

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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI

VIALE CRISTOFORO COLOMBO

00147 ROMA Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2014-0007354 del 18/03/2014

Racc.ta n. 13614075181-9

(Trascrivere le 12 cifre riportate sopra il codice a barre del Mod. Poste Italiane)

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 Teofilo Blefari Melazzi nato a Cosenza il 12/06/1947 codice fiscale
_BLETFL47H12D086D residente a AMENDOLARA, indirizzo: C.DA
CIELOGRECO_snc

nella sua qualità di: proprietario di beni immobili ubicati in Comune di AMENDOLARA, 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:

1. Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo

1) 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 in superficie ed elevando a dismisura l'altezza
delle pile dei viadotti.

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.



Nel leggere tutte le tavole tecniche del progetto si può 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.

Infatti, i terrazzi marini di Amendolara - come tutti i pianori dell'Alto Jonio - sono assimilabili per bellezza paesaggistica alle Cinque Terre in Liguria e alla Costiera Amalfitana dove nessuno si sognerebbe mai di sventrare tali inimitabili scenari per farci passare una mega-superstada; pertanto devono essere tutelati!

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 configga con esigenze di tutela del paesaggio.*

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.

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.

3) I terrazzi marini su cui insiste il tracciato, oltre ad essere la parte paesaggistica più importante, è anche la zona agricola più produttiva di tutto il territorio. Gli unici investimenti in agricoltura sono presenti proprio su questi terrazzi marini, caratterizzati dal clima mite e temperato, appezzamenti di terreni agricoli pianeggianti, servizio irriguo, paesaggio incontaminato.

Ultimo ma non meno importante aspetto è che - a poche decine di metri dal tracciato del megalotto ANAS - gestito dagli stessi proprietari dei terreni espropriandi, che lo hanno tirato su con grandi sacrifici nel rispetto della Legge Quadro nazionale, insiste un agriturismo (e ben altri 6 sono ubicati nel territorio amendolarese, lungo la stessa direttrice) frequentato da turisti provenienti da varie parti d'Italia, di Europa ed anche dai Paesi oltreoceano, i quali prediligono questi luoghi per la loro tranquillità, aria salubre, scenari incontaminati e buona ospitalità.

La presenza di eventuali cantieri, e di una definitiva manomissione del territorio per una sciagurata decisione di costruire trincee superficiali allontanerebbe per sempre chi ama questo tipo di vacanze facendo crollare verticalmente sogni e possibilità di un rilancio turistico di questi luoghi per un uso ecocompatibile e per un rilancio economico che eviti la continua emigrazione delle giovani generazioni che hanno tutto il loro diritto a costruire il proprio futuro nei luoghi dove sono nati.

data 19/03/2014

firma Prof. Co. Delfino - Galeazzi

Si allega copia della carta d'identità