



ferrara associati - studio di progettazione ambientale

DR. ARCH. GIULIANA CAMPIONI FERRARA / DR. ARCH. NICOLA FERRARA
PROF. ARCH. GUIDO FERRARA, DOCENTE ALL' UNIVERSITÀ DI FIRENZE

VIA Ghibellina 81 - 50122 - FIRENZE

C.F. E IVA: 04897570489 / tel. 055.2476221/fax 055.244153

<http://www.ferrarassociati.it/> E-MAIL: info@ferrarassociati.it

PROGETTO SALERNO PORTA OVEST

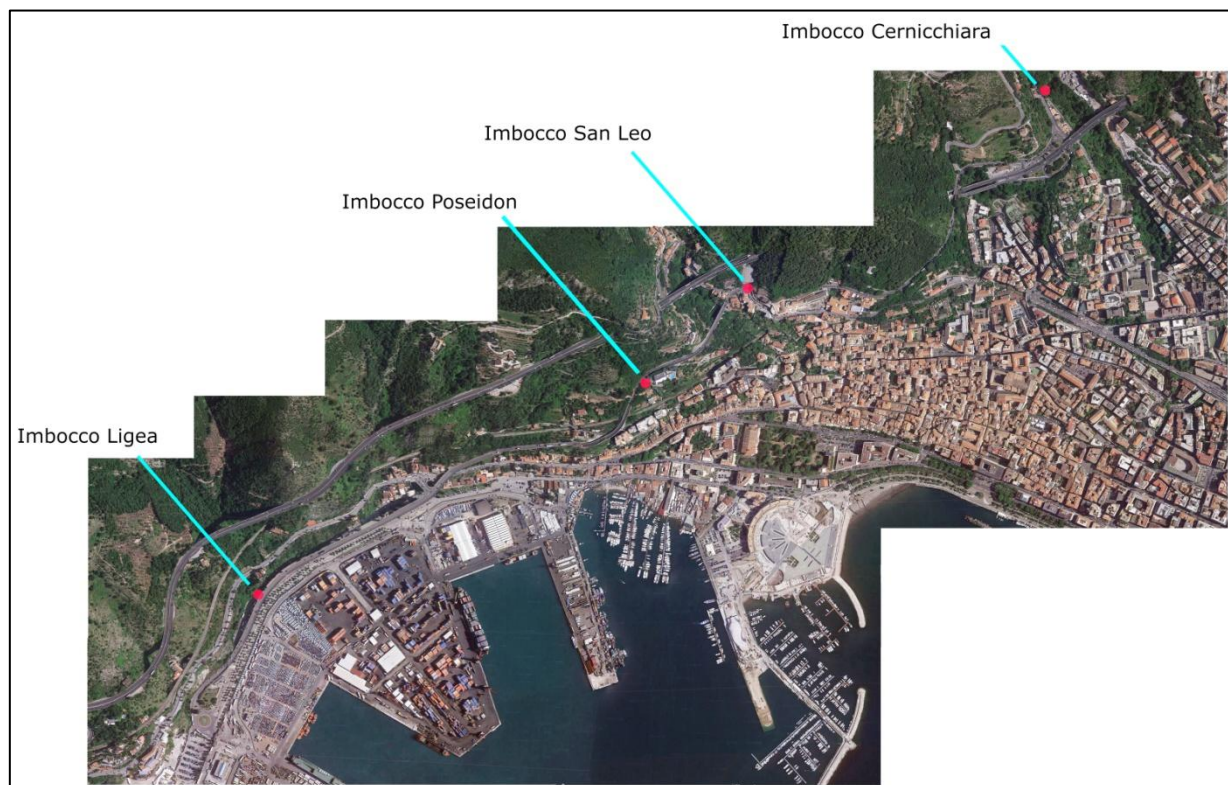
PARERE SUGLI ASPETTI PAESAGGISTICI PROPOSTI IN VARIANTE AL PROGETTO DEFINITIVO ASSENTITO



A cura di Guido Ferrara

Napoli, 14 gennaio 2014

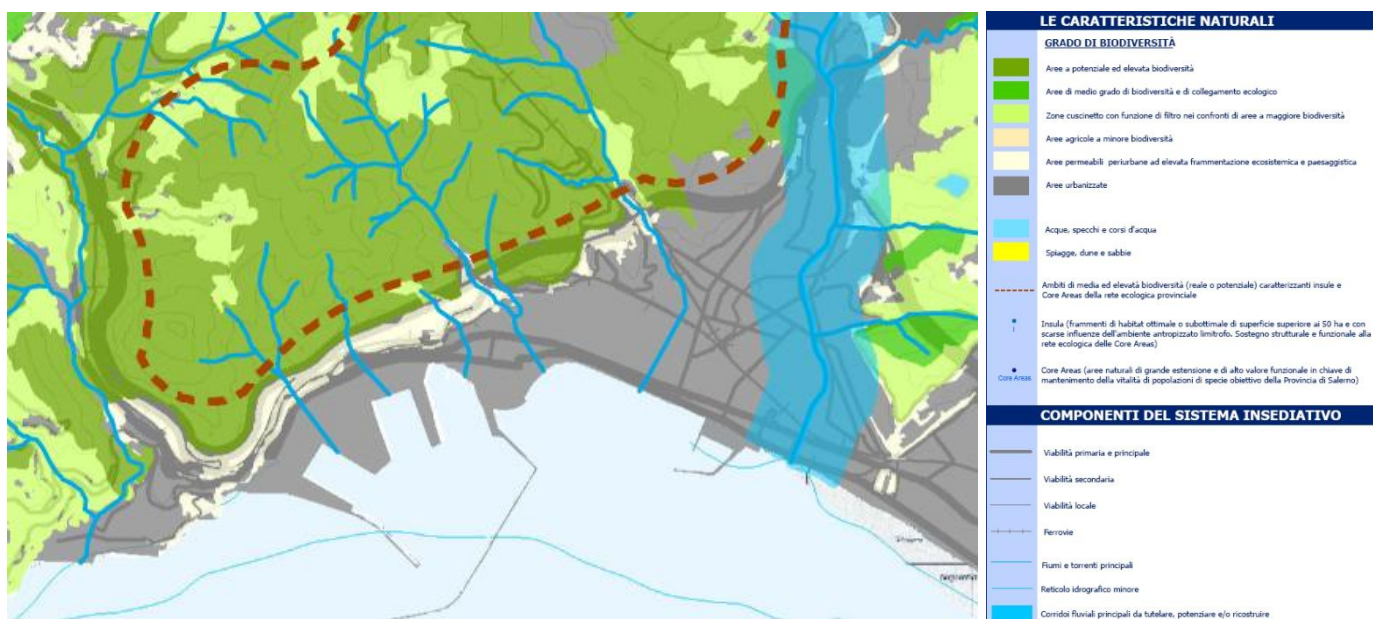
LO STATO DI FATTO DEI LUOGHI INTERESSATI DAL PROGETTO

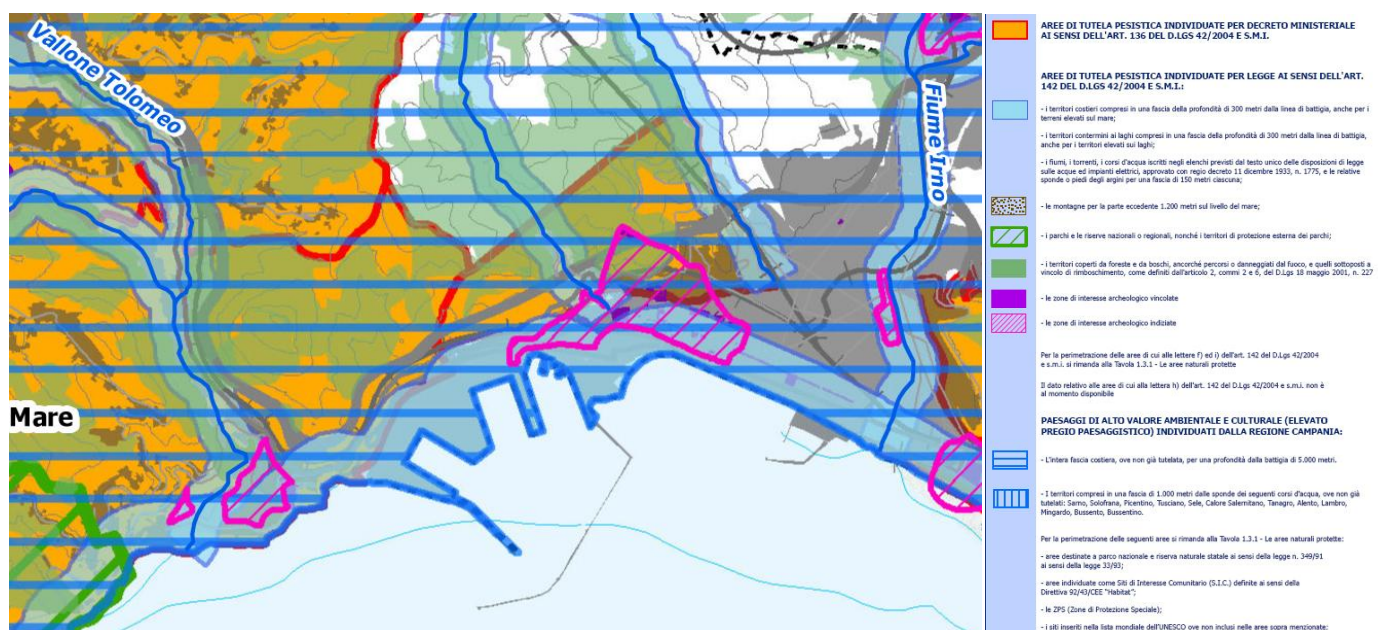


L'intervento riguarda una localizzazione territoriale delicata e sicuramente di notevole interesse ambientale e paesaggistico, come sottolineato – a titolo di esempio non esaustivo - da diversi elaborati del Ptcp della Provincia di Salerno approvato con D.C.P. n. 15 del 30 marzo 2012, qui riprodotti di seguito.

Si noterà che si tratta comunque di aree sottoposte a tutela paesistica, particolarmente sensibili alle trasformazioni, con particolare riguardo alla presenza degli interventi viabilistici già presenti in loco. Occorre pertanto predisporre a livello progettuale una specifica considerazione dei fattori ambientali ivi presenti, a riguardo soprattutto della presenza estensiva delle superfici a bosco e a macchia e alla giacitura del terreno, fortemente declive e tale quindi da provocare, in quanto “paesaggio verticale”, un forte impatto visivo dai luoghi di frequentazione interni ed attigui ai luoghi

In sostanza, assumono uno speciale significato le opere d'arte relative agli imbocchi delle gallerie, sia esistenti che previste dal progetto, e specificatamente a Cernicchiara, San Leo, Poseidon e Ligea.





PROCEDURE DEL PASSAGGIO DAL PROGETTO DEFINITIVO VALIDATO AL PROGETTO ESECUTIVO

Il progetto presentato dal RT Pica Ciamarra Associati capogruppo ha ottenuto il 1° premio nel concorso internazionale bandito nel 2006 dal Comune di Salerno e dall'Autorità Portuale di Salerno. A seguito di ciò l'Autorità Portuale di Salerno ha affidato al predetto RT l'incarico del progetto preliminare che, anche sulla base di analisi archeologiche e geognostiche, è stato integralmente approvato dal Committente con delibera del 31.10.2008.

Successivamente l'Autorità Portuale di Salerno ha affidato al RT l'incarico del progetto definitivo di un 1° stralcio poi, con successivo atto aggiuntivo, articolato in due lotti per il 2° dei quali lo stesso RT è stato incaricato dello sviluppo del progetto esecutivo che, ottenute tutte le approvazioni necessarie, è stato appaltato ed eseguito in parte.

Il progetto definitivo 1° stralcio 1° lotto - ottenute tutte le approvazioni del caso - è stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei LLPP che nell'ottobre 2011 lo ha approvato con prescrizioni alle quali il RT ha ottemperato, consegnando all'AP nel novembre 2011 i relativi elaborati modificati ed in seguito validati.

Come tale il progetto definitivo è stato posto a base di gara di appalto integrato. Questa è stata aggiudicata e l'impresa incaricata ha sottoposto all'Autorità Portuale committente il progetto esecutivo sul quale l'AP ha chiesto il "sentito il progettista" previsto dalla norma.

Com'è noto, il progetto esecutivo, a norma dell'art. 83 del "Codice degli appalti" D.Lgs. 163-2006, deve essere "redatto in conformità al progetto definitivo... e deve essere sviluppato ad un livello di definizione tale da consentire che ogni elemento sia identificabile in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo".

Più volte, anche nel corso della validazione del Progetto Definitivo, il RT ha evidenziato che il Progetto Esecutivo, qualora non "ingegnerizzazione" del Progetto Definitivo validato e approvato, doveva seguire sia quanto previsto dalle normative vigenti sia la Convenzione che fissa il rapporto d'incarico fra Committente e Progettista. Cioè, ad evitare anche sprechi di tempo, il RT ha raccomandato che il Progetto Esecutivo rispondesse al suo ruolo, ed evitasse anche lungaggini nelle procedure ed eventuali necessità di nuove approvazioni di Enti preposti.

Con PEC del 2 agosto 2013 il RT ha evidenziato che, dal primo esame degli elaborati ricevuti lo stesso giorno, emergevano significative modifiche agli aspetti architettonici e ambientali del Progetto Definitivo validato e approvato ricordando anche la specifica Convenzione d'incarico che tutela la qualità del delicato intervento pubblico per evitare anche (art.13) danni di immagine al RT e ai professionisti ai quali è espressamente riconosciuto il diritto-dovere di escludere variazioni non appropriate. Con la stessa PEC, il RT suggeriva anche di far predisporre con rapidità elaborati esecutivi congruenti con quanto segnalato.

Il progetto esecutivo (PE) presenta sostanziali modifiche rispetto al relativo progetto definitivo validato e approvato (PD). Infatti il PE proposto rivede la logica stessa alla base del PD trasformandolo in un progetto di natura esclusivamente funzionale e "viabilistica" annullandone il carattere di complessità richiesto già in sede concorsuale per la delicatezza e la rilevanza paesaggistica ed ambientale del contesto coinvolto. Nel progetto preliminare, e quindi nel PD stralcio, particolare attenzione viene attribuita alle qualità architettoniche, materiche, di vivibilità. Il progetto esecutivo non garantisce analoga qualità urbana e vivibilità dei nuovi spazi.

ELENCO DELLE VARIANTI INTRODOTTE DAL PROGETTO ESECUTIVO AL PROGETTO VALIDATO

Il PE 1. Stralcio, a differenza del PD validato ed approvato, preclude sviluppi possibili valutati positivamente in sede di Concorso Internazionale 2007, approfonditi e precisati con il successivo Progetto Preliminare approvato nel 2008 e del quale il PD (2010) -esaminato dal Consiglio Superiore dei LLPP e successivamente approvato e validato- è stralcio.

Vengono di seguito evidenziate le differenze sotto il profilo ambientale ed architettonico fra lo stato di fatto (A), lo stato di progetto definitivo (B) e il progetto esecutivo che si intende porre in opera (C).



Cernicchiara Il ridisegno del nodo e del collegamento con l'autostrada A3 (si ribadisce che il progetto esecutivo non considera quanto approvato in sede di preliminare in merito a future realizzazioni) è una sostanziale revisione con impatto negativo sul delicato sistema ambientale (fronte collinare e torrente Cernicchiara). Inoltre il PE non prevede trattamento del fronte imbocchi lato Cernicchiara. Il PD validato ed approvato assicura un'immagine appropriata per via dell'attento coinvolgimento del sistema paesaggistico e del trattamento del fronte collinare.

Il PE tratta impropriamente l'attuale parete di contenimento lasciando terrazzamenti a vista utilizzati come affacci. Il PD validato e approvato invece prevede una struttura metallica a forma di cesto – impropriamente eliminata dal PE - che attraverso un particolare trattamento vegetale mascherava il taglio esistente che il PE proposto rende ancor più visibile nel suo impatto negativo sul paesaggio. Analogamente nel PE il trattamento delle pareti dell'imbocco e dei terrazzi mostrano disattenzione per l'indispensabile qualità ambientale, architettonica e paesaggistica.

Inoltre non viene chiarita nei documenti trasmessi dall'AP la nuova proposta relativa allo snodo Cernicchiara e al raccordo autostradale che -dalle indicazioni schematiche riportate nella Relazione Generale del PE- sembra in contrasto anche con le opere del 1. lotto al momento già appalto ed in fase di realizzazione. Il RT non si esprimeva su questi elementi perché non chiari e richiamati nella relazione con un disegno privo dei raccordi con la viabilità esistente e che comunque rimandava ad altri grafici non consegnati (dal breve testo si legge che tutta la sistemazione del nodo Cernicchiara e il collegamento con l'A3 viene "in grande misura riprogettato" con l'eliminazione della Galleria Seminario e la realizzazione di un raccordo diretto con il viadotto autostradale).



San Leo La modifica del tracciato in galleria con eliminazione dell'uscita su San Leo determina revisione del nodo. Come nel nodo Cernicchiara, il PE elimina la struttura metallica pergolata che, integrata da idonee essenze vegetali, nel PD validato e approvato maschera e meglio integra nel paesaggio il taglio in corrispondenza dell'imbocco, richiamando la sistemazione terrazzata presente nell'immediato intorno al fine di rafforzare l'immagine del piano a verde inclinato che si innesta nell'aiuola spartitraffico. Le strutture previste dal PD approvato e validato hanno anche funzione di mitigazione dell'impatto luminoso all'ingresso e all'uscita dalla galleria.



A

Poseidon

Nel PE la traslazione dell'imbocco con ritombamento dell'alveo modifica la natura dello snodo e la risagomatura dell'area a monte della preesistente via Gatto. Scompaiono le pareti inclinate di raccordo, sostituite da tagli netti privi di attenzione per l'immagine paesaggistica d'insieme. Il PE elimina il collegamento con il complesso Villa Poseidon e quello previsto con la rampa pedonale che raggiunge via Monti. La galleria fuoriesce brutalmente; non vi è attenzione all'immagine dello snodo privato della necessaria ricomposizione con il retrostante versante. Anche in questo caso il PE elimina la doppia orditura di tubolari che nel PD validato e approvato accolgono le essenze vegetali utilizzate sia per mitigare l'impatto del taglio del versante collinare sia per attenuare l'impatto luminoso all'ingresso e all'uscita dalla galleria.



progetto stralcio approvato e validato 2012

B

SALERNO PORTA OVEST / imbocco Poseidon



realizzazione in corso 2013

C



A



progetto stralcio approvato e validato 2012

B

SALERNO PORTA OVEST / imbocco Ligea



realizzazione in corso 2013

C

Ligea e aspetti trasportistici

Il PE per quanto relativo all'inserimento ambientale, adotta per l'imbocco artificiale della canna di uscita un fronte finestrato e manca di inserimento con soluzioni meno invasive, volte a mitigare l'impatto delle parti a vista.

In generale va sottolineato che il PE – avendo modificato sostanzialmente il tracciato della viabilità in galleria - posiziona l'imbocco Ligea diversamente, portandolo a quota bassa ed eliminando l'innesto sul tratto terminale del viadotto. Il PE nel rivedere i tracciati in galleria modificando direzioni e uscite, trasformano l'innesto previsto in corrispondenza del nodo San Leo convogliando il traffico solo in direzione Cernicchiara e non più verso Ligea. Pertanto gli utenti provenienti da Vietri con direzione Porto dovrebbero arrivare tramite via Gatto al nodo Cernicchiara e da lì poi imboccare la canna in direzione Porto. Analogamente per raggiungere il Porto, gli utenti della zona alta di Salerno dovrebbero arrivare prima al nodo Cernicchiara tramite via Gatto, poi imboccare la canna in direzione porto.

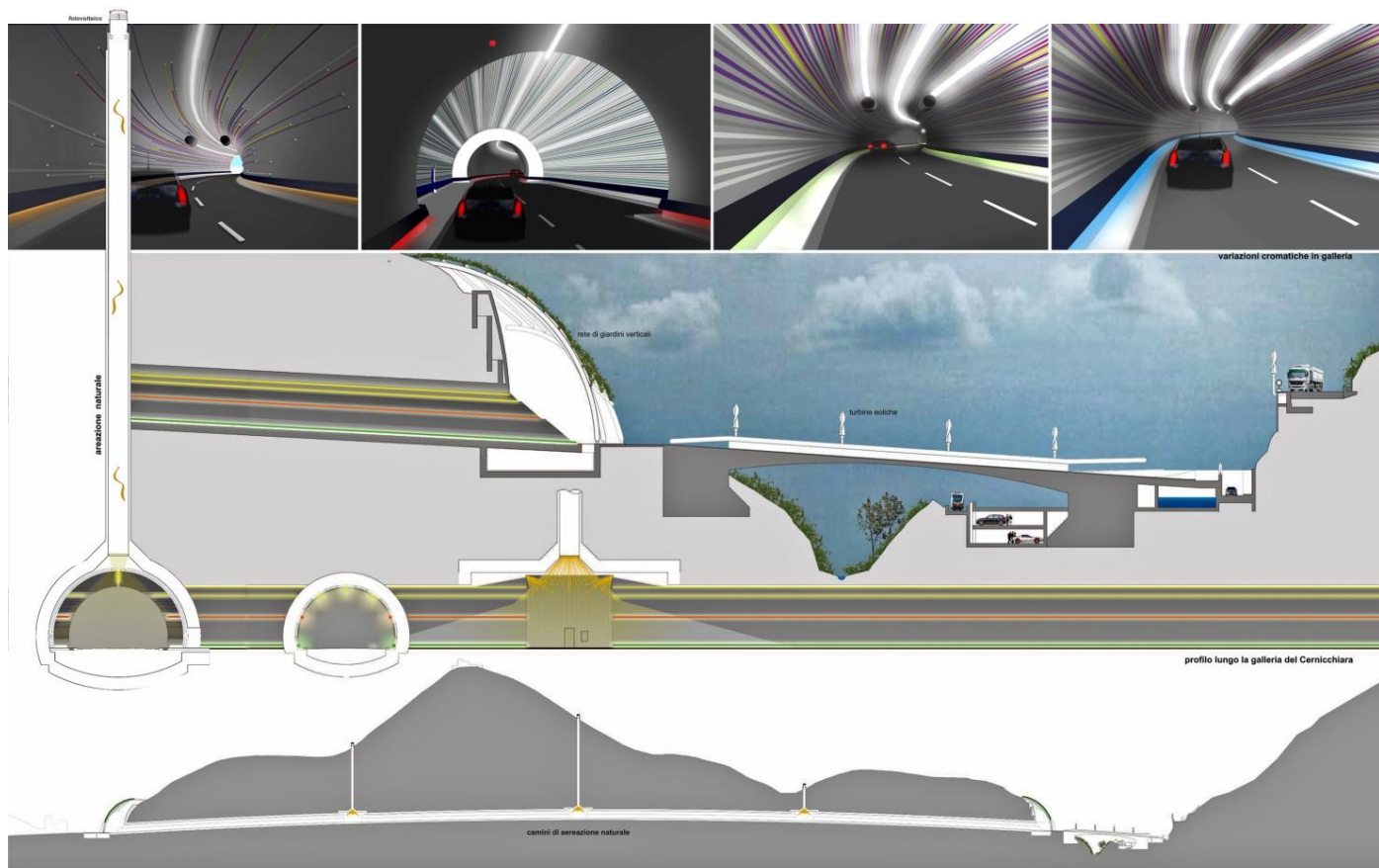
Proponendo sostanziali alternative al PD validato ed approvato, il PE non consentirà mai la demolizione del tratto di viadotto Gatto prevista dal progetto emerso dal Concorso Internazionale e dal successivo Progetto Preliminare approvato (del quale il PD è stralcio), né consentirà la realizzazione del Transit Point e parcheggi come da Progetto Preliminare approvato. Quindi il PE proposto non solo annulla il carattere di "progetto urbano" di "Salerno Porta Ovest", ma anche formalmente non è più stralcio di alcunché.

Trattamento gallerie

Il PE non riporta il trattamento previsto dal PD validato e approvato circa le finiture in corrispondenza degli imbocchi e lo studio dell'illuminazione: due elementi di rilevanza nel PD validato e approvato, finalizzati al benessere all'interno dei tratti in galleria. In particolare occorre attenersi al PD validato e approvato in relazione a:

- rivestimento dei tratti corrispondenti agli imbocchi (tubi in calcestruzzo staccati dalla calotta e colorati)
- trattamento della sezione tipo in relazione a rivestimento e illuminazione;
- realizzazione di allargamenti previsti da ambo i lati della galleria (che il PE prevede da un solo lato) con realizzazione di trattamento analogo a quello degli imbocchi (tubi colorati)

- illuminazione differenziata per imbocchi e allargamenti (corpi illuminanti di tipo lineare Led) e trattamento particolare di questi ultimi volto a simulare la luce naturale (sempre per mitigare l'impatto del percorso in galleria)
- illuminazione continua con fascio di luce che illumina i marciapiedi su ambo i lati della galleria.



approvato 2008

SALERNO PORTA OVEST / Tipologia delle gallerie - imbocco Cernicchiara

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto fin qui premesso e constatato appare evidente il totale stravolgimento del progetto emerso dal concorso internazionale del 2006, sviluppato fino a livello definitivo dai progettisti, validato e posto a base di gara.

Il progetto esecutivo non è "ingegnerizzazione" di quello a firma dei progettisti incaricati.

La realizzazione dell'opera non potrà essere ascritta nel curriculum dei progettisti come elemento qualificante ed anche quantitativamente rilevante in caso di partecipazione a future gare di progettazione.

L'immagine dei progettisti ricorrenti, ben nota anche a livello internazionale, viene corrosa dal processo realizzativo in corso di esecuzione su impropria decisione dell'Autorità Portuale di Salerno che contravviene ai precisi impegni sottoscritti all'art.13 della convenzione d'incarico e fatti inserire espressamente dai progettisti sia a tutela della loro immagine professionale, sia soprattutto a tutela della qualità ambientale del delicato paesaggio ove intervenire.

Il progetto negli anni è stato oggetto a livello nazionale di notizie, pubblicazioni, lunghe discussioni internet, mostre di architettura.

Una Direttiva del Consiglio d'Europa (gennaio 2001) invita gli Stati membri a far sì che le opere pubbliche abbiano caratteri "esemplari" ai fini della qualità degli interventi. Nel caso specifico si tratta di un intervento infrastrutturale rilevante che impatta in un paesaggio delicatissimo e in una realtà urbana importante.

Il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno avevano imboccato la strada giusta bandendo il concorso internazionale nel 2006 e impegnando rilevanti risorse pubbliche lungo sei anni di intenso lavoro.

Se queste istituzioni non avessero voluto doverosamente perseguire questi obiettivi, avrebbero potuto ottenere quanto oggi viene proposto in fase di realizzazione tramite un semplice appalto-concorso, con molto minore impegno di tempo e di risorse pubbliche.

Va notato infine che il progetto esecutivo che si intende porre in opera – visti i tempi di realizzazione tuttora aperti - può comunque essere ricondotto al rispetto degli elementi fondamentali proposti dal progetto definitivo. In altri termini, in base alle precedenti considerazioni circa la natura del contesto oggetto di trasformazione, sembra del tutto logico che si debba rivedere e approfondire opportunamente il progetto esecutivo in modo da non ottenere un risultato sicuramente riduttivo dei valori attualmente espressi a livello paesaggistico dallo stato dei luoghi.

Napoli, 14 gennaio 2014

(Guido Ferrara)



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Guido Ferrara". The signature is written in a cursive, flowing style.