

RACCOMANDATA A.R.



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

E.prot DVA-2014-0007609 del 20/03/2014

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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

VIALE CRISTOFORO COLOMBO, 44 - 00147 ROMA

AI MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea

Via San Michele, 22 - 00153 Roma

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 sottoscritta OLIVETO ROSANNA nata a Amendolara (CS) il 27/12/1980, codice fiscale LVTRNN80T67A263H, residente ad 87071 Amendolara (CS), indirizzo: Contrada Piano Avena, nella sua qualità di: proprietaria di beni immobili (terreni agricoli) ubicati in Comune di Amendolara, interessati direttamente dall'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto Anas in oggetto, entro i termini stabiliti

presento con questo documento:

Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo



1. Elementi ambientali sulle conseguenze del progetto riguardanti specificamente la proprietà interessata:

La mia proprietà, completamente inserita in area SIC Avena, verrebbe occupata interamente (secondo la proposta del progetto definitivo dell'Anas, da un cantiere-deposito), lasciando libera la sola superficie occupata dalla casa di abitazione.

Inoltre, saremmo sovrastati dal viadotto sul fiume Avena, con pile alte fino a 106 metri (impatto visivo, rumori, polveri, inquinamento, che è impossibile credere mitigati dagli interventi di ripristino promessi da Anas.

Per quanto riguarda le pile dei viadotti di altezza molto elevata, si ipotizzano ovviamente scavi di fondamenta profondi anche 10 metri. E le falde? E i pozzi? Anche questi elementi vengono trattati con grande superficialità e abbisognerebbero, a nostro parere di appropriati studi idro-geologici. L'agricoltura che pratichiamo, con allevamento di animali, si approvvigiona di acqua da un tessuto idrico che da secoli è inalterato: i lavori di Anas per il nuovo altissimo viadotto rischiano di pregiudicarlo.

La proprietà perderà completamente valore, visto che ora può vantare la sua totale immersione in un ambiente naturale che la vedrà stritolata fra infrastrutture devastanti.

Credo che il valore paesaggistico 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.

Insisto sull'inopportunità di apporre cantieri in zone SIC e ZPS. Dalla proposta di progetto definitivo si evince che la mia intera proprietà, salvando solo il mero perimetro della casa di abitazione, diventa area di cantiere-deposito. Oltre che per il devastante aspetto visivo, per i rumori, le polveri, ecc, diventerebbe proibitivo continuare a vivere lì, per lo più privati dell'oggetto stesso dell'attività economica praticata: il terreno e lo spazio degli animali.

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.

2. Sul progetto definitivo nel suo complesso.

Si tratta di un NUOVO PROGETTO, rispetto al preliminare. 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 difformità più incidente riguarda ben 11,6 km del tracciato che passa da gallerie naturali profonde a trincee a cielo aperto: vere e proprie fenditure permanenti del territorio.

Le motivazioni addotte per rinunciare alle gallerie profonde preliminarmente ipotizzate fanno riferimento a sondaggi geologici e al ritrovamento di gas affioranti, acque e terreno aggressivi, frane. Non credo si tratti di novità apparse all'improvviso negli ultimi dieci anni.

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

Dunque, vengono artatamente anteposti appigli tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?

3 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.

4. 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 con valenza propria soltanto quando si propongono gli interventi compensativi, le misure di ripristino e le mitigazioni 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).

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 11-3-2014 firma Oberto Rosea