonio PULLI