

**DGpostacertificata**

---

**Da:** Pec di RICCARDI LEONARDO ANTON [leonardoantonio.riccardi@pec.agritel.it]  
**Inviato:** sabato 8 marzo 2014 22:23  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** osservazioni s.s. 106 Jonica  
**Allegati:** C.I. Riccardi Leonardo.pdf; Osservazioni Riccardi Leonardo.pdf; C.I. Labanca Mariaantonia.pdf; Osservazioni Labanca Maria Antonia.pdf

Si inviano in allegato osservazioni SS 106 Jonica entro termini dell'avviso pubblico.

Saluti  
Leonardo Riccardi  
Labanca Mariantonia  
-----



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0006513 del 11/03/2014



OSSERVAZIONI LABANCA MARIANTONIA

**AL MINISTERO DELL' AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

Direzione Generale per le valutazioni ambientali

Viale Cristoforo Colombo, 44 · 00147 Roma ·  
[dgsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

**MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO**

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE  
CONTEMPORANEA · VIA S. MICHELE, 22 · 00153 ROMA · [mbac-dg-  
pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

REGIONE CALABRIA · DIPARTIMENTO POLITICHE PER L'AMBIENTE · SETTORE N.3 ·  
SERVIZIO N.7 · VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE, AUTORITA' REGIONALE  
AMBIENTALE (ARA) · VIALE ISONZO, 414 · 88080 CATANZARO  
[servizio7.ambiente@pec.regione.calabria.it](mailto:servizio7.ambiente@pec.regione.calabria.it)

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLE PROVINCE DI  
COSENZA, CATANZARO E CROTONE · Piazza Valdesi, 13 · 87100 · Cosenza (CS) [sbap-  
cs@beniculturali.it](mailto:sbap-cs@beniculturali.it)

Oggetto: art. 183, comma 4 D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4 della legge  
221/2012: **OSSERVAZIONI relative alla valutazione d'impatto ambientale intervento Anas  
spa "SS 106 Jonica- Tratto dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico  
(km 400+000). Megalotto 3"**

La sottoscritta Labanca Mariantonia nata a Albidona (CS) il 18/05/1947, codice fiscale  
LBNMRA47, residente a Trebisacce (CS), indirizzo: Via G. D'Annunzio, 18

in qualità di: comproprietario di beni immobili ubicati in Comune di Albidona, interessati  
direttamente dall'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto Anas in oggetto,

entro i termini stabiliti dall'Avviso al pubblico pubblicato il 9 febbraio 2014;

**presenta con questo documento:**

Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo

***Considerazioni su imbatti ambientali e funzionale alla azienda in conseguenze del eventuale  
realizzazione del progetto in oggetto:***

Descrizione dell'azienda:

L'Azienda di cui sono comproprietaria, costituita da corpo unico di 23 ettari completamente inserita nel  
foglio 53 del Comune di Albidona, in gran parte verrebbe occupata in modo permanente per la  
realizzazione della SS106 jonica di cui all'oggetto con relativi cantieri sui due versanti.

L'azienda da anni è stata convertita a coltivazioni biologiche, in particolare 4 ettari di uliveto vengono  
coltivati secondo i disciplinari del **Centro di ricerca per l'olivicoltura e l'industria olearia di Rende  
(CS)** in particolare in accordo al progetto **CERTOIL**, per la certificazione della composizione varietale,  
dell'origine geografica e dell'assenza di prodotti di sintesi negli OLI extravergini di Oliva; infatti l'olio

prodotto risulta di qualità eccellente non solo per quanto riguarda le caratteristiche organolettiche ma anche per l'assenza di agenti chimici, come riscontrato dalle analisi chimiche effettuate ogni anno dell'ente di ricerca.

Altri 4 ettari, che risultano particolarmente adatti sia per la vocazione del territorio sia per il fatto di essere inserite in aree di coltivazione biologiche, vengono abitualmente coltivati ad ortaggi misti.

Il centro aziendale, costituito da: **abitazione, stalla, magazzini e annessi rustici** è stato realizzato secondo i principi della funzionalità aziendale e del rispetto ambientale, infatti la stalla i magazzini ed i ricoveri attrezzi, sono stati realizzati in muratura e con copertura tipica del paesaggio contro la tendenza prevalente di utilizzare strutture prefabbricate e/o metalliche più economiche ma a forte impatto ambientale.

Molte aree sono state consapevolmente sottratte alla coltivazione per essere destinate a zone verdi per mitigare l'impatto visivo delle costruzioni, per la stessa finalità i fabbricati sono stati realizzati cercando di limitare l'altezza massima ( seminterrati e livellamenti con relativa riduzione della quota del terreno).

Al fine di valorizzare le risorse ambientali e paesaggistiche e preservare una possibilità di integrazione del reddito aziendale, sono state messe in atto le attività preliminari per la realizzazione di un agriturismo di 15 posti letto.

In particolare è stata effettuata l'iscrizione dell'azienda presso l'elenco regionale delle aziende agrituristiche ed inoltre è stato approntato il progetto per la ristrutturazione dei fabbricati da adibire a mini appartamenti

#### Impatti:

Con l'eventuale realizzazione della SS 106 Jonica, l'azienda verrebbe "spaccata" in due parti, ma soprattutto tutte le attività in essere e potenziali verrebbero compromesse **pesantemente ed inevitabilmente**

**NON È POSSIBILE IMMAGINARE UNA RIPRESA NORMALE DELLA CONDUZIONE AZIENDALE, DOPO I LAVORI DI ANAS,**

**ANAS ROVINA TUTTA LA MIA AZIENDA E NON PUÒ LIMITARSI A PROPORRE RISTORI FINANZIARI O RIPRISTINI-MITIGAZIONI POST OPERAM.**

di seguito in sintesi indico solo alcuni effetti "letali" che impedirebbero la sopravvivenza dell'azienda stessa:

No agriturismo per rumore, inquinamento, paesaggio, panorama - infatti il viadotto "Forno" partirebbe appena a sud del centro aziendale sede della struttura da adibire ad agriturismo (e dopo l'innalzamento della livelletta, con alti piloni), ingombrando di fatto la visuale verso il mare ed il panorama tutto, senza considerare l'impatto della trincea che oltre l'ingombro fisico provocherebbe rumori, polveri, inquinamento, e che nessun tipo di intervento mitigante potrebbe risolvere tantomeno quelli promessi da Anas;

No biologico per evidenti motivi;

Scorporamento dell'azienda con fondi interclusi e quindi evidenti maggior costi di gestione e quote di ammortamento;

nessuna appetibilità di mercato per l'azienda;

....e via dicendo

**CHIEDO A GLI ESPERTI DELL'ANAS QUALI SONO I POSSIBILI INTERVENTI A QUESTE DEVASTAZIONI.**

Quindi, la proprietà perderà completamente valore da ogni punto di vista, e inoltre non ci sarà motivo di apprezzarne la sua totale immersione in un ambiente naturale visto che la contiguità con la trincea la renderà inappetibile anche a scopo di abitazione o di futura fruizione turistica. I danni sono quindi irreparabili:

I Ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali devono constatare quanto osservato.

Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico che protegge tutta la vasta superficie di cui fa parte anche la mia azienda, credo che esso debba essere visto nell'insieme dei presupposti che ne hanno motivato

i vincoli sulla vasta area di appartenenza, ma al tempo stesso che anche i colpi mortali alla mia piccola azienda debbano significare qualcosa nella valutazione di Codesti Ministeri. Se molte aree sottoposte a vincolo sono state preservate, il merito è anche di tanti piccoli agricoltori come me che non hanno mai forzato gli aspetti naturali e hanno continuato ad assecondarli nello svolgimento di attività compatibili.

Mi opporrò con tutte le forze all'esecuzione di un'opera concepita unicamente per distruggere, quando esistono alternative di tracciato meno impattanti, specialmente in questa zona, già deturpata da infrastrutture parallele costiere e dove la costruzione di sole altre due corsie sarebbe certamente più auspicabile.

### **Sul progetto definitivo nel suo complesso.**

Si tratta di un NUOVO PROGETTO. Le varianti peggiorative apportate al progetto preliminare incidono sull'essenza del contenuto dell'opera, con l'esecuzione di nuove categorie di lavori (nella sostanza fra loro opposte: su un percorso totale di 38 km, 25 km di trincee a cielo aperto sostituiscono le ex-gallerie naturali profonde) in sostituzione o in aggiunta a quelle originariamente previste, tali da mutare essenzialmente e sostanzialmente la natura delle opere comprese nell'appalto, soprattutto sotto il profilo dell'impatto ambientale.

Lo stesso estensore del progetto, a pag. 11 della richiamata relazione generale, afferma che *“La complessità dell'iter progettuale sopra richiamato, caratterizzato da un ventaglio di soluzioni alternative esaminate, è stata determinata dagli esiti della campagna di indagini effettuate, che ha delineato, con l'approfondimento del quadro conoscitivo, un contesto diverso penalizzato da criticità tali da rendere necessarie notevoli varianti plano-altimetriche di tracciato”.*

Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la livelletta, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti.

La Commissione Speciale V.I.A. in data 8 marzo 2005, ha espresso un parere positivo (pur condizionato dall'osservanza di prescrizioni), sulla base di un'opera che nel progetto preliminare aveva queste caratteristiche ben diverse da quelle ritrovate nel definitivo:

- tratte in rilevato km. 16,6 (43,8%)
- tratte in trincea km 3,6 (10%)
- tratte in viadotto km. 4,846 (12,8%)
- tratte in galleria km. 12,704 (33,4%)

Il progetto definitivo trasforma quell'opera, che, dopo l' "innalzamento della livelletta" (cioè spostando tutte le quote) ha i seguenti connotati (pag. 61 della relazione generale del progetto):

- in rilevato e scavo (cioè trincee a cielo aperto) per il 66% della lunghezza del tracciato (circa 24.7 km su 37.6 km);
- in viadotto per il 17% (ca 6.5 km su 37.6 km) (alzando complessivamente le altimetrie, i viadotti diventano più alti e più lunghi);
- in galleria naturale per il 13% (ca 4.8 su 37.6 km);
- in galleria artificiale per il 4% (ca 1.5 su 37.6 km).

La difformità più incidente riguarda il 66% del tracciato che passa da gallerie naturali profonde a rilevati (cioè percorsi sulla superficie del suolo) e scavi (cioè trincee a cielo aperto: vere e proprie fenditure del suolo per ben 24,7 km su un totale di 37,6).

N.B. Nel progetto definitivo non viene individuata la voce "trincea", né distinto il "rilevato" dalle "trincee" (come invece fatto nel preliminare), inserendo una nuova voce comprensiva di "rilevato e scavo". Ma è evidente che la differenza fra i km in galleria del preliminare e quelli del definitivo, si vanno ad aggiungere alla voce /rilevato-scavo e rappresentano nuove trincee.

Per apprezzare tali distinzioni, occorre leggere tutte le tavole tecniche del progetto.

Questo porta ad osservare che anche nell'elaborazione testuale, il progetto definitivo dell'Anas non consente un preciso confronto del prima/dopo, lasciando intendere che anche la stessa stesura del progetto definitivo tenda a nascondere o minimizzare le varianti, amplificando invece

(quasi 50 pagine dedicate) gli esiti delle indagini geognostiche portati a giustificazione dell'esigenza di varianti significative.

A pag. 10 della relazione generale Anas s.p.a. svela però che **si tratta si scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assentiti.**

**Dunque, si sono cercati gli appigli tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?**

## **2) Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel richiedere la compatibilità ambientale del progetto definitivo per le sole varianti.**

L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento.

Si dissente pertanto dalla decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilità ambientale del progetto solo per le parti in variante.

Quelle varianti impongono al Ministero dell'Ambiente il riesame dell'intera opera, essendo venuti meno anche i presupposti di gran parte delle prescrizioni che hanno condizionato il parere positivo alla V.I.A. in sede di preliminare.

### **Serve una nuova VIA per l'intera opera**

Il Ministero dell'Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale VIA, ha la facoltà di sospendere l'esecuzione dell'opera o il rinnovo dell'istruttoria, qualora le differenze con il progetto preliminare (o la violazione delle prescrizioni espresse in sede di V.I.A.) siano suscettibili di una significativa modificazione dell'impatto ambientale globale.

Sia la normativa (articolo 185, Dlgs 163/2006) sia una consolidata giurisprudenza prevedono che la grande opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere **nuovamente sottoposta a valutazione ambientale** se in sede di approvazione del progetto definitivo c'è stata una sensibile variazione rispetto alla Via effettuata sul preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, come avverrebbe nel caso di specie.

## **3. Osservazioni sui documenti "AMB" (studio d'impatto, monitoraggio, relazione paesaggistica, sintesi non tecnica)**

Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto dell'11 aprile 1990 sul territorio in cui si trova la mia proprietà, si basa sull'apprezzamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline degradanti a mare, dei boschi di pino d'Aleppo e delle fiumare con splendidi calanchi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in assoluto più belli ed identitari delle coste joniche.

Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.I.A. dell'8 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che *"nel tratto settentrionale dell'opera –da Roseto capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fiumare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (terrazzi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico) ..... Per il resto, la circostanza che in questo tratto l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria riduce i casi nei quali essa confligga con esigenze di tutela del paesaggio.*

La stessa Commissione, si rincuora, ammettendo, sulla base del progetto preliminare *"la strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la planimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico".*

Ma il progetto definitivo scardina del tutto quegli spunti di conforto, perché su quelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ora sono previste cesure del suolo con trincee a cielo aperto, gallerie artificiali di superficie, viadotti con pile altissime, cioè importanti interruzioni di continuità

paesaggistica, oltre che conseguenze inquinanti di tipo acustico, qualità dell'aria e visivo.

L'esistenza del vincolo paesaggistico non ha motivato in sede di preliminare, né sembra motivare in sede di definitivo, il necessario coinvolgimento del Ministero dei Beni Culturali per la puntuale autorizzazione paesaggistica avente per oggetto la compatibilità dell'opera proposta con le caratteristiche e soprattutto con le motivazioni e gli scopi di tutela dei beni vincolati.

Il vincolo paesaggistico – apposto su interi fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, in base alle Leggi 1497/1939 e 431/85- era stato motivato da un insieme di caratteristiche che rendevano quei luoghi vincolati “un unicum” da preservare.

Mentre lo si è considerato – anche nel progetto preliminare - come uno dei tanti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni.

Gli accenni alla tutela paesaggistica e al valore paesaggistico esistono come citazione nella relazione paesaggistica, ma sono considerati soltanto quando si propongono gli interventi compensativi e le misure di ripristino post operam. L'approccio è dunque: “prima rovino, poi ripristino” (per nulla coerente con il senso del vincolo, e soprattutto contrastante con il comportamento richiesto ai privati).

Sottolineando però che ripristino significherebbe “quando me ne vado è tutto come prima o migliorato”, mentre quest'opera, se eseguita secondo la proposta di progetto definitivo, lascerà tali e tante ferite al territorio, da vanificare per sempre l'apposizione del vincolo: viadotti e trincee sarebbero un vero “stupro ambientale”, incidente moltissimo su tutti gli aspetti valutabili ai fini dell'impatto.

Colpisce la superficialità con cui l'Anas, descrivendo gli interventi previsti, conclude (nella sintesi non tecnica) con una serie di elementi a suo parere migliorativi, mentre in sostanza quel progetto è devastante e improponibile.

Si richiama la Commissione a confrontare le proprie valutazioni nel parere espresso con verbale dell'8 marzo 2005 sul progetto preliminare, con le considerazioni di Anas nell'attuale “sintesi non tecnica”. Il buon senso suggerisce a chiunque di considerarle soluzioni antitetiche.

Data 08/03/2014

firma



ALLEGATA COPIA DELLA CARTA D'IDENTITA'

OSSERVAZIONI RICCARDI LEONARDO  
PER COMPETENZA

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

**Direzione Generale per le valutazioni ambientali**

**Viale Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma – [dgsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)**

**MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO**

**DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEA –  
VIA S. MICHELE, 22 – 00153 ROMA – [mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)**

**REGIONE CALABRIA – DIPARTIMENTO POLITICHE PER L'AMBIENTE – SETTORE N.3 – SERVIZIO N.7 –  
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE, AUTORITA' REGIONALE AMBIENTALE (ARA) – VIALE ISONZO, 414 –  
88080 CATANZARO [servizio7.ambiente@pec.regione.calabria.it](mailto:servizio7.ambiente@pec.regione.calabria.it)**

**SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLE PROVINCE DI COSENZA,  
CATANZARO E CROTONE – Piazza Valdesi, 13 – 87100 – Cosenza (CS) [sbap-cs@beniculturali.it](mailto:sbap-cs@beniculturali.it)**

**Oggetto: art. 183, comma 4 D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4 della legge  
221/2012:OSSERVAZIONI relative alla valutazione d'impatto ambientale intervento Anas spa “SS 106 Jonica- Tratto  
dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico(km 400+000). Megalotto 3”**

Io sottoscritto **Riccardi Leonardo** nato a San Lorenzo Bellizzi (CS) il 1/03/1939, codice fiscale RCCLRD39C17H961G, residente a Trebisacce in Via G. D'Annunzio n. 18 nella sua qualità di proprietario di beni immobili ubicati in Comune di Albidona, interessati direttamente dall'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto Anas in oggetto, entro i termini stabiliti dall'Avviso al pubblico pubblicato il 9 febbraio 2014;

**presento con questo documento:**

Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni prioritari, risolutivi e quindi dirimenti sulla proposta di progetto definitivo, confrontati con le prescrizioni di Codesto Ministero sulla V.I.A. Che aveva accompagnato l'approvazione del progetto preliminare, come recepite dalla Delibera CIPE n. 103/007;

Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni prioritari, risolutivi e quindi dirimenti sull'impostazione procedurale di ANAS s.p.a. Nel considerare impropria la richiesta della compatibilità ambientale del progetto definitivo per le parti in variante rispetto al preliminare;

Osservazioni particolari sullo “studio di impatto ambientale” e sul “ manuale di gestione ambientale” che compongono la proposta di progetto definitivo;

Elementi cognitivi e valutativi sull'azienda agricola di mia proprietà.

### **Osservazione 1 – Si tratta di un NUOVO PROGETTO**

La proposta di progetto definitivo non è il preliminare con qualche piccola modifica: è un nuovo progetto, che mantiene solo il tracciato come affinità con il preliminare, nei confronti del quale è vanificato ogni assenso sovraordinato precedente.

Le caratteristiche apprezzate da Codesto Ministero nel parere positivo alla V.I.A. Sono state per lo più peggiorate nel definitivo, soprattutto nell'ottica dell'impatto ambientale.

Si ritengono pretestuose le motivazioni alle varianti, afferenti agli esiti dei rilievi geognostici, posto che la stessa pregiudiziale ammessa da ANAS è l'insufficienza delle risorse per l'esecuzione dell'intera opera, e che l'intero progetto è stato redatto con osservanza all'esigenza di risparmiare costi, tagliando le opere più costose. Dunque, a guidare le scelte tecniche – che dovrebbero essere obiettive ed indipendenti – sarebbe l'imput del quadro finanziario.

Le varianti peggiorative apportate al progetto preliminare incidono sull'essenza del contenuto dell'opera, con l'esecuzione di nuove categorie di lavori (nella sostanza tra loro opposte: su un percorso totale di 38km, 25 km di trincee a cielo aperto sostituiscono le ex-gallerie naturali profonde) in sostituzione o in aggiunta a quelle originariamente previste, tali da mutare essenzialmente e sostanzialmente la natura delle opere comprese nell'appalto, soprattutto peggiorandone l'impatto ambientale.

#### **BASI DELL'ASSUNTO**

Dalla tabella di pag. 62 della "relazione generale del progetto esecutivo è evidente la portata delle modifiche (quantitativa e qualitativa), che sono peraltro riassunte nel periodo (pag. 45, cap.10 della stessa relazione):

*"Quindi alla luce dei conseguenti provvedimenti progettuali resisi necessari a seguito dei risultati e dei riscontri emersi dalle indagini, studi, ed approfondimenti eseguiti nella fase di redazione del Progetto Definitivo, e considerata l'impellente necessità di limitare lo sviluppo dei tratti in galleria naturale, si è ritenuto di adottare dapprima una variante altimetrica relativa alla tratta compresa tra il km 18+700 ed il km 31+800 dell'Opera, e successivamente un'ulteriore variante, sempre al fine di contenere lo sviluppo dei tratti a foro cieco, relativa alla galleria Roseto, che ricade nella successiva tratta compresa tra il km 31+800 ed il limite settentrionale della commessa."*

Lo stesso estensore del progetto, a pag. 11 della richiamata relazione generale, afferma che *"La complessità dell'iter progettuale sopra richiamato, caratterizzato da un ventaglio di soluzioni alternative esaminate, è stata determinata dagli esiti della campagna di indagini effettuate, che ha delineato, con l'approfondimento del quadro conoscitivo, un contesto diverso penalizzato da criticità tali da rendere necessarie notevoli varianti plano-altimetriche di tracciato".*

Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la livelletta, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti.

Buona parte delle Vostre prescrizioni sull'approvazione del preliminare riguardavano modalità d'esecuzione, tenendo conto di un tracciato prevalentemente in gallerie naturali profonde che poco alterava – se non negli imbocchi delle gallerie e nei nuovi viadotti mantenuti ad altezze compatibili – il soprassuolo e la continuità paesaggistica, ma dando per scontato il passaggio in galleria per i chilometri allora indicati.

#### **DAL PRELIMINARE AL DEFINITIVO – MODIFICHE SOSTANZIALI**

La Commissione Speciale V.I.A. in data 8 marzo 2005, ha espresso un parere positivo (pur condizionato dall'osservanza di prescrizioni), sulla base di un'opera che nel progetto preliminare aveva queste caratteristiche ben diverse da quelle ritrovate nel definitivo:

- tratte in rilevato km. 16,6 (43,8%)
- tratte in trincea km 3,6 (10%)
- tratte in viadotto km. 4,846 (12,8%)
- tratte in galleria km. 12,704 (33,4%)

Il progetto definitivo trasforma quell'opera, che, dopo l' "innalzamento della livelletta" (cioè spostando tutte le quote) ha i seguenti connotati (pag. 61 della relazione generale del progetto):

- in rilevato e scavo (cioè trincee a cielo aperto) per il 66% della lunghezza del tracciato (circa 24.7 km su 37.6 km);
- in viadotto per il 17% (ca 6.5 km su 37.6 km) (alzando complessivamente le altimetrie, i viadotti diventano più alti e più lunghi);
- in galleria naturale per il 13% (ca 4.8 su 37.6 km);
- in galleria artificiale per il 4% (ca 1.5 su 37.6 km).

N.B. Nel progetto definitivo non viene individuata la voce "trincea", né distinto il "rilevato" dalle "trincee" (come invece fatto nel preliminare), inserendo una nuova voce comprensiva di "rilevato e scavo". Ma è evidente che la differenza fra i km in galleria del preliminare e quelli del definitivo, si vanno ad aggiungere alla voce /rilevato-scavo e rappresentano nuove trincee.

Per apprezzare tali distinzioni, occorre leggere tutte le tavole tecniche del progetto.

## POCA TRASPARENZA

Questo porta ad osservare che anche nell'elaborazione testuale, il progetto definitivo dell'Anas non consente un preciso confronto del prima/dopo, lasciando intendere che anche la stessa stesura del progetto definitivo tenda a nascondere o minimizzare le varianti, amplificando invece (quasi 50 pagine dedicate) gli esiti delle indagini geognostiche portati a giustificazione dell'esigenza di varianti significative.

A pag. 10 della relazione generale Anas s.p.a. svela però che si tratta si scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assentiti.

Dunque, si sono cercati gli appigli tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno. (In caso contrario, cioè se il peso dell'esito delle nuove indagini geognostiche è tale da motivare lo stravolgimento del progetto, i casi sono due: 1) le stesse indagini fatte dieci anni fa non erano attendibili; 2) in dieci anni il territorio ha subito modificazioni geologiche straordinarie).

La verità è che il progetto preliminare doveva essere orientato a fare le gallerie, la penuria delle risorse finanziarie dell'attuale momento di crisi orienta viceversa la proposta di definitivo a non fare le gallerie.

Questa da sola dovrebbe essere una ragione pregiudiziale per mettere in dubbio tutte le scelte tecniche operate da ANAS per questo Megalotto 3.

Ci sono pronunciamenti e sentenze dell'*Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici* (A.V.C.P.) circa le varianti sostanziali del progetto definitivo rispetto al preliminare.

## Osservazione 2 - Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel richiedere la compatibilità ambientale del progetto definitivo per le sole varianti.

L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento, tanto da delineare un contesto d'impatto completamente stravolto.

Si dissente pertanto dalla decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilità ambientale del progetto solo per le parti in variante.

Quelle varianti impongono al Ministero dell'Ambiente il riesame dell'intera opera, essendo venuti meno anche i presupposti di gran parte delle prescrizioni che hanno condizionato il parere positivo alla V.I.A. in sede di preliminare.

### Serve una nuova VIA per l'intera opera

Il Ministero dell'Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale VIA, ha la facoltà di sospendere l'esecuzione dell'opera o il rinnovo dell'istruttoria, qualora le differenze con il progetto preliminare (o la violazione delle prescrizioni espresse in sede di V.I.A.) siano suscettibili di una significativa modificazione dell'impatto ambientale globale.

Sia la normativa (articolo 185, Dlgs 163/2006) sia una consolidata giurisprudenza prevedono che la grande opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere **nuovamente sottoposta a valutazione ambientale** se in sede di approvazione del progetto definitivo c'è stata una sensibile variazione rispetto alla Via effettuata sul preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, come si riscontra in questo caso.

A sostegno di questa osservazione, elenco elementi utili di giurisprudenza:

Consiglio di Stato, sentenza n. 6667 del 2012;

Consiglio di Stato, Parere n. 2757/95, 25 gennaio 1996;

Consiglio di Stato, sez. IV, 22 luglio 2005, n. 3917;

Consiglio di Stato, sez. V, 11 luglio 2002, n. 3917;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 10 giugno 2004, causa C-87/02;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 11 agosto 1995, causa C-431/92;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 16 settembre 1999, Causa C-435/97;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 20 settembre 2007, Causa C-304/05;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 21 settembre 1999, Causa C-392/96;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 24 ottobre 1996, Causa C-72/1995;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 2 giugno 2005, Causa C-83/03;

Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 9 agosto 1994, Causa C-396/92;

T.A.R. Emilia Romagna, Bologna, Sez. I, sentenza n. 710 del 9 maggio 2002;

T.A.R. Lazio – Roma, sezione III, 8 agosto 2006, n. 7098;

T.A.R. Lazio – Roma, sezione III ter, 4 gennaio 2006, n. 82;

### **Osservazione 3 - Impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel richiedere la compatibilità ambientale del progetto definitivo per le sole varianti.**

L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento.

Si dissente pertanto dalla decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilità ambientale del progetto solo per le parti in variante.

Quelle varianti impongono al Ministero dell'Ambiente il riesame dell'intera opera, essendo venuti meno anche i presupposti di gran parte delle prescrizioni che hanno condizionato il parere positivo alla V.I.A. in sede di preliminare.

#### **Serve una nuova VIA per l'intera opera**

Il Ministero dell'Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale VIA, ha la facoltà di sospendere l'esecuzione dell'opera o il rinnovo dell'istruttoria, qualora le differenze con il progetto preliminare (o la violazione delle prescrizioni espresse in sede di V.I.A.) siano suscettibili di una significativa modificazione dell'impatto ambientale globale.

Sia la normativa (articolo 185, Dlgs 163/2006) sia una consolidata giurisprudenza prevedono che la grande opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere **nuovamente sottoposta a valutazione ambientale** se in sede di approvazione del progetto definitivo c'è stata una sensibile variazione rispetto alla Via effettuata sul preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, come avverrebbe nel caso di specie.

### **Osservazioni 4 - Documenti "AMB" (studio d'impatto, monitoraggio, relazione paesaggistica, sintesi non tecnica).**

Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto dell'11 aprile 1990 sul territorio in cui si trova la mia proprietà, si basa sull'apprezzamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline degradanti a mare, dei boschi di pino d'Aleppo e delle fiumare con splendidi calanchi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in assoluto più belli ed identitari delle coste joniche.

Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.I.A. dell'8 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che *"nel tratto settentrionale dell'opera - da Roseto capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fiumare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (terrazzi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico) ..... Per il resto, la circostanza che in questo tratto l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria riduce i casi nei quali essa confligga con esigenze di tutela del paesaggio"*.

La stessa Commissione, si rincuora, ammettendo, sulla base del progetto preliminare *"la strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la planimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico"*.

Ma il progetto definitivo scardina del tutto quegli spunti di conforto, perché su quelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ora sono previste cesure del suolo con trincee a cielo aperto, gallerie artificiali di superficie, viadotti con pile altissime, cioè importanti interruzioni di continuità paesaggistica, oltre che conseguenze inquinanti di tipo acustico, qualità dell'aria e visivo.

L'esistenza del vincolo paesaggistico non ha motivato in sede di preliminare, né sembra motivare in sede di definitivo, il necessario coinvolgimento del Ministero dei Beni Culturali per la puntuale autorizzazione paesaggistica avente per oggetto la compatibilità dell'opera proposta con le caratteristiche e soprattutto con le motivazioni e gli scopi di tutela dei beni vincolati.

Il vincolo paesaggistico – apposto su interi fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, in base alle Leggi 1497/1939 e 431/85- era stato motivato da un insieme di caratteristiche che rendevano quei luoghi vincolati "un unicum" da preservare.

Mentre lo si è considerato - anche nel progetto preliminare - come uno dei tanti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni.

Gli accenni alla tutela paesaggistica e al valore paesaggistico esistono come citazione nella relazione paesaggistica, ma sono considerati soltanto quando si propongono gli interventi compensativi e le misure di ripristino post operam. L'approccio è dunque: "prima rovina, poi ripristino" (per nulla coerente con il senso del vincolo, e soprattutto contrastante con il comportamento richiesto ai privati).

Colpisce la superficialità con cui l'Anas, descrivendo gli interventi previsti, conclude (nella sintesi non tecnica) con una serie di elementi a suo parere migliorativi, mentre in sostanza quel progetto è devastante e improponibile.

Si richiama la Commissione a confrontare le proprie valutazioni nel parere espresso con verbale dell'8 marzo 2005 sul progetto preliminare, con le considerazioni di Anas nell'attuale "sintesi non tecnica". Il buon senso suggerisce a chiunque di considerarle soluzioni antitetiche.

### ***Considerazioni finali su imbatti ambientali e funzionale sull'azienda in conseguenze del eventuale realizzazione del progetto in oggetto: Descrizione dell'azienda***

La mia azienda tutta in proprietà, costituita da corpo unico di 23 ettari completamente inserita nel foglio 53 del Comune di Albidona, in gran parte verrebbe occupata in modo permanente per la realizzazione della SS106 jonica di cui all'oggetto con relativi cantieri sui due versanti

L'azienda da anni è stata convertita a coltivazioni biologiche, in particolare 4 ettari di uliveto vengono coltivati secondo i disciplinari del **Centro di ricerca per l'olivicoltura e l'industria olearia di Rende (CS)** in particolare in accordo al progetto **CERTOIL**, per la certificazione della composizione varietale, dell'origine geografica e dell'assenza di prodotti di sintesi negli OLI extravergini di Oliva; infatti l'olio prodotto risulta di qualità eccellente non solo per quanto riguarda le caratteristiche organolettiche ma anche per l'assenza di agenti chimici, come riscontrato dalle analisi chimiche effettuate ogni anno dell'ente di ricerca.

Altri 4 ettari, che risultano particolarmente adatti sia per la vocazione del territorio sia per il fatto di essere inserite in aree di coltivazione biologiche, vengono abitualmente coltivati ad ortaggi misti mentre la restante parte risulta essere seminativo arborato.

Il centro aziendale, costituito da: **abitazione, stalla, magazzini e annessi rustici** è stato realizzato secondo i principi della funzionalità aziendale e del rispetto ambientale, infatti la stalla i magazzini ed i ricoveri attrezzi, sono stati realizzati in muratura e con copertura tipica del paesaggio contro la tendenza prevalente di utilizzare strutture prefabbricate e/o metalliche più economiche ma a forte impatto ambientale.

Molte aree sono state consapevolmente sottratte alle coltivazioni per essere destinate a zone verdi per mitigare l'impatto visivo delle costruzioni, per la stessa finalità i fabbricati sono stati realizzati cercando di limitare l'altezza massima (seminterrati e livellamenti con relativa riduzione della quota del terreno).

Al fine di valorizzare le risorse ambientali e paesaggistiche e preservare una possibilità di integrazione del reddito aziendale, sono state messe in atto le attività preliminari per la realizzazione di un agriturismo di 15 posti letto.

In particolare è stata effettuata l'iscrizione dell'azienda presso l'elenco regionale delle aziende agrituristiche ed inoltre è stato approntato il progetto per la ristrutturazione dei fabbricati da adibire a mini appartamenti

### ***Impatti:***

Con l'eventuale realizzazione della SS 106 Jonica, l'azienda verrebbe "spaccata" in due parti passando con la trincea di cemento a cielo aperto a pochi metri dal centro aziendale ed interrompendo il collegamento a valle con la restante parte, ma soprattutto le attività in essere e potenziali verrebbero compromesse **pesantemente** ed **inevitabilmente**

**NON È POSSIBILE IMMAGINARE UNA RIPRESA NORMALE DELLA CONDUZIONE AZIENDALE, DOPO I LAVORI DI ANAS,**

**ANAS ROVINA TUTTA LA MIA AZIENDA E NON PUÒ LIMITARSI A PROPORRE RISTORI FINANZIARI O RIPRISTINI-MITIGAZIONI POST OPERAM.**

di seguito in sintesi indico solo alcuni effetti "letali" che impedirebbero la sopravvivenza dell'azienda stessa:

- No agriturismo per rumore, inquinamento, paesaggio, panorama - infatti il viadotto "Forno" partirebbe appena a sud del centro aziendale sede della struttura da adibire ad agriturismo (e dopo l'innalzamento della livelletta, con alti piloni), ingombrando di fatto la visuale verso il mare ed il panorama tutto, senza considerare l'impatto della trincea che oltre l'ingombro fisico provocherebbe rumori, polveri, inquinamento, e che nessun tipo di intervento mitigante potrebbe risolvere tantomeno quelli promessi da Anas;
- No biologico per evidenti motivi;
- Scorporamento dell'azienda con fondi interclusi e quindi evidenti maggior costi di gestione e quote di ammortamento;
- nessuna appetibilità di mercato per l'azienda;
- ed altri effetti che per brevità non cito.

### **CHIEDO A GLI ESPERTI DELL'ANAS QUALI SONO I POSSIBILI INTERVENTI A QUESTE DEVASTAZIONE.**

Quindi, la proprietà perderà completamente valore da ogni punto di vista, e inoltre non ci sarà motivo di apprezzarne la sua totale immersione in un ambiente naturale visto che la contiguità con la trincea la renderà inappetibile anche a scopo di abitazione o di futura fruizione turistica. I danni sono quindi irreparabili:

I Ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali devono constatare quanto osservato.

Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico che protegge tutta la vasta superficie di cui fa parte anche la mia azienda, credo che esso debba essere visto nell'insieme dei presupposti che ne hanno motivato i vincoli sulla vasta area di appartenenza, ma al tempo stesso che anche i colpi mortali alla mia piccola azienda debbano significare qualcosa nella valutazione di Codesti Ministeri. Se molte aree sottoposte a vincolo sono state preservate, il merito è anche di tanti piccoli agricoltori come me che non hanno mai forzato gli aspetti naturali e hanno continuato ad assecondarli nello svolgimento di attività compatibili.

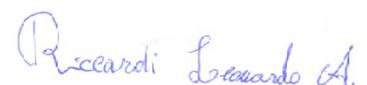
Inoltre, dentro la mia proprietà, si prevede di interrompere e spostare il metanodotto Snam definito regionale !!!!!!!!!, a favore del passaggio della nuova strada, con nuovi espropri, nuove occupazioni di terreno fertile, nuove spese di denaro pubblico.

Mi opporrò con tutte le forze all'esecuzione di un'opera concepita unicamente per distruggere, quando esistono alternative di tracciato meno impattanti, specialmente in questa zona, già deturpata da infrastrutture parallele costiere e dove la costruzione di sole altre due corsie sulla strada E90 esistente sarebbe certamente auspicabile, mentre così come progettata, complice situazioni finanziarie e lievitazione dei costi potrebbe portare alla nascita della classica "cattedrale nel deserto".

Comunque si precisa sin da ora che, in caso di realizzazione dell'Opera, ogni qualsiasi forma di ristoro compreso opere di mitigazione/limitazioni degli impatti ambientali e/o funzionali potranno essere determinati e/o realizzate in modo congruo solo attraverso il diretto coinvolgimento e l'assenso del proprietario/conduuttore che peraltro rimane l'unico soggetto atto a ben rappresentare le peculiarità e le esigenze dell'azienda, dette peculiarità certamente non potranno essere a conoscenza e quindi adeguatamente considerate e determinate dall'Ente realizzatore.

Data 08/03/2014

firma



ALLEGATA COPIA DELLA CARTA D'IDENTITA'