

DGpostacertificata

Da: michele.lacanna@pec.it
Inviato: giovedì 13 marzo 2014 21:18
A: DGSalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: invio osservazioni ss 106 Michele Lacanna
Allegati: Lacanna Michele Osservazioni alla SS 106.docx



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

E.prot DVA - 2014 - 0007383 del 18/03/2014



Lacanna Michele
c.da Stillitano n.02
87071 Amendolara (CS)

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E della Tutela del Territorio e Del Mare
-Direzione generale per le valutazioni
ambientali-
Divisione II sistemi valutazione ambientale
Viale Cristoforo Colombo , 44
00147 ROMA

Oggetto:

Ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D. Lgs 163/2006, art. 34 comma 4 della legge n° 221/2012, Osservazioni relative alla valutazione di impatto ambientale intervento ANAS SPA "SS 106 Jonica con la SS 534 (km 365 +150) a Roseto Capo Spulico (KM 400 + 000) Megalotto 3"

Il sottoscritto Michele Lacanna nato ad Amendolara il 05/02/1975 ed ivi residente alla c.da Stillitano .02 in qualità di cittadino dell'Alto Jonio e di proprietario di un fondo limitrofo all'intervento in oggetto trasmette alle S.V. le seguente osservazioni.

Considerazioni preliminari.

Il lotto di terreno dell'azienda del sottoscritto è situato alla c.da Maristella nel comune di Albidona al foglio 42 part. 151 , 65,67,16 e ha caratteristiche particolari, infatti, da un lato si affaccia sulla costa del mar Jonio e dall'altro sui monti del Pollino.

La superficie del fondo è di circa 15 ettari ed è confinante da un lato con le particelle 7 e 8 del foglio 67 del comune di Amendolara, da dove passa il tracciato in oggetto e dall'altro con la fiumara Avena.

Il fondo in oggetto e la zona circostante è protetta dal vincolo ambientale, idrogeologico, paesaggistico, zona SIC e ZPS rete natura 2000. Il lotto di terreno confina con il foglio 67 e si trova a circa 10 mt dall'enorme viadotto che il nuovo tracciato propone di edificare sulla fiumara Avena di oltre 100 mt alto e 700 mt lungo e a pochi metri dalle trincee a cielo aperto previste sul pianoro di Stillitano.

Inoltre i cantieri di lavorazione vengono situati nelle immediate vicinanze del fondo dello scrivente impedendo anche la possibilità al sottoscritto dell'accesso nella sua proprietà.

Il tutto nel suo complesso così come previsto nel progetto definitivo altera e distrugge un ambiente naturale fino ad oggi lasciato incontaminato creando danni irreparabili.

Il rispetto della natura, la pace, la tranquillità, le viste panoramiche, il paesaggio vengono distrutti completamente, annullando del tutto l'attività agricola di tutto il comprensorio, con un danno economico e ambientale di inestimabile valore.

Inoltre i vincoli di cui sopra, posti in essere dagli Enti preposti, non solo non vengono rispettati come abbiamo fatto noi cittadini per tanti anni, ma vengono completamente disattesi e ignorati facendo sì che i nostri sacrifici e il nostro impegno per la tutela del territorio e del paesaggio in cui viviamo e lavoriamo siano stati nulli.

Noi tutti cittadini dell'Alto Jonio invitiamo chiunque a recarsi sui nostri terrazzi marini a godere delle viste panoramiche, del mare, dei boschi di pino d'Aleppo e macchia mediterranea e dei percorsi tortuosi e frastagliati delle fiumare.

Solo in questo modo ci si può rendere conto del disastro che si sta per compiere con quest'opera.

EFFETTI ECONOMICI DEL PROGETTO DEFINITIVO SULLA REALTA' TURISTICA E AGRICOLA DEI COMUNI DI TREBISACCE AMENDOLARA E ALBIDONA

Il territorio di Albidona, Amendolara e Trebisacce ha caratteristiche particolari, infatti, da un lato si affaccia sulla costa del mar Jonio, dove nel caso di Amendolara e Trebisacce si sono sviluppati i centri abitati e dall'altro sui monti del Pollino. I pianori che si affacciano sul mare sono attraversati dalla ferrovia, dalla ss 106 dalla variante alla ss 106, dal metanodotto, dal Consorzio di Bonifica e dalle linee dell'acquedotto. La fascia di terreno costiera è occupata per la maggior parte dai centri abitati e dai servizi connessi ad essi, dalla zona costiera si passa ai pianori collinari (i cosiddetti Terrazzi Marini) ad un'altitudine che va dai 50 ai 70 metri sul livello del mare, con giacitura collinare, da questi si passa direttamente ad un territorio acclive con caratteristiche montane di difficile coltivazione. I terreni dei pianori sono derivati da rocce argilloso-calcareo e depositi marini quaternari. L'accesso avviene tramite le strade comunali collegate alla SS106, l'orientamento tecnico-economico aziendale è del tipo ortofrutticolo. IL corpo dell'economia agricola dei paesi suddetti è incentrato sui terreni anzidetti poiché è l'unica parte pianeggiante e l'unica parte asservita dal servizio irriguo fornito dal Consorzio di Bonifica. Le colture praticate sono quelle tipiche del territorio, le orticole, cioè fave e piselli freschi, per le quali si gode di una denominazione protetta.

Vista l'incessante necessità di diversificare l'attività agricola sui territori anzidetti, i più incontaminati, i più panoramici e quelli a terrazzo sul mare sono nati, grazie anche agli aiuti comunitari, regionali e al coraggio degli imprenditori agricoli, gli agriturismi. Attualmente sui Terrazzi Marini tra Amendolara e Albidona sono in attività ben una diecina di agriturismi con una offerta di circa 1000 posti letti e 2000 posti a sedere.

L'unica zona in cui è stato possibile investire in agricoltura, infatti, molti sono stati gli imprenditori agricoli che hanno investito negli ultimi anni svariati milioni di Euro in queste aree che adesso stanno per essere distrutte.

La nuova SS 106 con il percorso del progetto definitivo attraversa in superficie i pianori dove tutte le attività agrituristiche, passando a pochi metri da queste, tanto che i cantieri vengono collocati nelle immediate vicinanze di queste attività.

La pace, la tranquillità, le viste panoramiche e il paesaggio vengono a mancare e questo non farà altro che danneggiare gravemente le attività agrituristiche con la perdita di numerosi posti di lavoro. Inoltre l'attività agricola, considerando gli espropri di superficie delle uniche e più produttive aree coltivabili e gli espropri temporanei, la frammentazione dei fondi e l'estirpazione delle colture arboree, subirà un enorme danno economico che si ripercuoterà sulla fragile economia, a prevalenza agricola, di questi paesi.

Con il progetto preliminare ed il relativo percorso in galleria tutto questo si poteva evitare.

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO

PREMESSA

L'opera è di grande rilevanza strategica per l'intero Paese e, sicuramente, anche per la popolazione delle aree attraversate.

Sono 50 anni che la popolazione locale e gli Italiani attendono la sua realizzazione, ogni dieci anni circa spunta da qualche cassetto, ma poi resta lettera morta, forse è venuta l'ora!

Dopo un lungo iter procedurale durato dieci anni circa il progetto preliminare viene approvato dal CIPE con delibera n° 103 del 28/09/2007.

Il preliminare, nel suo lungo iter procedurale, come recita la stessa Delibera CIPE, è stato proposto dall'Amministrazione ANAS s.p.a., ed approvato dalle Amministrazioni locali direttamente interessate, dall'Amministrazione Provinciale e Regionale, dal Ministero delle infrastrutture, dal Ministero delle Economie e delle Finanze, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che ha trasmesso in data 6 maggio 2005 il parere favorevole subordinato alla ottemperanza delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA, ed, infine dal CIPE, delibera n° 103 del 28 settembre 2007 pubblicata sulla G.U. n° 123 del 13/05/2008.

Il progetto preliminare approvato, come recita la stessa delibera CIPE e lo stesso parere della Commissione Speciale VIA, è caratterizzato da un primo tratto di 16,5 km circa sulla piana di Sibari, lungo il quale i principali ostacoli da superare sono di carattere antropico, e da un secondo tratto di 21,6 km circa che attraversa un territorio geologicamente e morfologicamente più complesso, costituito per lo più da pianori terrazzati, lungo il quale sono presenti solo gallerie, quasi tutte naturali, eccetto due tratti interessati da svincoli.

I lavori sono appaltati e affidati al Contraente Generale, che deve, inoltre, occuparsi della progettazione definitiva ed esecutiva, come prevede l'appalto.

La progettazione definitiva è redatta e consegnata nella prima decade di febbraio 2014 e con grande stupore si prende atto che nel secondo tratto per circa 12 km, dal torrente Pagliaro al fiume Ferro, che attraversa il comune di Trebisacce, Albidona e tutto il territorio di Amendolara, si alza la livelletta di circa mt 40. I pianori terrazzati, che nel preliminare erano illesi perché attraversati in gallerie naturali, vengono tagliati e distrutti, le gallerie naturali previste per ml 5644 sono soppresse, i viadotti, che nel preliminare avevano una altezza medie di mt 20, si raddoppiano in lunghezza con altezza media di circa mt 60.

L'impatto ambientale è devastante.

A questo punto ci chiediamo e vi chiediamo:

E' stato rispettato il progetto preliminare?

È stato rispettato il parere con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA?

È stata rispettata la delibera CIPE?

Segue, per meglio capire i fatti e le decisioni, per il tratto considerato:

- La descrizione sintetica del progetto preliminare;
- La descrizione sintetica del progetto definitivo;
- La comparazione tra progetto preliminare e definitivo;
- Conclusioni.
- Alcune foto degli ambienti che il progetto definito propone di distruggere.

PROGETTO PRELIMINARE

I progettisti ANAS in fase di stesura del progetto preliminare hanno preso in esame cinque possibili alternative di tracciato abbinata a tipologie realizzative, tra le cinque la scelta è ricaduta sull'alternativa "A", che al tracciato abbinava una precisa tipologia realizzativa.

L'alternativa A è stata scelta proprio per la sua peculiarità di basso impatto ambientale. Infatti il progetto preliminare approvato è caratterizzato da due tipologie realizzative, un primo tratto da Sibari a Trebisacce, che si sviluppa su terreno pianeggiante agricolo ed un secondo, da Trebisacce a Roseto Capo Spulico, che si sviluppa principalmente in gallerie naturali, in corrispondenza dei pianori terrazzati, e viadotti non invasivi in prossimità delle fiumare (*altezze contenute e luci delle campate fino a 60 mt al fine di evitare l'effetto*

cancellata nella percezione visiva dell'infrastruttura), i torrenti erano attraversati da semplici scatolari di altezza max 7-8 mt.

Il progetto preliminare, elaborato da illustri Tecnici e Consulenti, è stato redatto sulla base di una campagna di sondaggi dettagliati e verifiche sul territorio come richiama la relazione tecnica generale allegata.

Il tratto in questione attraversa i comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara dal km 22+280 (fiumara Pagliara comune di Trebisacce) al km 33+940 (fiume Ferro comune di Amendolara). **In questo tratto i progettisti, al fine di ridurre l'impatto ambientale, avevano spostato il tracciato stradale nella zona dei pianori collinari (terrazzi marini) intervallati dalle fiumare, attraversandoli, rispettivamente, in gallerie naturali alla profondità di mt 60 circa e in viadotti di altezza media inferiore a mt 20.**

Per meglio illustrare le scelte costruttive, segue la descrizione del tracciato a partire dal km 22+280 (comune di Trebisacce) fino al km 33+940 in modo sintetico.

Il progetto preliminare nel tratto di strada che va dal fiume Pagliara al fiume Ferro, di km 11+660, prevede:

- N° 7 viadotti per una lunghezza complessiva di mt 2545 ad un'altezza media fuori terra di mt 20;
- Trattati in superficie, in corrispondenza degli svincoli di Albidona e Amendolara, per una lunghezza complessiva di mt 2296;
- Gallerie artificiali n.3 per una lunghezza complessiva di mt 1175;
- Gallerie naturali n.6 per una lunghezza complessiva di mt 5644.

PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto definitivo nel medesimo tratto (fiume Pagliara comune di Trebisacce – fiume Ferro comune di Amendolara) prevede:

In sintesi il progetto definitivo prevede:

- N° 9 viadotti per una lunghezza di mt 4058 e una altezza media di mt 60;
- Gallerie artificiali n.5 per una lunghezza di mt 1354;
- Gallerie naturali nessuna;
- Trattati in superficie per una lunghezza complessiva di mt 6166.

COMPARAZIONE TRA PROGETTO PRELIMINARE E DEFINITIVO

Segue un raffronto schematico tra le due fasi progettuali nel tratto interessato:

Scelte progettuali	Progetto preliminare	Progetto definitivo
Viadotti	Numero 7 Lunghezza totale mt 2545 Altezza media circa mt 20	Numero 9 Lunghezza totale mt 4058 Altezza media circa mt 60
Trattati in superficie	Solo in corrispondenza dei due svincoli, Albidona e Amendolara. lung. complessiva mt 2296	Su tutti i pianori, svincoli previsti solo uno, Amendolara soppresso. Lungh. complessiva mt 6166
Gallerie artificiali	Numero 3 Lungh. complessiva mt 1175	Numero 5 Lungh. complessiva mt 1354

Gallerie naturali	Numero 6 Lungh. Complessiva mt 5644	Nessuna
-------------------	--	---------

Il progetto preliminare, scelto tra le varie alternative, prevede un tracciato con gallerie in corrispondenza dei pianori terrazzati e viadotti a basso impatto ambientale in corrispondenza delle fiumare.

Il progetto definitivo ha alzato la livelletta stradale di circa mt 40 quasi dappertutto e prevede tracciato stradale in superficie, in corrispondenza dei pianori terrazzati, e viadotti ad altezza media di circa mt 60 in corrispondenza delle fiumare e dei canali, con altezze max fino a circa mt 100.

È evidente che le scelte del progetto definitivo non rispettano l'impostazione di base del preliminare e lo stesso parere favorevole sul preliminare della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio.

Infatti il parere della Commissione Speciale VIA è favorevole con prescrizioni.

Il progetto preliminare è definito come *alternativa A consistente in un tracciato che si sviluppa parte in galleria e parte in viadotto da Roseto Capo Spulico a Trebisacce e, da qui, nella piana di Sibari.*

La Commissione approva evidenziando il minore impatto ambientale delle gallerie mentre mette in evidenza la negatività dei viadotti e degli attraversamenti in superficie, infatti recita a pagina 4 *l'alternativa A pone problemi di impatto paesaggistico nei tratti di attraversamento delle fiumare in viadotto e soprattutto nei tratti di attraversamento dei terrazzi marini che l'infrastruttura talora impegna con ingombranti svincoli.*

Gli svincoli cui fa riferimento sono quelli di Albidona ed Amendolara

Il comune di Amendolara, sensibile in ogni tempo ai problemi ambientali, con delibera n. 10 del 28/70/2004 approvava il progetto preliminare, alternativa A, sacrificava il proprio svincolo chiedendone la soppressione e, in alternativa, il rispettivo tratto di tracciato in galleria.

Malgrado la salvaguardia dei pianori attraversati grazie alle gallerie naturali alla profondità media di circa mt 60 e ai viadotti presenti solo nelle fiumare ad altezze limitate, inferiori a mt 20, il parere della Commissione VIA recita: *Alla luce di tali considerazioni l'alternativa 'A' – che ha un impatto negativo un minor numero di componenti ambientali – risulta preferibile, il che tuttavia non fa venir meno gli aspetti critici appena evidenziati che devono trovare posto in opportune opere di mitigazione e di compensazione, di ampio respiro e di notevole importanza, in considerazione dell'intervento in progetto, in questo modo la possibilità che alcune componenti ambientali subiscano un danno si accompagna al recupero e alla valorizzazione di altre componenti ambientali o della medesima componente in aree limitrofe a quella danneggiata.*

Il criterio progettuale adottato dal proponente è stato quello di mantenere la livelletta a quote tali da non ottenersi pile troppo alte, prevedendo la realizzazione di numerose gallerie.

La Commissione elencava le gallerie previste, quasi tutte nel tratto in questione, in particolare troviamo nei circa 12 km considerati:

Gallerie naturali

1. *Schiavi mt 1430*
2. *Stillitano mt 840*
3. *Potresim omt 665*

4. Celogreco mt 675
5. Amendolara mt 680
6. Taviano mt 1354

Gallerie artificiali

7. Pagliara mt 380
8. Nivolo mt 200
9. Rovitto mt 595

Nel tratto in questione di circa 12 km, considerando, inoltre, la richiesta di eliminazione dello svincolo del comune di Amendolara e le stesse raccomandazioni della Commissione, il preliminare prevede:

- Tratte in rilevato o trincea:12.60%;
- Tratte in viadotto:21.80%;
- Tratte in galleria:65.50%.

Il progetto definitivo per il medesimo tratto prevede:

- Tratte in rilevato o trincea:53,26%;
- Tratte in viadotto:35,05%;
- Tratte in galleria (solo artificiale):11,69%.

Seguono per il tratto considerato di circa 12 km, l'analisi di alcune variabili evidenziate nello stesso Quadro di Riferimento Ambientale del parere della Commissione Speciale VIA:

Atmosfera.

Progetto preliminare:

Quasi tutti i terrazzi marini sono salvaguardati sia dalle lavorazioni che dai cantieri, le lavorazioni avvengono in gallerie, i cantieri si organizzano agli imbocchi delle stesse e in prossimità delle fiumare per i viadotti.

Malgrado ciò la Commissione recita: *Gli impatti a carico della componente atmosferica potrebbero dunque risultare critici nelle zone in cui nelle zone in cui sono destinati a svolgersi i lavori, dove sussiste la possibilità, limitatamente alla durata dei lavori stessi e per alcuni ricettori, che qualora le tecniche di esecuzione dei lavori e le misure tecniche organizzative e produttive non saranno ottimizzate o se il piano di monitoraggio non sarà particolarmente dettagliato ed attento, si determini un superamento dei valori limite di qualità dell'aria.*

Progetto definitivo:

Tutti i pianori sono interessati dalle lavorazioni, compreso quei tratti ove sono previste le gallerie artificiali. Gli stessi cantieri sono dislocati sui pianori e quindi a quote alte, aree che saranno meta continua di mezzi di grosse dimensioni. Durante tutto il periodo delle lavorazioni, e, naturalmente, durante tutta la vita dell'operavi saranno problemi di polveri e rumore in un ampio raggio d'azione amplificato dalla posizione dell'infrastruttura a quota superiore.

Acque superficiali.

Progetto preliminare:

l'impatto è trascurabile infatti la Commissione recita: *L'impatto su questa componente appare trascurabile salvo gli accorgimenti da adottarsi in fase di cantierizzazione soprattutto con riferimento dei ponti e dei viadotti di attraversamento delle fiumare e alla gestione dei depositi di materiale di scavo per evitare fenomeni di inquinamento interferenza sul regime dei corsi d'acqua.*

Progetto definitivo:

l'impatto non è per nulla trascurabile tutti i corsi d'acqua sono interessati e subiscono modificazioni perenni che andranno a modificare sia l'assetto degli stessi corsi che la flora futura rappresentata da boschi di macchia mediterranea.

Aspetti idrogeologici, geologici e geomorfologici.

Progetto preliminare:

Per tali aspetti la Commissione era molto preoccupata soprattutto per le aree interessate da diffusi movimenti franosi anche se prevalentemente a carattere superficiale.

Progetto definitivo:

Altera completamente in ogni tratto la geomorfologia del territorio, per cui vi saranno ripercussioni difficili da prevedere:

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistema.

Progetto preliminare:

la Commissione VIA, molto preoccupata per tali aspetti, malgrado la presenza di numerose gallerie che di fatto baci passano il territorio senza alterare lo stato dei luoghi, recita: *il rischio da evitare è quello della frammentazione degli habitat, che costituisce l'alterazione più grave che la realizzazione dell'opera determina sugli ecosistemi, provocando una riduzione della continuità ecologica del territorio.*

Le aree coincidenti con l'allestimento dei cantieri e dei depositi dei materiali di scavo nella fase di realizzazione vedono compromessa la qualità della loro vegetazione, flora, fauna e del relativo ecosistema;

Progetto definitivo:

L'attraversando del territorio in superficie comporta la frammentazione degli habitat e di conseguenza l'alterazione più grave sull'ecosistema. Aspetto che la Commissione scongiurava.

Rumore

Progetto preliminare:

la Commissione VIA recita: *I livelli di rumore previsti dalle norme di legge rischiano di essere superati in prossimità dei cantieri.....*

Delresto, mentre il tratto che va da Sibari a Trebisacce si snoda in zona agricola, il tratto da Trebisacce a Roseto è quasi completamente in galleria: ciò riduce la rilevanza degli impatti sull'ambiente e sulla salute pubblica determinati dal rumore.

Progetto definitivo:

nel tratto in esame le gallerie previste dal preliminare sono scomparse, i cantieri sono dislocati ovunque e soprattutto sui famosi terrazzi marini, di conseguenza il rumore sarà superato ovunque, sia in fase di realizzazione che durante la stessa vita dell'opera.

Paesaggio.

Progetto preliminare:

Il parere della Commissione è chiaro: I TERRAZZI MARINI DEVONO ESSERE SALVAGUARDATI (vincolo paesaggistico apposto dal Ministero dei Beni Culturali con Decreto Legge del 11/04/1990).

Il paesaggio in fase di Valutazione di Impatto Ambientale rappresenta la variabile più importante, infatti la Commissione Speciale recita:

Nel tratto settentrionale dell'opera da Roseto Capo Spulico a Trebisacce il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fumare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (terrazzi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico) anche perché il proponente, essendo i pochi tratti scoperti lungo una tratta di strada di quasi 20 km ha ritenuto di collocare qui alcuni ingombranti svincoli. Per il resto la circostanza che in questo tratto l'opera sui sviluppi quasi completamente in galleria riduce i casi nei quali essa confligga con esigenze di tutela del paesaggio.

Come aspetto negativo considera i tratti in superficie determinati dagli svincoli di Amendolara ed Albidona.

Il comune di Amendolara, come già detto, sensibile da sempre alla salvaguardia del paesaggio, ha deliberato nel 2004, sacrificandosi, per l'eliminazione dello svincolo.

Nel progetto preliminare quasi tutti i terrazzi marini del tratto interessato erano indenni perché attraversati in gallerie naturali.

Progetto definitivo:

Il progetto definitivo prevede l'attraversamento di tutti i terrazzi marini, nessuno escluso, in superficie. L'impatto è devastante il paesaggio è compromesso definitivamente.

I terrazzi marini su cui insiste il percorso, oltre ad essere la parte paesaggistica più importante, è anche la zona agricola più produttiva di tutto il territorio, infatti le aree di valle sono quasi tutte occupate o frazionate ed inutilizzabili.

A valle troviamo: i centri abitati, la linea ferroviaria, la S.S. 106 e la nuova S.S. 106.

A monte, i terreni presentano forte acclività, problemi idrogeologici con dissesti che si ripresentano dopo brevi periodi di pioggia, per cui, in tali aree, l'agricoltura è di solo sussistenza.

Gli unici investimenti in agricoltura su tutto il territorio sono presenti proprio su questi terrazzi marini, caratterizzati dal clima mite e temperato, appezzamenti di terreni agricoli pianeggianti, servizio irriguo, paesaggio incontaminato.

Le tipologie colturali più importanti, sui terrazzi in oggetto, sono:

- Uliveti secolari e recenti;
- Frutteti specializzati con tecniche di agricoltura biologica;
- Ortaggi da agricoltura biologica (fave, piselli ed ortaggi in genere);
- Vigneti con produzione di vini immessi sul mercato internazionale;
- Masserie storiche recuperate e riutilizzate a fini turistici, infatti, sono presenti una diecina di agriturismi;

All'impatto devastante sui terrazzi marini segue l'impatto dei viadotti in corrispondenza delle fumare e canali. L'altezza media di questi passa da mt 20 a mt 60. Le lunghezze si raddoppiano. In alcuni canali coperti da boschi di macchia mediterranea erano previsti semplici scatolari di altezza mt 7-8, il definitivo prevede viadotti con punte di altezza circa 100 mt.

La Commissione Speciale V.I.A. ha sempre evidenziato la positività delle gallerie, per il minor impatto ambientale, e la criticità dei viadotti e degli attraversamenti in superficie dei pianori terrazzati.

Il progetto definitivo disattende completamente il parere della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente.

CONCLUSIONI

Il progetto definitivo, nel tratto in questione, si discosta dal preliminare approvato tanto da rappresentare un nuovo progetto.

Alcuni elaborati progettuali del definitivo traggono in inganno, infatti dichiarano di aver optato per un aumento dei tratti in gallerie naturali e per una riduzione dei viadotti al fine di ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico (*vedi: Studio di Impatto Ambientale Relazione di Sintesi non Tecnica pag 32 e altre; Relazione Paesaggistica pag 19, 56, 57 ed altre*).

Nella Relazione Generale del progetto definitivo a pag 10, 11 ed altre, si ammette chiaramente che la scelta progettuale di eliminare tutte le gallerie naturali nel tratto in oggetto (5.644 mt di gallerie naturali, circa il 50% di tutto il tratto) "è dovuta a motivi economici di mantenere il costo complessivo dell'opera entro limiti di spesa originariamente assentiti e non a motivi tecnici (come si vuole far credere con le ormai famose "sacche di gas Grisutuose" e "agenti aggressivi").

Se queste sono le motivazioni per giustificare:

- **Il non rispetto del progetto preliminare;**
- **Il non rispetto del parere della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente;**
- **Il non rispetto della delibera CIPE n° 103 del 28 settembre 2007;**
- **Il non rispetto delle scelte della stessa ANAS proposte e concordate, a suo tempo, con gli Enti locali;**
- **Il non rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici;**
- **La distruzione e compromissione di un territorio d'inestimabile valore ambientale e paesaggistico;**
- **La distruzione e compromissione di un ecosistema economico basato su un'agricoltura produttiva nel rispetto delle tradizioni, del territorio/ambiente e della salute dei consumatori.**

Tutto questo per noi è inaccettabile e chiediamo il rispetto del progetto preliminare con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Delibera CIPE n° 103.

Amendolara 12/03/2014

Cordialità
Michele Lacanna