DGpostacertificata

Da:	antonio.laschera.ludo [antonio.laschera.ludo@ingpec.eu]
Inviato:	venerdì 14 marzo 2014 17:39
A:	ambientale
Oggetto:	Osservazioni strada SS 106 Jonica
Allegati:	De Gennaro Tonino Osservazioni.pdf

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

E.prot DVA – 2014 – 0007677 del 20/03/2014

Si invia 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"

De Gennaro Tonino

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

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 per il tratto in oggetto:

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.

PROGETTO PRELIMINARE

I progettisti ANAS in fase di stesura del progetto preliminare hanno preso in esame cinque possibili alternative di tracciato abbinate 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 tratto in osservazione 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 e dopo opportuni sondaggi certificati come descritto in relazione, 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.

In sintesi 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:

- **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.

La variabile più importante è il Paesaggio, seguono alcune considerazioni in merito.

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 fiumare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo mi 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 si 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 ed altre; Relazione Paesaggistica pag 19, 36, 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 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.**

Come cittadino osservo che le scelte del progetto definitivo sono inaccettabili e chiedo il rispetto del progetto preliminare, delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Delibera CIPE n° 103.

Segnalo, inoltre, che in difetto di attenzione sarò costretto ad adire le vie legali, in ogni sede giurisdizionale, con richiesta di sospensiva al competente Tribunale Amministrativo Regionale.

Amendolara 10/03/2014

In fede