

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



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

E.prot DVA - 2014 - 0007437 del 18/03/2014

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

e P.C.

ANAS spa
CONDIREZIONE GENERALE TECNICA
Via Monzambano n.10
00185 Roma
c.a. Ing. Maurizio Aramini

PREFETTURA di Cosenza
Ufficio Territoriale del Governo di Cosenza
Piazza XI Settembre
87100 Cosenza

MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA'
CULTURALI
Via della Ferratella in Laterano
00184 Roma

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVA'
CULTURALI
Direzione regionale per i beni culturali e
paesaggistici della Calabria
Soprintendenza per i beni architettonici e
per il paesaggio per le province di Cosenza
Catanzaro e Crotona
Piazza Valdesi n.13
87100 Cosenza

PROVINCIA DI COSENZA
Presidente della giunta provinciale
On.Mario Oliverio
Piazza XV Marzo
87100 Cosenza

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"

1

Il sottoscritto Lacanna Vincenzo nato ad Amendolara il 12/04/1941 ed ivi residente alla c.da Stillitano .02 in qualità di proprietario e di diretto coltivatore di un pianoro (terrazzo marino) attraversato e devastato dall'intervento in oggetto trasmette alle SS VV le seguente osservazioni.

Effetti economici e ambientali del progetto definitivo sulla realtà aziendale dello scrivente.

Il territorio dell'azienda del sottoscritto è situato alla c.da Stillitano nel comune di Amendolara al foglio 67 part. 289, 305, 126, 7, 8, 9 e ha caratteristiche particolari, infatti, da un lato si affaccia sulla costa del mar Jonio e dall'altro sui monti del Pollino.

I pianori per una superficie di circa 12 ettari di proprietà sono attraversati, dal metanodotto Snam, dalle linee irrigue del Consorzio di Bonifica, dalle linee dell'acquedotto Sorical e dalle linee di un impianto d'irrigazione privato. Il pianoro collinare (Terrazzo Marino) è ad un'altitudine che va dai 50 ai 70 metri sul livello del mare, con giacitura collinare, da questo 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 ed è l'unica parte pianeggiante produttiva asservita dal servizio irriguo fornito dal Consorzio di Bonifica. L'accesso avviene tramite la strada comunale collegata alla SS 106. L'orientamento tecnico-economico aziendale è del tipo ortofrutticolo da agricoltura biologica, agrituristico e di trasformazione . Il centro aziendale è situato sui terreni anzidetti e comprende fabbricati di civile abitazione, dove abita il titolare e i figli con le proprie famiglie, alloggi agrituristici, sala ristorazione, depositi derrate agricole e laboratorio di trasformazione.

Il sottoscritto negli ultimi cinque anni ha effettuato notevoli investimenti sui terreni anzidetti per la spesa di circa un **MILIONE di Euro** (documentabile con fatture di acquisto, autorizzazioni comunali, Provinciali e Regionali), infatti, ha realizzato delle recinzioni, una vasca di deposito acque irrigue, impianti irrigui sottoterra e in sopraelevazioni, frutteti di notevole pregio, uliveti, inoltre ha realizzato dei capannoni agricoli con il laboratorio per la lavorazione e le trasformazioni dei prodotti ortofrutticoli.

Per ogni opera realizzata sono sempre stati rispettati i vincoli esistenti sul fondo (ambientale, paesaggistico, idrogeologico e area SIC, di cui si allegano le copie delle autorizzazioni) con le scrupolose prescrizioni e limitazioni imposte dagli Enti per il rispetto del paesaggio e dell'ambiente.

Vista l'incessante necessità di diversificare l'attività agricola e le caratteristiche del fondo incontaminato, panoramico e a terrazzo sul mare, è stata ristrutturata la vecchia masseria con la creazione di un agriturismo con numerosi posti letto una sala ristorazione, area ricreative, piste ciclabili, percorsi naturali e fattoria didattica.

Circa 20 giorni fa l'ANAS ha reso noto che la nuova SS 106 con il progetto definitivo attraversa in trincea a cielo aperto il pianoro e non in galleria naturale come prevedeva il progetto preliminare.

E i vincoli (ambientale, paesaggistico, idrogeologico e SIC) dove sono finiti?

Questa modifica distrugge completamente il fondo di proprietà dello scrivente annullando tutti gli investimenti degli ultimi 5 anni, infatti, il pianoro viene attraversato a metà in senso orizzontale con un percorso in trincea a cielo aperto largo 80 mt profondo 8 mt e lungo 800 mt circa.

Il frutteto viene completamente estirpato ed espropriato e buona parte dell'altra area resta interclusa senza strada di accesso e senza servizio irriguo, un'altra parte di terreno rimanente è oggetto di esproprio temporaneo per i cantieri di lavorazione.

Non si può più coltivare e produrre niente.

Vengono distrutte le piste ciclabili, i percorsi naturali e lo stesso agriturismo ne è compromesso irrevocabilmente poiché la trincea a cielo aperto e i cantieri di lavorazione sono situati a pochi metri da quest'ultimo.

Le strutture, le colture, il fondo, la pace, la tranquillità, le viste panoramiche, il paesaggio gli investimenti realizzati, i sacrifici di una vita lavorativa vengono distrutti completamente, annullando del tutto l'attività agricola, di trasformazione e agrituristica del sottoscritto con la perdita di sette unità lavorative e un danno economico e ambientale di inestimabile valore.

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;
- Tratti 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;
- Tratti 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
Tratti in superficie	Solo in corrispondenza dei due svincoli, Albidona. e Amendolara. lungh. 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 comitato di Ammiratori, responsabile in ogni tempo ai problemi ambientali, con delibera n. 10 del 23/06/2004 approvava il progetto preliminare, alternativa A, sostituiva il progetto definitivo chiedendo la soppressione e, in alternativa, il rispetto tanto di tracciato in galleria.

Malgrado la riservatezza del piano autorizzativo grazie alle gallerie naturali alla profondità media di circa mt 20 e ai viadotti presenti solo nelle fiamme ad altezza limitata, inferiori a mt 20, il parere della Commissione VIA tecnica 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 sopra evidenziati che devono trovare posto in opportuni opere di mitigazione e di compensazione, di ampio respiro e di notevole importanza, in sostituzione dell'intervento in progetto, in questo modo la possibilità che alcune componenti ambientali, anzitutto un danno si accompagnano al recupero e alla valorizzazione di due componenti ambientali e della medesima componente in aree limitate a quella danneggiata.

Il criterio progettuale adottato dal proponente è stato quello di mantenere la livellata a quota tali da non ostentare più troppo alte, prevedendo la realizzazione di numerose gallerie.

La Commissione elencava le gallerie previste, quasi tutte nel tratto in questione, in particolare trovando nei circa 13 km considerati:

- Gallerie naturali
1. Sclafani mt 1430
 2. Sclafani mt 1430
 3. Sclafani mt 1430
 4. Sclafani mt 1430
 5. Sclafani mt 1430
 6. Sclafani mt 1430
- Gallerie artificiali
7. Sclafani mt 1430
 8. Sclafani mt 1430
 9. Sclafani mt 1430

Nei tratti in questione si cerca di circa 13 km, considerando inoltre, in relazione di eliminazione dello sviato del tracciato di Ammiratori e le stesse raccomandazioni della Commissione, il seguente prevede:

- Tratte in trave e tracciato 12,60%
- Tratte in viadotto 21,80%
- Tratte in galleria 65,60%

Il progetto definitivo per il medesimo tratto prevede:

- Tratte in trave e tracciato 23,20%
- Tratte in viadotto 32,00%
- Tratte in galleria (solo artificiale) 44,80%

Segue per il tratto considerato di circa 13 km, l'analisi di alcune variabili evidenziate nello stesso Quadro di Riferimento Ambientale del parere della Commissione Speciale VIA.

Ammiratori
 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 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.

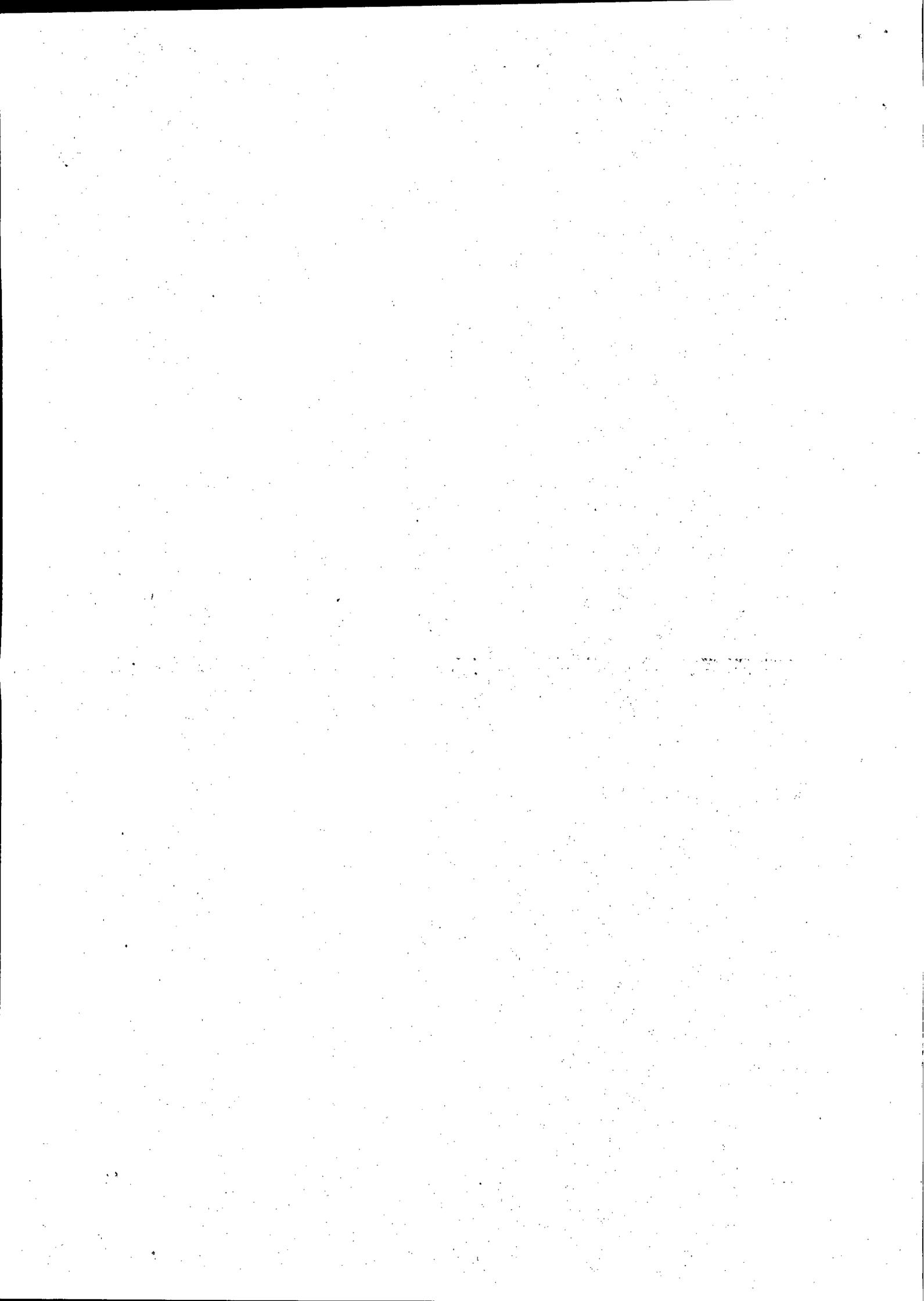
Progetto preliminare:

la Commissione VIA, molto preoccupata per tali aspetti, malgrado la presenza di numerose gallerie che di fatto 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:

7
JW



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.

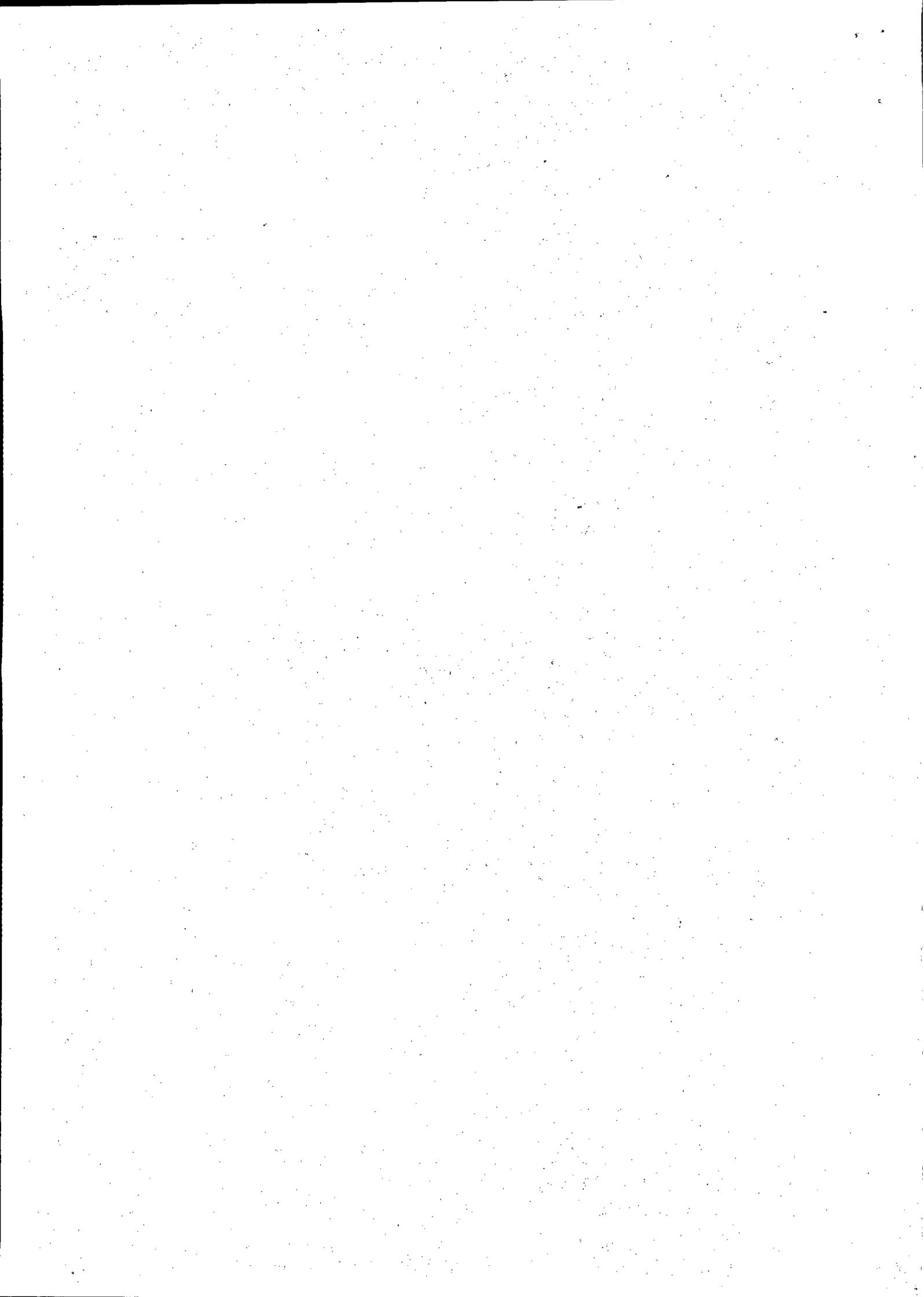
Progetto definitivo:

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 fiumare 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

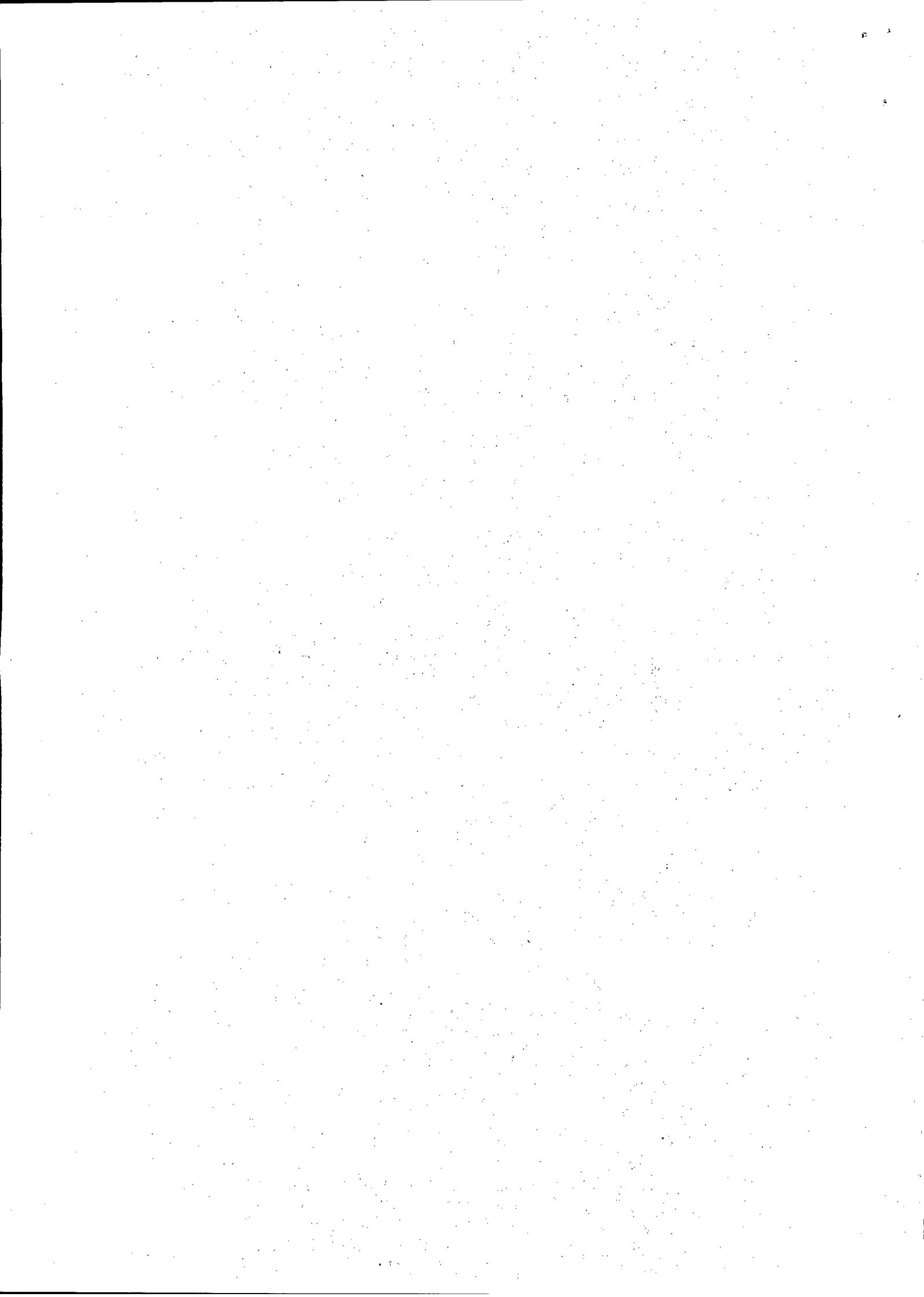
Il progetto definitivo, nel tratto in questione, si discosta dal preliminare approvato tanto da rappresentare un nuovo progetto.

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.

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 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
Salvatore Vintar