

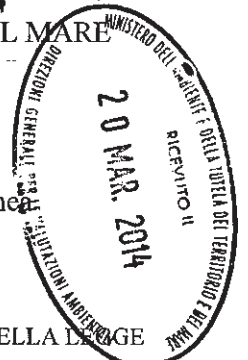
RACCOMANDATA

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

E-proc DVA - 2014 - 0008093 del 24/03/2014

AI 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 sottoscritto CAVALCOLI GIUSEPPE nato a COPPARO (FE) il 09/12/1956 codice fiscale CVLGPP56T09C980K, residente a 44034 COPPARO, indirizzo: VIA COTTARELLI 13/A

nella sua qualità di frequentatore per turismo della zona di Trebisacce-Albidona-Amendolara, nonché di cittadino interessato alla tutela del territorio,

avendo letto la documentazione depositata da Anas e pubblicata sul sito [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it), entro i termini indicati **presento le mie osservazioni:**

**Le motivazioni addotte per le varianti apportate al progetto preliminare (esiti indagini geognostiche) appaiono mere scusanti per l'affermazione dell'obiettivo prioritario: non ci sono i soldi per eseguire l'intero progetto, quindi si risparmia alzando la livelletta e facendo meno gallerie profonde.**

La conseguenza delle varianti è una ferita permanente al territorio, specialmente nella seconda parte del tracciato, dove le terrazze degradanti a mare, per le loro peculiarità rilevate dal Ministero competente, sono state 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 (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 peggiorandone l'impatto ambientale.

L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento, tanto da delineare un contesto d'impatto completamente stravolto.

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.

Lo stupore nel leggere la relazione paesaggistica e la "sintesi non tecnica" è grande (sembra una presa in giro): pur elencando, in apposita tabella, i vincoli paesaggistici e naturalistici gravanti sul territorio, Anas tende a sminuirne la chiara e palese totale infrazione:

- temporanea 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. Si fa notare che a un

cittadini privato non è consentito in area SIC o in zona con vincolo paesaggistico rovinare prima e ripristinare poi. Non deve intervenire e basta, pena sanzioni anche penali;

- perenne e devastante per le varianti che trasformano le ex-gallerie profonde in trincee a cielo aperto, e per i 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 sfrontata posizione di Anas nell'elenco delle criticità e nella valutazione dei "miglioramenti" apportati: ostentata presunzione di innocenza con tutte prove a carico.

Si osserva, inoltre, una grave contraddizione fra i propositi di manutenzione successiva alla fine dell'opera, e la prassi seguita da Anas s.p.a. in tutti i casi di opere già realizzate: aree di svincolo, reliquati, scarpate, basi dei viadotti, banchine: rifiuti, erbacce, sterpaglie, incendi, degrado: ecco come l'Anas garantisce il proprio "Manuale di gestione ambientale", scritto perché si deve, senza convinzione e sincerità, in quanto poi non seguito nei fatti.

Anche su questo, il Ministero dell'Ambiente dovrebbe esprimere massima severità e svolgere controlli, non solo a posteriori, ma anche considerando dall'inizio la quantità di suolo che viene consumato e quella che resterà abbandonata al degrado.

A ragion veduta, cioè dopo aver letto completamente questa proposta di progetto definitivo, diviene obbligatorio 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:

- a) di costruire solo due nuove corsie anziché quattro;
- b) di farlo in siti già deturpati dalle precedenti infrastrutture (la Commissione speciale VIA 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 3-400 metri a distanza da quella che comunque resta percorribile- si salvaguardano il territorio e i residenti);
- c) di non impattare (o impattare molto meno) con vincoli esistenti;
- d) di costruire meno gallerie profonde e artificiali di superficie;
- e) di non ferire l'ambiente con le trincee a cielo aperto;
- f) di lasciare inalterato l'interno della costa;
- g) di non costruire nuovi viadotti a 4 corsie e soprattutto di non farli così alti;
- h) di sottoporre a vincolo espropriativo molti meno terreni;
- i) di risparmiare un sacco di quattrini, cioè di gravare meno sulle tasche dei cittadini italiani.

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 Minambiente del 2004 (verbale 8 marzo 2005 della Commissione speciale VIA), 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 rimandare il progetto al mittente.

Distinti saluti.

Data 04/03/2014 firma Giuseppe Cavallotti