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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

VIALE CRISTOFORO COLOMBO, 44 – 00147 ROMA

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA – 2014 – 0007615 del 20/03/2014

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 GAUDIO GIUSEPPE CARMINE nato a TREBISACCE il 16/10/32, codice fiscale GDAGPP32R16I353E residente a TREBISACCE, indirizzo: Via S. ROSA, nella sua qualità di **proprietario di beni immobili** ubicati nel Comune di TREBISACCE, 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 cognitivie valutazioni sulla proposta di progetto definitivo

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL
17 MAR. 2014
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

---

1) **Sul progetto definitivo nel suo complesso.**

Si tratta di un NUOVO PROGETTO.

Il progetto definitivo presenta differenze sostanziali ed avrà impatti pesanti su ambienti fragili e di grande valore naturalistico e ripercussioni negative sul ciclo della produzione del settore primario dell'Alto Jonio Cosentino.

Infatti il progetto definitivo:

- NON individua affatto i lavori da realizzare nel rispetto delle indicazioni del progetto preliminare;
- NON contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni ed approvazioni;
- NON sono state rispettate le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori indicate nel progetto preliminare;
- NON sono state soddisfatte le esigenze del territorio;
- NON è stata mantenuta la scelta della soluzione prospettata nel progetto preliminare;

- NON sono state accolte tutte le raccomandazioni ed osservazioni del CIPE, del Ministero dell'Ambiente e di tutti gli Enti interessati nella fase preliminare.

Le due fasi di progettazione "Progetto preliminare e Progetto definitivo", corrispondendo a due diverse fasi decisionali: *(fattibilità tecnico-ambientale e decisione del tipo di opera, studio di impatto ambientale e valutazione del costo)* sono tutte indispensabili per una corretta progettazione e pertanto nessuna di esse può essere omessa. E' inoltre da sottolineare che il processo autorizzativo è articolato anch'esso per successive fasi progettuali e pertanto l'esito del progetto preliminare deve ritenersi vincolante per il progetto definitivo. Ne consegue che ogni fase progettuale deve essere supportata da una adeguata analisi ambientale atta ad ottimizzare le scelte tecniche e non solo quella relativa alla progettazione definitiva, come vincolante per legge per le opere sottoposte al Giudizio di Compatibilità Ambientale [VIA], la cui responsabilità attiene al Ministero dell'Ambiente [art.1 DPCM 10.8.88 n. 377], che per le infrastrutture stradali fa esplicito riferimento alle autostrade ed alle vie di rapida comunicazione.
Il progetto definitivo ("SS 106 JONICA - TRATTO DALL'INNESTO CON LA SS 534 (KM 365+150) A ROSETO CAPO SPULICO (KM 400+000) - MEGALOTTO 3") NON si configura come l'attuazione delle indicazioni del progetto preliminare e NON si attiene alla compatibilità ambientale formalmente manifestata nel progetto preliminare, in quanto le caratteristiche definite in termini di tracciato, sia di altimetria, sia di standard, hanno evidenziato nuovi sviluppi progettuali quali la sostituzione di gallerie artificiali e naturali in trincee tali da annullare l'esito della procedura di VIA.

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 "ne*l 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.

3. Altri elementi ambientali sulle conseguenze del progetto riguardanti specificamente la proprietà interessata:

Trebisacce Data 12-03-2014 firma Gaudio Giuseppe C.

ALLEGATA COPIA DELLA CARTA D'IDENTITA' del Comune S. Trebisacce
n° AK5675366 rilasciata dal
scadenza 1-3-2015

VALIDA FINO AL 01/03/2010

D'ORDINE DEL SINDACO
FUNZIONARIO DELEGATO
— Pietro [illegible] —

Validità prorogata ai sensi dell'art. 31 del D.L. 25/06/2008 n. 112
Fino al 01-03-2015

TREBISACCE 1.0 SET. 2010
IL FUNZIONARIO DELEGATO
(Pietro [illegible])

AK 5675366

I.P.Z.S. - OFFICINA C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
TREBISACCE (CS)

CARTA D'IDENTITA'

N° AK 5675366

DI

GAUDIO Giuseppe
Carmine

Cognome GAUDIO
Nome Giuseppe Carmine
nato il I6/I0/I932
(atto n. I08 P. I S.)
a Trebisacce Cosenza)
Cittadinanza Italiana
Residenza Trebisacce (CS)
Via S. Rosa, I9
Stato civile Cgt.
Professione Colt. Diretto

CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura Mt. I,57
Capelli Brizzolati
Occhi Castani
Segni particolari ///
///
///

Firma del titolare Gaudio Giuseppe

Trebisacce li 02/03/2005

IL SINDACO
D'ORDINE DEL SINDACO
FUNZIONARIO DELEGATO
— Pietro [illegible] —

Impronta del dito indice sinistro