



Da: marina.furlani@postacertificata.gov.it
Inviato: sabato 15 marzo 2014 13:04
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Cc: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
Allegati: osservazioni anna.pdf

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

5 prot.DVA-2014-0007672 del 20/03/2014

Si trasmettono le osservazioni dell'Ambasciatrice a riposo dott.ssa Anna Blefari Melazzi, con preghiera di volere riconsiderare il parere sull'impatto ambientale delle varianti che si intendono realizzare, che stravolgono completamente la consistenza delle opere e che comportano una lesione definitiva di un'area protetta.
Cordiali saluti. dott.sa Anna Blefari Melazzi



Racc.ta A.R.

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Viale Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

Racc.ta A.R.

e p. c.



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"

La sottoscritta avvocatessa **Melania Blefarl Melazzi**, funzionario a riposo dell'I.N.P.S., (c.f. BLF MLN 25M58 D086C), nata a Cosenza (CS) il 18-08-1925, residente a Roma, in via Carlo Bartolomeo Piazza, n.18, CAP 00161, cittadina interessata alla tutela del territorio, sia perchè la propria famiglia di origine è di Amendolara, sia perchè comproprietaria del terreno "Contrada Cielogreco" sito nel Comune di Amendolara ove trascorre metà dell'anno, avendo letto la documentazione depositata da Anas e pubblicata sul sito www.va.minambiente.it, entro i termini indicati **presenta le proprie osservazioni.**

Le varianti apportate al progetto preliminare sono fondate su non meglio precisati esiti di indagini geognostiche, ma, in realtà, nascondono il loro obiettivo principale: non essendoci i fondi necessari per eseguire l'intero progetto, l'ANAS sta cercando di risparmiare, facendo gallerie meno profonde ed alzando la c.d. "livelletta".

La zona oggetto dell'opera è sottoposta a vincolo paesaggistico e, in particolare, si fa riferimento alla tutela dei famosi pianori dell'Alto Jonio: il piano originario giustamente cercava di limitare una lesione ambientale, evitando la costruzione di pilastri molto alti e interrando il tracciato in gallerie naturali, con minore impatto.

La conseguenza delle varianti è, invece, una ferita permanente al territorio, specialmente nella seconda parte del tracciato verso nord, dove le terrazze degradanti a mare, per le loro peculiarità rilevate dai Ministeri competenti, sono state - come detto - sottoposte a vincolo paesaggistico.

Zone che restavano almeno salvaguardate nelle superfici dalle soluzioni tecniche del progetto preliminare (che già di per sé, scegliendo un tracciato inopportuno, era notevolmente impattante), vengono ora deturpate da trincee a cielo aperto, da gallerie superficiali appena coperte, da viadotti altissimi sulle fiumare.

Le varianti apportate al progetto preliminare incidono sull'essenza del contenuto dell'opera, con l'esecuzione di nuove categorie di lavori, che stravolgono totalmente il disegno originario dell'opera: ed infatti, su un percorso totale di 38 km, saranno costruiti ben 25 km di trincee a cielo aperto in sostituzione o in aggiunta delle gallerie naturali profonde.

Tutto ciò comporta, incontestabilmente, una modifica sostanziale del progetto e delle opere comprese nell'appalto già assegnato e un notevole peggioramento dell'impatto ambientale.

Il Ministero dell'Ambiente aveva espresso parere favorevole, proprio in considerazione del fatto che le soluzioni adottate nel progetto originario volevano in qualche modo limitare i danni all'ambiente protetto.

Essendo venuti meno i presupposti di gran parte delle prescrizioni che hanno condizionato il parere positivo alla V.I.A. in sede di preliminare, le varianti comportano indubbiamente una modifica sostanziale dell'opera originaria e richiedono necessariamente il riesame dell'intera opera da parte del Ministero dell'Ambiente.

Lo stupore nel leggere la relazione paesaggistica e la "sintesi non tecnica" è grande, perchè l'ANAS, pur elencando, in apposita tabella, i vincoli paesaggistici e naturalistici gravanti sul territorio, tende a sminuirne l'evidente deturpamento, sostenendo che si tratterebbe di una modificazione solo temporanea (così si esprime!), con ripristino e mitigazioni, per ciò che riguarda i cantieri di diverso tipo, in alcuni casi piazzati proprio nel mezzo di aree SIC e ZPS, e i depositi di materiali asportati.

In proposito, si osserva che, ad un cittadino privato non è mai consentito in area SIC o in zona con vincolo paesaggistico rovinare prima e ripristinare poi. Non deve intervenire e basta, pena sanzioni anche penali.

Si tratta, al contrario, di una perenne e devastante modificazione dell'ambiente protetto, per le varianti ora previste, sia quelle che trasformano le ex-gallerie profonde in trincee a cielo aperto, sia quelle che prevedono alcuni viadotti elevati, in certi casi con pile di oltre 100 metri: bastano le fotografie a corredo dei testi per capire la quantità del male che vuol essere fatto a questo territorio.

Colpisce anche la posizione di Anas nell'elenco delle criticità e nella valutazione dei "miglioramenti" apportati, nella parte in cui essa tace completamente sulla lesione ambientale e ostenta una propria presunzione di innocenza, senza fornire la benchè minima prova.

Nè le varianti possono trovare la propria giustificazione sulla sola intenzione di risparmiare denaro pubblico, ove si tenga conto che l'ANAS dovrebbe comunque dare conto di avere cercato anche altre soluzioni - ad esempio, il raddoppio del tracciato già esistente - .

Inoltre, è incontestabile che le varianti non possono, in alcun modo, comportare una lesione definitiva di una zona protetta.

Quanto al profilo del risparmio del denaro pubblico, si osserva che è tutto da vedere che vi sarà questo risparmio, perchè la costruzione di alcuni viadotti con pilastri molto alti (anche cento metri) comporterà un esborso notevole, ben superiore alla costruzione di gallerie naturali, a livello del territorio.

A ciò aggiungasi anche che la costruzione di un nuovo tracciato a distanza di tre-quattrocento metri da quello esistente comporterà la necessità di espropriare ex novo delle aree, fino ad ora utilizzate dai singoli proprietari, con oneri di indennizzi certamente più elevati rispetto a quelli necessari, se si procedesse all'esproprio di zone adiacenti al tracciato esistente.

Sotto altro profilo, si chiede una particolare attenzione preventiva del Ministero, dell'Ambiente, anche per ciò che concerne la grave contraddizione fra i propositi di manutenzione successiva alla fine dell'opera - espressi dall'ANAS anche in un "Manuale di gestione ambientale"-, e la prassi seguita da Anas s.p.a. in tutti i casi di opere già realizzate: le aree di svincolo, i reliquati, le scarpate, le basi dei viadotti, le banchine sono attualmente piene di rifiuti, erbacce, sterpaglie, con rischio costante di incendi ed un gravissimo degrado ambientale.

Si chiede, pertanto, ai Ministeri interessati, cui la presente è diretta, di ri-considerare la scelta del tracciato, alla luce di almeno tre principi: consumo di territorio, impatto ambientale, spreco di risorse finanziarie.

Il raddoppio dell'esistente ovunque possibile (trovando soluzioni geo-tecniche per i luoghi in cui è impossibile) consentirebbe di costruire solo due nuove corsie anziché quattro e di farlo in siti già deturpati dalle precedenti infrastrutture (la Commissione speciale V.I.A. nell'escludere il raddoppio in aderenza, si proponeva di evitare aggravio di inquinamento atmosferico e acustico, ma: - non è che raddoppiando le corsie automaticamente si raddoppia il traffico; - non è che costruire una nuova arteria a 300-400 metri a distanza da quella che comunque resta percorribile - si salvaguardano il territorio e i residenti).

Si chiede, in ogni caso, per una migliore tutela dell'area protetta, di valutare la possibilità di non ferire l'ambiente con le trincee a cielo aperto, di lasciare inalterato l'interno della costa, il respiro verso le colline, i panorami, di non costruire nuovi viadotti a 4 corsie e soprattutto di non farli così alti.

Con queste osservazioni, si invitano caldamente i due Ministeri interessati ad esprimere il proprio vincolante parere in regime di "cogestione" (come previsto dal Codice DLgs 42/2004), entrando nel merito delle differenze "prima - dopo" tenendo conto dei presupposti dei vincoli paesaggistici apposti con decreti del 1974 e 1999, nonché delle norme di gestione dei siti SIC e ZPS.

Si invitano altresì i due Ministeri a confrontare la "sintesi non tecnica" e relativo parere del Ministero dell'Ambiente del 2004 (verbale 8 marzo 2005 della Commissione speciale V.I.A.), in occasione dell'approvazione del progetto preliminare -ora stravolto- con la "sintesi non tecnica" depositata con la proposta di progetto definitivo.

Senza dubbio non sarà difficile apprezzarne la completa antitetività e negare l'approvazione delle varianti, tenendo conto anche delle osservazioni sia dei cittadini proprietari sia di tutti quelli che stanno, in questi giorni inviando queste osservazioni, sia della Amministrazione comunale, segnalando fin d'ora che, in difetto di attenzione e di conferma delle varianti, ci si vedrà costretti ad adire le vie legali, in ogni sede giurisdizionale, con richiesta di sospensiva al competente Tribunale Amministrativo Regionale.

Distinti saluti.

Data , 14 marzo 2014

firma
