

□ Interrogazione n. 513

presentata in data 20 ottobre 2011

a iniziativa del Consigliere Marangoni

“S.S. 77 della Val di Chienti - lavori di adeguamento della viabilità in corrispondenza dello svincolo di Corridonia”

a risposta orale urgente

Il sottoscritto Consigliere Regionale Enzo Marangoni, Presidente del Gruppo Popolo E Territorio – Liberta' E Autonomia,

Premesso:

che l'articolo 117 della Costituzione Italiana definisce tra le materie di legislazione concorrente Stato – Regioni anche il governo del territorio e le grandi reti di trasporto e di navigazione;

che ai sensi dell'art. 5 comma 7 del proprio Statuto la Regione Marche “Promuove politiche di intervento e di riequilibrio per assicurare un'equa distribuzione dei servizi e delle infrastrutture (...)”

che la l.r. 34/1992 prevedeva il Piano di Inquadramento territoriale (PIT) quale disegno generale di sintesi delle trasformazioni territoriali in funzione dello sviluppo economico e sociale della comunità regionale;

che il PIT è stato in seguito approvato con D.A.C.R. n. 295 del 08.02.2000, ed esso prevede la costituzione di un Osservatorio del PIT che non è mai stato istituito;

che la S.S. 77 “Val di Chienti” rientra nelle strategie interregionali definite dal PIT come “Grandi Direttrici” della Rete viaria di interesse nazionale, e di fatto rappresenta una delle arterie fondamentali di collegamento per l'intera regione con il versante tirrenico dello Stato;

che ai sensi della Legge Regionale n. 34/1992 i soggetti pubblici partecipanti al governo del territorio regionale o alla sua utilizzazione, conformano i loro atti agli indirizzi e alle direttive stabiliti dal PPAR, dal PIT e dai PTC;

che per l'articolo 13 della medesima legge urbanistica regionale <...sono immediatamente prevalenti sulle previsioni degli strumenti urbanistici le disposizioni indicate come tali dal PPAR e dai PTC ...>, e che questi ultimi costituiscono l'adeguamento alle prescrizioni del PIT stesso;

che la S.S. 77 e lo svincolo in oggetto ricadono all'interno della strada “Intervalliva di Macerata” così come denominata dal Progetto Infrastrutturale Viario della Quadrilatero S.p.A. del cui Piano di Area Vasta, la Regione Marche ha firmato, con la Società stessa, gli Accordi di Programma che definiscono impegni, tempistica ed altri adempimenti legati all'attuazione del Piano stesso, finalizzati al cofinanziamento del sistema viario Quadrilatero.

Considerato:

che l'ANAS, con Dispositivo di Approvazione n. 29965 del 03.10.2009 ha autorizzato ed in seguito realizzato i lavori di adeguamento della viabilità in corrispondenza dello svincolo di Corridonia lungo la S.S. 77 “Val di Chienti”;

che i lavori hanno interessato per circa un anno uno degli svincoli più importanti della S.S. 77 ovvero quello che collega il capoluogo di provincia e la più vasta zona industriale, artigianale e commerciale della provincia di Macerata con la grande viabilità, creando disagi soprattutto agli autotrasportatori non della zona;

che il nuovo svincolo realizzato è di dimensioni molto più ampie ed è molto più articolato del preesistente, e la sua realizzazione ha comportato grandi lavori di spostamento terra e l'alterazione dell'intero territorio interessato;

che la viabilità è stata ripristinata prima del completamento dei lavori, a cantiere ancora aperto, creando gravissimi problemi al traffico già caotico di quella zona, e mettendo a repentaglio la sicurezza degli automobilisti che non hanno avuto per settimane neppure l'ausilio della segnaletica orizzontale, mentre la presenza della polizia urbana è stata sporadica e non risolutiva dei problemi creati;

che lo svincolo realizzato è del tipo “a otto”, molto costoso per la collettività, molto invasivo per l’ambiente e soprattutto di difficile percorribilità per l’automobilista che deve effettuare numerosi cambi di corsia e dare e ricevere precedenza non segnalate nel tratto di poche decine di metri anche solo per proseguire diritto sulla propria strada;

che le corsie di decelerazione lungo la S.S. 77 risultano accorciate e le auto in uscita sullo svincolo devono mettersi in coda nella corsia di destra della superstrada che non è fornita di corsia d’emergenza ostruendo pericolosissimamente il traffico. Questo problema è eclatante nella corsia verso Tolentino – Foligno, mentre nell’altro senso di marcia la coda che si crea è minore solo perché il traffico è solitamente meno intenso.;

che in molte altre zone della Regione – e dell’Europa in genere - analoghi problemi di viabilità sono stati risolti realizzando delle ampie rotonde, poco costose, meno invasive per l’ambiente, e di più facile lettura per l’automobilista.

Tutto ciò premesso e considerato il sottoscritto Consigliere Regionale Enzo Marangoni INTERROGA

la Giunta per sapere:

- 1) se era a conoscenza dei disagi vissuti in uno dei punti nevralgici della viabilità regionale;
- 2) se la realizzazione del nuovo svincolo è da considerarsi definitiva o se è suscettibile di modifiche, migliorie e variazioni di disegno;
- 3) se, come previsto dal PIT, è stata esercitata una valutazione preventiva degli impatti ambientali e degli effetti territoriali per questa opera di interesse regionale che ha comportato una trasformazione rilevante dello stato delle risorse esistenti, e se sono state chiamate alla valutazione le amministrazioni locali;
- 4) se, alla luce del fatto che sono stati investiti € 1.087.499,28 dei contribuenti sul territorio regionale, codesto Ente ritiene, come richiesto dalle Valutazioni Strategiche del PIT, che siano stati rispettati il rapporto costi-efficacia nell’azione intrapresa, che si sia tenuto conto della sostenibilità ambientale e che si sia prefigurata la migliore capacità di uso delle risorse territoriali locali.