Comune di Trebisacce

(Provincia di Cosenza)

CAP 87075
Piazza della Repubblica, 25
Internet: www.comune.trebisacce.cs.it

C.F. e P.IVA 00378820781
Tel. 0981550210 Fax 098158388
e-mail: areatecnica@comune.trebisacce.cs.it

Ufficio del Sindaco

Prot. n. 2625 *del* 13 MAR. 2014

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

E.prot DVA – 2014 – 0007876 del 21/03/2014

Spett.le Ministero dell'Ambiente
E della Tutela del Territorio e Del Mare
-Direzione generale per le valutazioni ambientali-
Viale Cristoforo Colombo , 44
00147 ROMA

Oggetto: 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".

Con la presente si trasmettono le osservazioni relative all'impatto ambientale che la progettazione definitiva relativa ai lavori di "SS 106 Jonica - III° megalotto - Innesto con la SS 534 – Roseto Capo Spulico", comporta nel nostro comprensorio.

Distinti Saluti

Trebisacce, 13/03/2014

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

IL SINDACO
Avv. Francesco Mundo

si allega:
- Deliberazione di Giunta Comunale;
- CD contenente osservazioni e documentazione fotografica.

Comune *di Trebisacce*

(Provìncia di Cosenza)

CAP 87075 C.F. e P.IVA 00378820781
Piazza della Repubblica, 25 Tel. 0981550210 Fax 098158388
Internet: www.comune.trebisacce.cs.it e-mail: areatecnica@comune.trebisacce.cs.it

Spett.le Ministero dell'Ambiente
E della Tutela del Territorio e Del Mare
-Direzione generale per le valutazioni ambientali-
Viale Cristoforo Colombo , 44
00147 ROMA

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".

PREMESSA

L'opera in oggetto riveste rilevanza strategica per l'intero Paese e, sicuramente, anche per le popolazioni delle aree attraversate.

La sua realizzazione è attesa ormai da lungo tempo. 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 redatta è stata 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 Torrente 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 complessivo è devastante.

Le perplessità riguardano alcuni interrogativi:

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 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 invasisi 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:

- Viadotto Pagliara lunghezza m. 522, altezza max 35 mt.;
- Galleria artificiale Pagliara lunghezza mt 380;
- Svincolo di Albidona, tratto in superficie di circa mt 580;
- Galleria artificiale Nivolo lunghezza mt 200;
- Viadotto Monaco lunghezza mt 342, altezza max mt 40;
- Galleria artificiale Rovitti lunghezza mt 595;

- Viadotto Forno lunghezza mt 216, altezza max mt 29
- Galleria naturale Schiavi lunghezza mt 1430, profondità mt 75;
- Viadotto Avena lunghezza mt 362, altezza max mt 18;
- Galleria naturale Stillitano lunghezza mt 840, profondità mt 65;
- Fosso Potresimo scatolari lunghezza mt 218, altezza max mt 7;
- Galleria naturale Potresimo lunghezza mt 665, profondità mt 62;
- Fosso Carraro scatolare lunghezza mt 86, altezza max mt 8;
- Galleria naturale Cielo Greco lunghezza mt 675, profondità mt 60;
- Viadotto Straface lunghezza mt 454, altezza max mt 14.
- Galleria naturale Amendolara lunghezza mt 680, profondità mt 40;
- Svincolo di Amendolara, tratto in superficie di mt 819 (il comune di Amendolara con delibera n.10 del 28.07.2004 chiedeva l'eliminazione dello svincolo per permettere la realizzazione del tracciato in galleria al fine di ridurre l'impatto ambientale);
- Viadotto della Donna lunghezza mt 101, altezza max m.14;
- Galleria naturale Taviano lunghezza mt 1354, profondità mt 45;
- Viadotto Ferro lunghezza mt 548, altezza max mt 13.

In sintesi, il progetto preliminare, nel tratto di strada che va dal Torrente Pagliara al Torrente 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 (Torrente Pagliara Comune di Trebisacce – Torrente Ferro Comune di Amendolara), prevede:

- Viadotto Pagliara lunghezza 640 mt. altezza max mt.57;
- Tratto in superficie, svincolo di Albidona, lunghezza mt 1155;.
- Viadotto Monaco lunghezza mt 420, altezza mt 52.
- Tratto in superficie lunghezza mt 527;
- Viadotto Forno lunghezza mt 420, altezza mt 60;.
- Tratto in superficie Schiavi lunghezza mt 863;
- Galleria artificiale Schiavi lunghezza mt 200;
- Viadotto Avena lunghezza mt 695, altezza mt 84;
- Tratto in superficie Stillitano lunghezza mt 628;
- Viadotto Stillitano lunghezza mt. 300, altezza mt. 62;
- Galleria artificiale Potresimo 1 lunghezza mt 365;
- Tratto in superficie lunghezza mt 120;
- Galleria artificiale Potresimo 2 lunghezza mt 120;
- Viadotto Cielo Greco lunghezza mt 270, altezza max mt 55;

- Galleria artificiale Cielo Greco lunghezza mt 455;
- Viadotto Straface lunghezza mt 686, altezza mt 56;
- Tratto in superficie mt 1452;
- Viadotto della Donna lunghezza mt 90, altezza mt 22;
- Tratto in superficie lunghezza mt 1411;
- Galleria artificiale Taviano lunghezza mt 214;
- Viadotto Ferro lunghezza mt 537, altezza mt 31.

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 e Amendolara.
.
Malgrado la salvaguardia dei pianori attraversati, grazie alle gallerie naturali alla profondità media di circa mt 60 e ai viadotti presenti solo nelle fiumare ad altezze limitate, inferiori a mt 20, il parere della Commissione VIA recita: *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 appena evidenziati che devono trovare posto in opportune opere di mitigazione e di compensazione, di ampio respiro e di notevole importanza, in considerazione dell'intervento in progetto, in questo modo la possibilità che alcune componenti ambientali subiscano un danno si accompagna al recupero e alla valorizzazione di altre componenti ambientali o della medesima componente in aree limitrofe a quella danneggiata.*

Il parere continua:
in sintesi, la piattaforma stradale presenta:

- *Tratte in rilevato: 43.8% (km 16.6);*
- *Tratte in trincea: 10% (km 3.6);*
- *Tratte in viadotto: 12.8% (km 4.846);*
- *Tratte in galleria: 33.4% (km 12.704).*

Il criterio progettuale adottato dal proponente è stato quello di mantenere la livelletta a quote tali da non ottenersi pile troppo alte, prevedendo la realizzazione di numerose gallerie.

La Commissione elencava le gallerie previste, quasi tutte nel tratto in questione, in particolare troviamo nei circa 12 km considerati:
Gallerie naturali

1. *Schiavi mt 1430*
2. *Stillitano mt 840*
3. *Potresimo mt 665*
4. *Celogreco mt 675*
5. *Amendolara mt 680*
6. *Taviano mt 1354*

Gallerie artificiali

7. *Pagliara mt 380*
8. *Nivolo mt 200*
9. *Rovitto mt 595*

Nel tratto in questione di circa 12 km, considerando, inoltre, la richiesta di eliminazione dello svincolo del comune di Amendolara e le stesse raccomandazioni della Commissione, il preliminare prevede:

- Tratte in rilevato o trincea: 12.60%;
- Tratte in viadotto: 21.80%;
- Tratte in galleria: 65.50%.

Il progetto definitivo per il medesimo tratto prevede:

- Tratte in rilevato o trincea: 53,26%;
- Tratte in viadotto: 35,05%;
- Tratte in galleria (solo artificiale): 11,69%.

Seguono, per il tratto considerato di circa 12 km, l'analisi di alcune variabili evidenziate nel stesso Quadro di Riferimento Ambientale del parere della Commissione Speciale VIA:

Atmosfera.

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 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'opera, vi 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 bai 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:
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……..*
Del resto, 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 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 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; 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 (5644 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.**

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.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

fiume Pagliaro: prog. Definitivo viadotto lung. 640 m h 57 m- prog. Preliminare viadotto lung. 522 m h 35m

Svincolo di Albidona: prog Definit in superficie lung 1155 m -prog Prelim 580 m in gallerie, 580 m fuori terra

Rovitti: prog. Definitivo in superficie lunghezza 863 m -prog. Prelim. tutto in galleria

Rovitti: prog. Def. fuori terra lunghezza 863 m -prog. Prelim. tutto in galleria

Rovitti: prog. Def. In superficie lunghezza 863 m -prog. Prelim. tutto in galleria

Canale Forno: prog. Def. viadotto lunghezza 420 m h 60 m -prog. Prelim. viadotto lung 216 h 29 m

Torre di Albidona/Schiavi: prog. Def. Galleria art. lung 200m, in superf l 863m -prog. Prelim tutto in galleria

Torre di Albidona/schiavi: prog. Def. Galleria art. lung 200 m in sup 863m -prog. Prelim tutto in galleria nat

Torre di Albidona/schiavi: prog. Def. Galleria art. 200m, in superf 863 m. prog. Prelim. tutto in galleria nat

Torrente Avena: prog. Def. viadotto lung 695 m h 84 m -prog. Prelim. viadotto lung 362 m h 18 m

Torrente Avena: prog. Def. viadotto lung 695 m h 84 m - prog. Prelim. viadotto lung 362 m h 18 m

Torrente Avena: prog. Def. Viadotto lung 695 m h 84 m -prog. Prelim. viadotto lung 362 m h 18 m

Stillitano: prog. Def. In superficie lung 628 m -prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Stillitano: prog. Def. In superficie lung 628 m - prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Stillitano: prog. Def. viadotto lung 300 m h 62 m -prog. Prelim. scatolare lung 218 m h 7 m

Potresimo: prog. Def. in superficie e in gallerie artificiali -prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Canale Potresimo-Celogreco: prog. Def. viadotto lung 270 m h 55 m -prog. Prelim.scatolare lung 86 h 8 m

Celogreco (uliveti secolari): prog. Def.galleria artif e in superficie -prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Celogreco (uliveti secolari): prog. Def.galleria artif e in superficie -prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Celogreco (uliveti secolari): prog. Def.galleria artif e in superficie -prog. Prelim. tutto in galleria naturale

Fiumara Straface: prog. Def. viadotto lung 686 m h 56 m -prog. Prelim.viadotto lung 454 m h 14 m

Fiumara Straface: prog. Def. viadotto lung 686 m h 56 m -prog. Prelim.viadotto lung 454 m h 14 m

C.da Lista: prog. Def. tratto in superficie lung 1452 m -prog. Prelim. Galleria naturale lung 680m + svincolo

C.da Lista: prog. Def. tratto in superficie lung 1452 m -prog. Prelim. Galleria naturale lung 680m + Svincolo Amendolara (soppresso su richiesta comune di Amendolara Delibera Cons Com n° 10 del 28/07/04)

Canale della Donna: prog. Def. viadotto lung 90 m h 22 m-prog. Prelim. viadotto lung 101 m h 14 m

c.da Taviano: prog. Def. tratto in superficie lung 1411 m - prog. Prelim. galleria naturale lung 1354 m

c.da Taviano: prog. Def. tratto in superficie lung 1411 m - prog. Prelim. galleria naturale lung 1354 m

Fiume Ferro: prog. Def. viadotto lung 537 m h 31 m - prog. Prelim. viadotto lung 548 m h 13 m