

Parabita, 16 gennaio 2018

Preg.mo Dott. Antonio Nunziante
*Assessore alle Infrastrutture per la mobilità
e ai Trasporti della Regione Puglia*

p.c. - Preg.mo Dott. Michele Emiliano
Presidente della Giunta della Regione Puglia

- Preg. mo Prof. Alfonso Pisicchio
*Assessore alla Pianificazione territoriale
della Regione Puglia*

-
-
-
-

- Preg.mo Dott. Filippo Caracciolo
Assessore all'Ambiente della Regione Puglia

Oggetto: **Progettazione dei lavori di adeguamento della S.S. 275.**
Considerazioni e proposte dell'Associazione Italia Nostra.

Facendo seguito all'incontro avuto lo scorso 27 dicembre presso la sede regionale e agli impegni assunti dalla scrivente, in allegato si inviano le considerazioni e le proposte che la Sezione Sud Salento di Italia Nostra ha predisposto in merito all'argomento in oggetto, con riserva di produrre, nelle fasi successive della procedura e in eventuali tavoli, ulteriori e più dettagliati contributi per concorrere alla migliore progettazione dell'opera.

I tempi e le vicissitudini che hanno caratterizzato la vicenda di tale opera a partire dai primi anni '90, se per molti versi hanno evidenziato inadeguatezze, ritardi ed attività poco lecite (di cui anche la magistratura è intervenuta), per altri hanno consentito di far crescere la consapevolezza che tale opera non può essere pensata in maniera avulsa dal territorio sia per gli aspetti sociali ed economici e - soprattutto - per quelli ambientali e paesaggistici; infatti, le indubbie istanze di rendere più sicura e più efficiente tale infrastruttura devono conciliarsi con quelle della salvaguardia delle risorse ambientali e con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi attraversati per far sì che gli interventi risultino compatibili e - allo stesso tempo - qualificanti. I criteri della qualità e del benessere, unitamente a quelli della bellezza, sono oggi più che mai presupposti fondamentali perché un'opera pubblica possa essere condivisa e che le risorse impegnate siano ben utilizzate.

Sulla base di questi principi e dell'azione che questa Sezione di Italia Nostra ha sempre perseguito nel corso dei suoi trent'anni di attività, si chiede di essere coinvolta in ogni ulteriore fase del procedimento e di prendere parte ai tavoli interistituzionali e sociali che la Regione intenderà attivare per poter concorrere alla individuazione delle più appropriate soluzioni progettuali.

Con l'auspicio che le osservazioni e le proposte avanzate - opportunamente vagliate - possano risultare utili e condivisibili, restiamo a disposizione per ogni ulteriore riscontro.

Distinti saluti
Il Presidente
Marcello Seclì

Parabita, 16 gennaio 2018

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE per la redazione dei lavori di adeguamento della S.S. 275

Stato della procedura

Al fine di conoscere le fasi della procedura secondo le quali il progetto dovrà essere vagliato ed approvato, la scrivente Associazione, intende porre in questa sede alcuni quesiti ed avere opportunamente le relative risposte.

- A) Poiché il progetto deve essere approvato dal CIPE, tale approvazione avverrà per Lotti separati o per l'intera opera? In tal caso risulterebbe necessario che la progettazione definitiva riguardasse l'intero tracciato dell'opera.**
- B) Trattandosi di nuovo progetto che dovrà essere sottoposto ad una nuova procedura di V.I.A., tale valutazione si fatta per l'intero tracciato o per Lotti separati ?**
- C) Dovendosi procedere alla verifica di compatibilità del progetto con il PPTR e con il PTCP in quale fase del procedimento saranno effettuate tali valutazioni?**

Criteria e metodologie

Al fine di realizzare un'opera che possa risultare positiva per il territorio, già gravato da una serie di criticità, è necessario che il suo inserimento determini anche una riqualificazione ambientale e paesaggistica e pertanto risulta opportuno - che la progettazione sia predisposta sulla base delle seguenti considerazioni

A) La scelta di adeguare il primo tratto dell'opera alla Sezione B del D.M. 5. 11. 2001 (Strade extra-urbane principali) non appare suffragata da adeguate motivazioni tecniche e da reali esigenze legate alla viabilità, alla sicurezza ed all'impatto ambientale. Si tratta di progettare l'adeguamento di una strada in base alla relativa "domanda di trasporto", individuata, come recita il Cap. 1 del Decreto citato, dal "volume di traffico orario, dalla sua composizione e dalla velocità media di deflusso", da cui discende la scelta della sezione e dell'intervallo della velocità di progetto (min-max). In realtà i termini della procedura appaiono capovolti. Mentre sono del tutto carenti i suddetti dati di traffico, la scelta della sezione appare come una decisione aprioristica e ascientifica ed i cui effetti per il territorio potrebbero essere devastanti in ragione della tipologia delle opere (Vedi Nota 1).

Pensare di "calare" *tout-court* senza adeguate valutazioni questo criterio in un contesto caratterizzato da nuclei abitati diffusi e poco intervallati, da una rete viaria preesistente che pone numerosi vincoli di tracciato il cui adeguamento alla norma comporta stravolgimenti pesanti, da una disseminazione di valenze ed emergenze storico-culturali, appare un'operazione rischiosa e ingiustificata.

Se lo stesso Decreto citato appare sotto questo aspetto fuorviante, laddove parla di "offerta di traffico" (in realtà non è il traffico a doversi adeguare all'offerta di viabilità, ma viceversa!), è pur sempre vero che la stessa norma, nell'ammettere che "la scelta del numero di

corsie di marcia della sezione stradale e della loro tipologia condiziona, in relazione all'ambiente attraversato dall'infrastruttura, le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse e le dimensioni dei vari elementi della sezione", prevede esplicitamente che "interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione", lasciando al progettista "la possibilità di proporre soluzioni innovative".

B) Per quanto sopra, si ritiene necessaria una verifica della progettazione che tenga in considerazione:

1) i valori minimi degli intervalli previsti dalla norma per la Sezione B in relazione a velocità, raggi di curvatura, pendenze ed altro; appare in particolare rischioso mantenere alte velocità massime in contesti densamente antropizzati e con numerosi svincoli, senza dimenticare che l'alta velocità abbassa la sicurezza ed aumenta le emissioni acustiche;

2) una valutazione congiunta ed integrata del tracciato alla luce di tutte le valenze territoriali presenti, in modo da garantire adeguate fasce di rispetto e condizioni di tutela;

3) l'adozione di accorgimenti particolari ed innovativi per ridurre gli impatti.

C) Avendo rilevato che tra i progettisti non compaiono figure quali ecologi, architetti paesaggisti, agronomi, geologi, risulterebbe necessario che già in fase di progettazione siano coinvolte le figure professionali anzidette.

D) Trattandosi di un'opera pubblica, risulterebbe opportuno (oltre che necessario) che essa - pur conforme alle normative - risulti una esperienza innovativa (una sorta di laboratorio) in cui, partendo dalle valenze e alle criticità ambientali e paesaggistiche presenti sul territorio, si intervenga con "precisione chirurgica" e non con soluzioni standard e/o datate.

E) Applicare il concetto di "strada-parco" su tutto il percorso dell'opera, intendendo con ciò la realizzazione di un'opera che, oltre a ridurre al massimo gli impatti ambientali e paesaggistici, individui soluzioni affinché gli impatti "inevitabili" siano contenuti, mitigati e/o compensati con la creazione di aree verdi e con l'uso di materiali eco-compatibili.

F) Fondamentale risulta il concetto che l'intera opera venga progettata anche secondo i principi del risparmio energetico, sia nella fase di cantiere sia in quella di esercizio, per valutarne la sua sostenibilità ambientale anche sotto tali parametri.

Tracciato dell'opera

Partendo dal presupposto che il progetto dovrebbe essere valutato ed approvato dal CIPE nella sua interezza, se l'approvazione del progetto definitivo del 1° Lotto non condizionerà le scelte del percorso per il 2°, questa Associazione non ritiene di sollevare al momento alcuna eccezione, fatte salve le osservazioni e le proposte innanzi espresse. Pertanto le indicazioni che in questa sede ci permettiamo di avanzare risultano le seguenti.

1° Lotto – Tratto Maglie - Zona industriale di Tricase

Riservandoci di presentare dettagliate osservazioni e proposte nelle sede competenti sul progetto definitivo già predisposto dall'ANAS, il tracciato risulta sostanzialmente condivisibile.

Ciononostante, al fine di contenere il consumo del suolo unitamente alle risorse economiche (anche perché risultino sufficienti per l'intera opera), avanziamo in questa sede la proposta che il 3° Stralcio del 1° Lotto (quello da Montesano nord alla Z.I. di Tricase), essendo ex novo, venga realizzato - comunque - a due corsie (Strada di Categoria C)

2° Lotto – Tratto Zona industriale di Tricase - S.S.274

Acquisita la scelta che la sezione stradale sarà a due corsie (Categoria C), resta ancora sospesa la decisione del percorso che la strada dovrà avere, anche in ragione delle diverse valutazioni che ancora sussistono tra alcuni enti; tra l'altro, essendo che l'ANAS è stata incaricata di individuare due soluzioni alternative del percorso, questa Associazione sostiene che il progetto, oltre a garantire la sicurezza e l'efficienza, dovrà - comunque - rispondere ai requisiti della maggiore sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica e a tal fine si riserva di indicare in seguito la propria proposta.

Proposte progettuali

Individuazione del tracciato dell'opera e delle soluzioni progettuali (al netto dei parametri stabiliti dalle norme) che siano improntati al minor consumo di suolo in considerazione che la provincia di Lecce è tra le aree italiane con il più alto tasso per consumo del suolo (vedasi dati ISPRA 2015, 2016, 2017) e che il territorio attraversato dall'opera è interessato dalla presenza di discariche e - allo stesso tempo - da iniziative economiche e sociali (attività agricole agrituristiche e di interesse ambientale) volte alla tutela e alla valorizzazione delle identità dei luoghi. Sulla base di tali criteri si propone:

1) Risanamento delle discariche eventualmente presenti lungo il tracciato e nelle sue immediate vicinanze (come indicato dalla magistratura) e mitigazioni delle criticità paesaggistiche (manufatti impattanti, ecc..) presenti nelle aree contigue con previsione specifica e analitica quantificazione delle spese nei costi di realizzazione dell'opera. Effettuazione dei lavori di bonifica nella prima fase del cronoprogramma dell'opera, ciò sia per garantire la tutela dell'ambiente, ma anche quella della stessa opera in quanto, nel caso di commistione dei vari lavori, si andrebbe inevitabilmente incontro ad incertezze e ad interventi dell'Autorità Giudiziaria con possibilità di interminabili sequestri..

2) Reimpianto di tutte le alberature suscettibili di espanto con la previsione delle relative risorse economiche comprensive anche della piantumazione delle nuove alberature lungo tutto il percorso dell'opera (scarpate, rotatorie, relitti, aree intercluse tra l'arteria e strade di servizio, ecc..) secondo criteri ecologici e paesaggistici per far sì che la strada diventi una sorta di corridoio ecologico;

3) Realizzare le strade di servizio in terra battuta (strade bianche) in modo da favorire l'assorbimento delle acque meteoriche e contenere il surriscaldamento atmosferico (detta isola di calore - UHI) che determina una serie di effetti in termini di disagio termico e quale precursore dell'inquinamento atmosferico;

4) Favorire il deflusso delle acque dal setto stradale unitamente ai residui d'asfalto evitando la realizzazione di cordoli. Creazione di sottopassi ecologici (eco-dotti) per favorire l'attraversamento della fauna e lo scorrimento delle acque meteoriche

5) **Recupero del terreno vegetale per riutilizzarlo sulle scarpate e nella aree verdi e utilizzo di materiali inerti da recupero per almeno il 30% nella creazione degli estradossi in modo da evitare il prelievo di nuovi materiali da cava (Dec. Ministero Ambiente n. 203/2003.);**

6) **Utilizzo di asfalti a bassa temperatura, drenanti e fonoassorbenti con recupero e riutilizzo del fresato; nelle cd "opere d'arte" (cavalcavia, spartitraffico, barriere jersey, ecc..) si propone l'uso di materiali diversi dal calcestruzzo quali ferro, legno, pietra naturale, ecc.;**

7) **Collocazione di impianti di illuminazione allo stretto necessario, con utilizzo di lampade intelligenti (auto-oscuranti) e a basso consumo energetico, ciò sia per contenere le spese di installazione e di gestione e per limitare l'inquinamento luminoso di cui il Salento è gravemente interessato (applicazione della L.R. n. 15/2015 e del R.R. n. 13/2006);**

8) **Effettuazione della valutazione archeologica preventiva prima della stesura del progetto esecutivo dell'intero tracciato in modo da tutelare eventuali emergenze archeologiche e individuare tempestivamente soluzioni alternative (Art. 25 D. Lgs. 18 aprile 2016 n. 50);**

9) **Salvaguardia delle testimonianze paesaggistiche ed ambientali presenti lungo il tracciato (insediamenti rupestri, costruzioni a secco, masserie, antichi percorsi, alberature di pregio, habitat, ecc.) e valorizzazione di quelle esistenti in prossimità della strada con la creazione di specifiche aree di servizio;**

10) **Creazioni di aree verdi (punti di sosta e di osservazione) anche con l'acquisizione delle porzioni di quelle particelle residue di cui si prevede un parziale esproprio;**

11) **Collocazione, nelle aree di sosta e nelle piazzole d'ingresso e di uscita dalla statale, di appositi cestini/cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti in modo da prevenirne l'abbandono, salvaguardando così l'ambiente, garantendo una decorosa immagine del bordo strada ed evitando i costi per la rimozione. A tal fine sarà necessario prevedere un regolare servizio di svuotamento dei cestini e/o cassonetti.**

12) **Contenimento e adeguato inserimento degli arredi stradali (portali, segnaletica verticale, barriere fonoassorbenti, ecc..) e limitazione estrema della cartellonistica pubblicitaria in modo da non alterare le visuali panoramiche dei luoghi attraversati.**

Nota 1 - La Sezione B comporta i seguenti parametri di progettazione:

- 1) intervallo di velocità di progetto: 70-120 km/h;
- 2) larghezza minima dello spartitraffico: m 2,5;
- 3) larghezza minima della ban china di destra: m 1,75;
- 4) larghezza minima della banchina di sinistra: m 0,50;
- 5) margine interno (piattaforma che separa carreggiate percorse in senso opposto): m 3,5;
- 6) margine laterale (piattaforma che separa carreggiate percorse nello stesso senso): m 4,25;
- 7) larghezza totale base (escluse strade di servizio) per 2+2 corsie di marcia: m 22;
- 8) larghezza totale per 2+2 corsie di marcia con strade di servizio a ½ corsie di marcia: m 40,25;
- 9) raggio di curvatura minimo delle curve: m 178.

A ciò si aggiunga il dimensionamento conseguente degli altri elementi correlati quali scavi, riempimenti, riporti di terra, banchine e altro.

**Il Presidente
Marcello Secli**