

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
A



**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 rotatoria 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 rotatoria.

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, nonchè 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.
A



**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

ms
Il presente Allegato è composto da n. 10 fasciate.



Dirigente della Sezione LL.PP.

ing. Antonio PULLI