

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 67 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 21-10-2014



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture
e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 1638 del 24 ottobre 2014

Procedura ex art. 165, art. 167 e art. 185 (commi 4 e 5) del DLgs 163/2006 e ss.mm.ii.

Progetto:	<i>Verifica di Ottemperanza sul Progetto Definitivo approvazione Varianti e Piano Utilizzo Terre</i> S.S. 106 "Jonica". Lavori di costruzione 3° Megalotto dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000). Progetto Definitivo. CUP F92C05000080011.
Proponente:	<i>Anas S.p.A.</i>

[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 "Compiti della Commissione Speciale VIA",

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA l'istanza presentata dalla Società ANAS S.p.A., con nota prot. CDG-0016412-P del 06/02/2014, acquisita agli atti della Direzione con prot. DVA-2014-0003869 del 14/02/2014, per lo svolgimento della procedura di Valutazione di impatto Ambientale sul Progetto Definitivo per la parte in Variante, ai sensi degli artt. 166 e 167, c. 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., e altresì per il contestuale svolgimento della procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi degli artt. 166, c. 3 e 185, cc. 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., alle prescrizioni impartite con la valutazione di impatto ambientale precedentemente svolta sul Progetto Preliminare e recepite nella Delibera CIPE n. 103/2007;

CONSIDERATO che l'intervento "SS 106 "Jonica". Tratto dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+ 000). Megalotto 3°" è compreso nel Primo Programma di infrastrutture strategiche, redatto d'intesa con tutte le regioni e approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, tra le articolazioni della voce "Sistemi Stradali ed Autostradali" - "Corridoio ionico, tratta calabrese Taranto – Sibari - Reggio Calabria";

CONSIDERATO che il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal CIPE con la Deliberazione N. 103 del 2007 e pubblicata sulla G.U.R.I. n. 123 del 13 maggio 2008 avente per oggetto "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 443/2001). SS 106 Jonica - Lavori di costruzione 3° Megalotto Dall'innesto con la SS 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+ 000) Approvazione del Progetto Preliminare", ed è stata conseguentemente perfezionata, ad ogni fine edilizio ed urbanistico, l'intesa Stato - Regione sulla localizzazione dell'opera (nota n.20/219 del 20 settembre 2007, a firma del Presidente pro-tempore della Regione Calabria), con cui è stato espresso il consenso, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera;

PRESO ATTO che la Direzione con nota prot. n. DVA-2014-0005312 del 28/02/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS al prot. n. CTVA-2014-0000775 del 04/03/2014 ha trasmesso la comunicazione sull'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità dell'istanza presentata per il progetto definitivo della "SS 106 "Jonica". Tratto dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+ 000). Megalotto 3°" ai fini della procedura di Valutazione di impatto Ambientale sul Progetto Definitivo per la parte in Variante, ai sensi degli artt. 166 e 167, c. 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., e per il contestuale svolgimento della procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi degli artt. 166, c. 3 e 185, cc. 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 103/2007;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo per la pubblica consultazione è avvenuta in data 10/02/2014 sui quotidiani: "Il Sole 24 Ore" e "Il Quotidiano di Calabria";

VISTA la documentazione presentata che si compone dei seguenti elaborati:

▪ Sintesi non Tecnica, Progetto Definitivo, Relazione di ottemperanza, Studio di Impatto Ambientale comprensivo di Valutazione di incidenza, Piano di Utilizzo Terre ai sensi del DM n. 161/2012;

CONSIDERATO che con nota prot. n. CTVA-2014-0001290, in data 11/04/2014, il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha inoltrato al Proponente richiesta chiarimenti ed integrazioni alla documentazione di progetto, ai sensi dell'art.185, commi 2 e 3, del DLgs 12/04/2006, n.163;

PRESO ATTO che con nota prot. CDG-0067498-P in data 20/05/2014, acquisita al prot. n. CTVA-2014-0001731 del 21/05/2014, la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta e che, dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa, è stato dato contestualmente avviso al pubblico per la consultazione in data 21/05/2014 sui quotidiani: "Il Sole 24 Ore" e "Il Quotidiano di Calabria";

PRESO ATTO del sopralluogo effettuato in data 16 e 17 luglio 2014 sul territorio interessato dal progetto;

PRESO ATTO che con nota prot. CDG-0101407-P del 24/07/2014, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa spontanea di approfondimento a seguito dei Tavoli Tecnici organizzati con i rappresentanti degli Enti territoriali e delle riunioni e del sopralluogo effettuati con i rappresentanti di CTVA e MIBAC;

PRESO ATTO che con nota prot. CDG-0106516-P del 05/08/2014, il Proponente ha trasmesso volontariamente ulteriore documentazione integrativa di approfondimento e chiarimento del Progetto Definitivo di cui è stato dato avviso al pubblico sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Quotidiano di Calabria" del 9 agosto 2014;

PRESO ATTO che relativamente al progetto in esame sono state acquisite le osservazioni presentate dal pubblico come da tabella riportata in allegato B e che delle stesse è stato tenuto debito conto nelle considerazioni, valutazioni e prescrizioni del presente parere;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. n. CTVA-2014-0003339 del 01/10/2014 con cui il Proponente ha trasmesso il parere dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria nota prot. SIAR n. 0228842 del 14/07/2014 e il parere della Regione Calabria Dipartimento n. 8 Urbanistica e Territorio prot. gen. n. 206064 del 24/06/2014 entrambi positivi e parte integrante di questo parere;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori e i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

ESAMINATA E VALUTATA la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

esprime le seguenti valutazioni

in ordine alla compatibilità ambientale dell'opera per le parti di progetto oggetto di variazione, ai sensi dell'art. 167, del D.Lgs. n. 163/2006 ed alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 103/2007.

→

R

IS

U

FD
see
MIBAC
CTVA
MIBAC

Handwritten signature

Uc

Handwritten signature

Uc

Handwritten signature

Uc

Handwritten signature

Uc

Handwritten signature

Uc

Handwritten signature

Uc

1. IL PROGETTO DEFINITIVO

Nel presente paragrafo si esamina sinteticamente il Progetto Definitivo presentato dal Proponente ANAS S.p.A il 06/02/2014, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale relativo alle varianti sostanziali introdotte con tale progetto.

Si precisa che, a seguito delle proposte di integrazioni e modifiche trasmesse dal Proponente in data 21/05/2014, in risposta alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni della Commissione CTVIA, e della ulteriore documentazione integrativa del 05/08/2014, il Progetto Definitivo oggetto del presente parere risulta modificato ed integrato come descritto nel seguito e definito nel paragrafo 7 come "**Progetto Definitivo Integrato**".

Il tracciato della nuova SS106 Jonica si sviluppa dall'innesto con la SS534 (km 365+150 dell'attuale SS.106) sino a Roseto Capo Spulico (km 400+000 dell'attuale SS106).

La SS106 "Jonica", definita come itinerario internazionale E90 con D.M. 24 marzo 1995 (pubblicato sulla G.U. n° 100 del 2 maggio 1995), svolge una fondamentale funzione di collegamento d'interesse nazionale e internazionale in direzione sud-nord, e, considerate la configurazione geografica e orografica del territorio attraversato e la distribuzione della restante rete stradale, rappresenta una connessione necessaria tra le diverse direttrici trasversali di collegamento della penisola italiana.

Il tracciato della SS106 Jonica attraversa tre porzioni di territorio estremamente eterogenee, quali:

1. il Tratto dal km 0+000 al km 18+000 che attraversa la piana di Sibari giungendo fino ai torrenti Satanasso e Saraceno, caratterizzato da un andamento pianeggiante o dolcemente acclive dei pendii;
2. il Tratto dal km 18+000 al km 34+000 (dallo svincolo di Trebisacce all'imbocco sud della Galleria Naturale Roseto I), caratterizzato dalla presenza di terrazzamenti costieri e di numerosi torrenti con versanti ripidi e una marcata instabilità;
3. il Tratto dal km 34+000 a fine intervento, inserito nel corridoio formato dalla SS 106 Jonica esistente e l'asse della Ferrovia Jonica.

Per il primo tratto il Proponente ha previsto un tracciamento unico in asse, con carreggiate affiancate; per gli altri due tratti sono stati previsti due tracciamenti indipendenti lì dove si è reso necessario viaggiare su carreggiate separate, e, quando possibile, è stata confermata la scelta progettuale con un unico asse di tracciamento.

Il Proponente ha evidenziato le seguenti criticità, emerse in fase di progettazione definitiva:

- **"presenza di gas:** durante la fase di indagine si è riscontrata la presenza di gas (metano e idrogeno solforato) in forma distribuita e lungo l'intero tracciato;
- **caratteristiche geotecniche scadenti:** le prove effettuate in situ e le analisi di laboratorio sui campioni hanno evidenziato una struttura d'ammasso più scadente di quella prevista in fase di Progetto Preliminare;
- **fenomeni di dissesto del versante:** la zona terminale del progetto interferisce a nord con aree suscettibili di movimenti franosi, nello specifico, in prossimità dell'abitato di Roseto è presente la formazione delle Argille Varicolori, materiale classicamente soggetto al dissesto;
- **presenza di agenti aggressivi come i solfati:** per ogni parte di opera in c.a. interessata dal problema, il relativo progetto è stato mirato ad un'ottimizzazione strutturale in grado di sfruttare utilmente l'aumento di resistenza resosi necessario per la salvaguardia della durabilità dell'Opera."

A seguito delle indagini, il Proponente ha redatto varianti plano-altimetriche che hanno interessato essenzialmente la seconda parte dell'infrastruttura, dallo Svincolo di Trebisacce fino a fine tracciato, lasciando inalterate le soluzioni del progetto che si sviluppa nella piana di Sibari, coincidente con il Tratto 1 prima descritto.

In particolare, sono state adottate **due varianti plano-altimetriche:** la prima, sul Tratto 2 (dallo Svincolo di Trebisacce allo svincolo di Roseto Capo Spulico) per portare il tracciato a una quota superiore, al fine di ridurre gli scavi in galleria naturale; la seconda, sul Tratto 3 (dallo Svincolo di Roseto Capo Spulico a fine intervento), porta il tracciato della galleria naturale Roseto su un asse significativamente spostato in direzione della costa Jonica, al fine di migliorarne l'andamento rispetto alle frane presenti.

Per il tratto iniziale **Tratto 1**, dal km 0+000 al km 18+000, che non ha subito varianti sostanziali, il Proponente ha elaborato tutti i documenti necessari alla Verifica di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 103/2007 di cui al presente parere.

1.1 VARIANTI DEL PROGETTO DEFINITIVO IN VALUTAZIONE AMBIENTALE

Come descritto nel precedente paragrafo, lungo il **Tratto 1**, dal km 0+000 al km 18+000, non sono state previste varianti sostanziali ma solo le variazioni geometriche di alcuni svincoli e lievi modifiche alla

livelletta stradale, con conseguenti ricadute sui viadotti in particolare e su tutte le opere d'arte maggiori in generale.

Relativamente al **Tratto 2**, dal km 18+700 al km 31+800, le scelte progettuali sono state condizionate dal riscontro di criticità di natura geologica quali atmosfere esplosive, scadenti caratteristiche geotecniche e ambienti aggressivi che hanno portato a una sostanziale modifica della livelletta stradale, innalzata per limitare le opere interrato, introducendo le seguenti varianti:

1. la modifica relativa alla Galleria Naturale Trebisacce;
2. la trasformazione delle Gallerie Naturali Schiavi, Potresino, Celogreco e Taviano nelle omonime nuove Gallerie Artificiali;
3. l'eliminazione delle Gallerie Artificiali Pagliaro, Rovitto, Stellitano, Amendolara 1 e Amendolara 2, con relativa comparsa di tratti in rilevato o trincea;
4. la comparsa dei nuovi Viadotti Stellitano, Celogreco e Amendolara in sostituzione dei relativi tratti in rilevato;
5. il sostanziale innalzamento e l'allungamento di tutti i viadotti di progetto.

Relativamente al **Tratto 3**, dal km 31+800 a fine lotto, di estensione complessiva di circa 6 km, sempre a causa delle criticità di natura geologica elencate in precedenza, a cui si aggiunge un fenomeno deformativo "profondo" registrato in corrispondenza di un versante interessato nel Progetto Preliminare dalla realizzazione di una Galleria Naturale (Roseto), il Proponente ha previsto un tracciato plano-altimetrico alternativo a quello previsto dal Progetto Preliminare che ha comportato:

1. l'accorciamento della Galleria Naturale Roseto (Roseto I) e l'introduzione di una breve ulteriore galleria naturale (Roseto II);
2. l'introduzione dei Viadotti Castello e Annunziata;
3. l'introduzione di una nuova Galleria Artificiale (Roseto III).

Inoltre, per contenere il contesto deformativo del versante, constatato durante la precedente fase progettuale, nell'area di versante compresa tra i fossi Castello e Annunziata, il Proponente ha definito un apposito intervento progettuale in grado di aumentare i relativi margini di sicurezza prevedendo un sistema a pettine di diaframmi drenanti, da realizzare con interasse di 40 m, spinti fino a una profondità media di 20 m dal piano campagna ed estesi per circa 100 m a monte dell'attuale SS 106 Jonica.

2. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente paragrafo si esamina sinteticamente lo Studio di Impatto Ambientale relativo alle varianti sostanziali introdotte con il Progetto Definitivo presentato dal Proponente in data 06/02/2014.

Come già precedentemente evidenziato, il progetto, nel corso dell'istruttoria VIA, è stato oggetto di proposte di modifiche ed integrazioni, così come riportato nei successivi paragrafi, fino a giungere alla definizione di **Progetto Definitivo Integrato** di cui al par. 7.

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il progetto denominato "Lavori di costruzione del 3° Megalotto della SS 106 Jonica – Cat. B – Dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)" costituisce parte del Megalotto 3, elemento cardine nel progetto di trasformazione del Corridoio Jonico in infrastruttura stradale di grande comunicazione con funzione di collegamento dei litorali ionici della Calabria, della Basilicata e della Puglia.

L'esame degli strumenti di pianificazione, a scala vasta e a scala comunale, condotta dal Proponente nell'aggiornamento allo Studio di Impatto Ambientale presentato con il Progetto Preliminare, ha reso possibile la verifica della previsione dell'opera all'interno dei massimi strumenti di pianificazione del territorio e del grado di coerenza esistente, con particolare riferimento al settore dei trasporti e alla vincolistica ambientale.

Sono stati analizzati i seguenti Piani e/o Programmi:

- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e lo SNIT;
- il Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria;
- il Programma Operativo Regionale Calabria FSE 2007-2013;
- l'Accordo di Programma Quadro Infrastrutture di Trasporto della Calabria;
- il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria;
- il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Calabria;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including "FM", "see", and "5"]

- la Pianificazione Provinciale, relativamente alla provincia di Cosenza;
- la Pianificazione Comunale.

È stato inoltre analizzato il Sistema dei vincoli e delle Tutele ambientali, partendo dal quadro vincolistico nazionale fino a giungere alle indicazioni dettate dalle Norme di Attuazione dei PRG dei comuni interessati dall'opera.

2.1.1 *La programmazione e pianificazione a livello nazionale*

Il 3° Megalotto della SS 106 Jonica è inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) e ricade nell'ambito di applicazione della Legge n. 443/2001 recante delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi di interesse nazionale; è inoltre previsto nell'"Intesa Generale Quadro – Accordo di programma per il sistema delle infrastrutture di trasporto nella Regione Calabria" stipulato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministero delle Infrastrutture, dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e dalla Regione Calabria in data 16 maggio 2002, dove viene indicato al punto "Corridoi autostradali e stradali" il completamento della autostrada Jonica E90 Lecce – Taranto – Sibari – Reggio Calabria.

L'intervento è inserito nel piano Decennale Anas 2003-2012 ed è previsto nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 – Legge Obiettivo.

Il **Piano Generale dei Trasporti** ha lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome in materia di trasporti, attraverso l'individuazione delle azioni finalizzate alla costruzione e alla funzionalità dei corridoi plurimodali, dei sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti, interporti), dei sistemi organizzativi, fino a raggiungere l'ambito urbano.

Nel PGT approvato nel marzo 2001 dal Consiglio dei Ministri, tra le proposte di potenziamento delle principali direttrici infrastrutturali del Paese, trovano posto, per la Calabria, le ferrovie Battipaglia Reggio e Lamezia - Catanzaro, l'autostrada Salerno Reggio e la **Statale 106 "Jonica"**.

Il PGT si propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, individuando in primo luogo gli elementi di criticità, quali:

- la presenza di fenomeni di congestione;
- la fragilità del sistema in seguito ad eventi accidentali;
- gli eccessivi carichi sull'ambiente;
- l'elevata incidentalità stradale.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema infrastrutturale di trasporto di rilevanza nazionale e individuarne le aree di crisi, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, SNIT, rappresentato dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

La rete SNIT è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana e interconnessa alle aree metropolitane delle regioni settentrionali;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud.

All'interno della rete stradale dello SNIT, il PGT ha individuato una sottorete, chiamata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese tra i quali figura la **S.S. 106 Jonica** quale asse longitudinale orientale.

In particolare la SS 106 Jonica costituisce l'elemento principale della dorsale jonica Taranto - Reggio Calabria, collegando non solo due aree a elevata valenza economica (pianura pugliese e piana di Sibari), ma anche importanti centri d'interesse regionale e interregionale, come i porti di Sibari, Crotona, Melito Porto Salvo, Saline Joniche e Reggio Calabria, gli aeroporti di Crotona e di Reggio Calabria, l'area industriale di Crotona.

2.1.2' *La programmazione e pianificazione a livello regionale*

2.1.2.1 *Il Piano Regionale dei Trasporti*

L'ultimo Piano dei Trasporti della Regione Calabria approvato risale al 1996 (BURC n° 40 del 11/04/1997), a esso fa seguito la proposta di modifica del 2003 che fa riferimento all'approccio a sistema del Piano Generale dei trasporti del 2001 e non ai trasporti come sommatoria delle singole infrastrutture. Il nuovo PRT non è stato ancora approvato dal Consiglio Regionale.

Il 28 Gennaio 2013 su proposta dell'Assessore ai Trasporti, Luigi Fedele, sono state approvate dalla Giunta regionale le "Linee guida del Piano regionale dei Trasporti".

Tra gli obiettivi c'è la **realizzazione di una nuova arteria che sostituisca l'attuale Statale 106, non sovrapposta a quella attuale**, prevedendo la progressiva realizzazione di lotti funzionali e l'ammodernamento delle trasversali.

Con Delibera n.286 del 05-08-2013 della Giunta Regionale, sono state approvate le Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti nella versione finale, rivista rispetto alla versione approvata con D.G.R. n. 30 del 28/01/2013, dopo la prevista condivisione con tutti gli stakeholder. Il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti è in fase di redazione, coerentemente con le Linee Guida aggiornate.

2.1.2.2 Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Calabria

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria, con le relative Norme Tecniche, è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28/12/2001.

Con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 27 del 2 agosto 2011, sono state approvate le modifiche alle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia del PAI.

Tra gli allegati al Quadro di Riferimento Programmatico figurano i tematismi del PAI, ai quali sono stati sovrapposti i tracciati di Progetto Preliminare e di Progetto Definitivo; con riferimento al **Rischio Idrogeologico**, il Proponente rileva come nell'area in esame insiste un solo fiume – il Crati – e una serie di torrenti e fiumare che tagliano trasversalmente il territorio fino a raggiungere il mar Jonio.

Il PAI descrive il territorio in oggetto attraverso l'inserimento delle:

- **aree storicamente soggette al rischio idraulico** (aree storicamente inondate dalle alluvioni del 1955 e del 1953 e da quelle più recenti – 1996/2000) - nell'area in esame corrispondenti all'area di Roseto Capo Spulico, area di esondazione del Torrente Ferro e di qualche Canale a Nord del T. Ferro;
- **aree, zone e punti di attenzione**, perimetrate diversamente dalle aree a rischio R1,2,3 e 4 - individuate lungo gli alvei di tutti principali corsi d'acqua relativi al territorio in esame;
- **area inondabile per rottura di sbarramento**, relativa alla piana di Sibari.

Con riferimento al **rischio frane**, si evidenzia come sul territorio Calabrese insiste un elevato indice di franosità, particolarmente concentrata in alcuni distretti morfologici.

Le priorità di analisi nella prima fase di elaborazione del PAI sono state riferite ai Comuni compresi nell'elenco di cui alla Del. N°3410 26-10-1999 (212 Comuni) nonché ai centri abitati collocati in aree di accertata Pericolosità con priorità per quelli assoggettati a misure di salvaguardia adottate ai sensi della L. 225/92.

Nonostante questa situazione geologica, dalla sovrapposizione del corridoio di progetto sulle aree perimetrate secondo le categorie delle frane attive e quiescenti (scorrimenti, colamenti, crolli colate rapide e complesse) e in zone franose attive e quiescenti (superficiali e profonde), risultano solo due aree di forte interferenza con i corridoi alternativi di progetto: l'area a Nord dello svincolo di Roseto Capo Spulico e una zona franosa in località Trebisacce.

2.1.2.3 La pianificazione territoriale e paesaggistica

La Regione Calabria non ha recepito ancora un Piano Territoriale Paesistico approvato, avendo ricevuto nel 2009, dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, le prescrizioni a cui ottemperare sulla prima stesura del 2003.

Con delibera n° 377, del 22 Agosto 2012 è stato approvato dalla Giunta Regionale il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria (QTRP), all'interno del quale il territorio calabrese è suddiviso in 16 Ambiti (APTR), in cui sono individuate 39 Unità Paesaggistiche (UPTR); l'Ambito interessato dalle opere in oggetto è l'**Ambito 9, dello Ionio Cosentino**, e in particolare sono interessate le **Unità di Paesaggio 9.b (Sibaritide) e 9.c (Alto Ionio Cosentino)**.

L'Unità di paesaggio denominata **Sibaritide (9b)** consiste in una porzione di territorio interessata da un urbanizzato diffuso che occupa una parte della fascia costiera ionica, compreso tra le estreme propaggini della catena montuosa del Pollino a nord e dell'altopiano siliano a sud. L'area, a pendenza variabile, risulta compresa tra la linea di costa e la cima del Cozzo del Pesco, la quota più alta nel comune di Rossano. Il territorio è caratterizzato dal paesaggio della pianura alluvionale della Piana di Sibari, contraddistinto da numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio e dal fiume Crati, a regime fluviale, con i suoi numerosi affluenti che costituiscono per il territorio fonte principale per l'irrigazione in agricoltura.

La coltura agricola prevalente dell'area è quella degli agrumi, ulivi e peschi, che si alternano ad aree destinate a vigneto e a coltivazioni di tipo estensivo (grano, frumento ecc.). La Sibaritide rimane l'unica zona risicola del sud Italia. Rimangono inoltre piccoli appezzamenti coltivati a pistacchi. L'insieme della vegetazione è rappresentato da boschi di pini e querce soprattutto lungo le rive dei fiumi e lungo i canali. Rimboschimenti a pini, querce ed eucalipti; presente e diffusa anche la macchia mediterranea costituita da

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'IS', '7', and various scribbles.

ginestra, agave, fico d'india, erica arborea, corbezzolo e leccio.

Dal punto di vista percettivo e del paesaggio, l'area ha la configurazione del paesaggio della riforma agraria ancora ben conservata, con gli appoderamenti tipici della costa ionica metapontina e della piana del Crati. Si rileva, inoltre, la spiccata valenza percettiva del sistema paesistico unitario costituito dalla pineta litoranea e delle fasce ripariali del fiume Crati.

Dal punto di vista delle componenti insediative e storico-culturali, al 1990 si registra la presenza di tre poli significativi: l'urbanizzato sviluppatosi in anni meno recenti intorno allo scalo ferroviario, e i due insediamenti turistici recenti di Marina di Sibari e dei cosiddetti "Laghi" di Sibari. Gli ambiti individuati sono rimasti sostanzialmente stabili, senza variazioni significative rilevabili fino al 2006. La piana di Sibari è inoltre caratterizzata dalla presenza del Parco archeologico Sibaritide.

L'Unità di paesaggio denominata **Alto Ionio Cosentino (9c)**, caratterizzata da un medio grado di urbanizzazione lungo la fascia costiera e basso nella zona interna collinare con la presenza di urbanizzato diffuso, consiste in una porzione di territorio situato sul confine calabro-lucano, compreso tra Francavilla Marittima a sud e Roseto Capo Spulico a nord. Il territorio è caratterizzato da un paesaggio marino-collinare; agricolo-boschivo, geomorfologicamente costituito da una stretta fascia litoranea bassa e sabbiosa a cui si contrappone una zona interna collinare costituita da pendici acclivi di natura prevalentemente granitico-cristallina. Numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio attraversano il territorio a spiccato carattere di fiumara. L'area è delimitata a nord dal torrente San Nicola e a sud dalla fiumara Saraceno, i torrenti Ferro, Canna, Straface, Pagliara e il canale di Cordona.

Lungo la fascia costiera e collinare è frequente la presenza dell'ulivo di vecchio impianto che si alterna ad aree destinate a vigneto e a coltivazioni di tipo estensivo. La fascia costiera e pedemontana è interessata da rimboschimenti di pino marittimo, mentre nella zona interna si trovano boschi di querce caducifoglie e pino intervallati da coltivazioni e macchia mediterranea.

L'unitarietà percettiva del paesaggio è rilevabile da estese aperture visuali lungo la direttrice infrastrutturale della SS 106 e della ferrovia, oltre a numerosi punti belvedere, tra cui spicca la Torre di Albidona, memoria dei presidi di difesa dell'alta ionica. I caratteri percettivi emergenti sono legati all'immagine di un paesaggio ancora prevalentemente rurale, con una diffusa presenza di colture arboree da frutto, solcato da fiumare scarsamente antropizzate e ricche di naturalità, in particolare alla confluenza con il litorale marino.

Dal punto di vista delle componenti insediative e storico-culturali, l'area ha mantenuto un carattere prevalentemente rurale, con due episodi significativi di trasformazione insediativa, l'area di espansione verso nord-est dell'abitato di Trebisacce e l'insediamento di Marina di Amendolara. Si sottolinea, infine, la presenza di alcuni elementi architettonici di pregio come le torri, in particolare la torre saracena in buono stato di conservazione, e il grande insediamento rurale in collina oltre che le diverse masserie diffuse sul territorio.

2.1.2.4 *Intesa Generale Quadro*

L'Accordo di Programma Quadro Infrastrutture di Trasporto della Calabria è stato sottoscritto il 29 luglio 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Calabria.

In particolare, il successivo Accordo di Programma Quadro "Sistema delle infrastrutture di Trasporto" del 3 agosto 2006, è un atto coordinato ed integrato che comprende n.123 interventi distribuiti tra il settore stradale, portuale, aeroportuale e ferroviario, e che ha ricompreso gli interventi del settore dei trasporti - comparto strade - della regione Calabria già attivati nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n.121/2001. Le opere previste sono articolate secondo cinque macro-tipologie:

- Corridoi autostradali e stradali;
- Corridoi ferroviari;
- Collegamento plurimodale permanente per l'attraversamento dello Stretto Calabria-Messina;
- Hub interportuali;
- Reti idriche e acquedotti.

Per la realizzazione di queste infrastrutture l'Accordo prevede, inoltre, una stretta e opportuna collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

2.1.3 *La programmazione e pianificazione a livello provinciale*

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cosenza è stato adottato dal Consiglio Provinciale con delibera n. 0038 in data 27/11/2008.

Il PTCP assume il ruolo di strumento di Pianificazione di area vasta e delinea il quadro di regole, strategie e obiettivi entro cui va costruita la programmazione urbanistica comunale, quali: le scelte di salvaguardia e

valorizzazione ambientale; le scelte di tutela e valorizzazione delle risorse idriche e energetiche, nonché la programmazione e l'utilizzo di tutte le risorse naturali d'interesse sociale ed economico; le scelte riguardanti la struttura urbana e i processi di antropizzazione del territorio, sia pure con valenza esclusivamente di indirizzo per la Pianificazione Comunale; le scelte riguardanti l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi pubblici di interesse provinciale, affrontate attivando un processo di pianificazione.

La Provincia di Cosenza ha inoltre attribuito a questo strumento di pianificazione una valenza paesistica, ciò in quanto essa è strategicamente legata da una parte alla valutazione fortemente negativa del modello di sviluppo e di uso del territorio perseguito fino a oggi e dall'altra alla possibilità di costringere i soggetti istituzionali e non operanti sul territorio, alla ricerca e alla promozione di un modello diverso e sostenibile di sviluppo e di uso del territorio. In particolare il Piano si struttura a partire dall'analisi degli elementi costitutivi della struttura territoriale di progetto, è suddiviso nel Sistema Infrastrutturale, nella Struttura Ambientale, nel Sistema economico e produttivo e nel Sistema insediativo e armatura urbana.

All'interno della Struttura Ambientale, il Piano descrive il "Sistema della tutela paesaggistica", un insieme d'indirizzi che assumono valore di norme attuative per gli ambiti vincolati e fissano i criteri metodologici per la formazione dei piani urbanistici comunali.

Il Proponente ha sovrapposto i tracciati di progetto (Progetto Preliminare e Progetto Definitivo) agli allegati grafici del PTCP, e ha messo in evidenza gli elementi caratterizzanti il territorio interessato dal passaggio del tracciato di progetto, che risulta qualificato soprattutto dalla particolare struttura idrografica costituita dai torrenti e dalle fiumare; questo sistema "a pettine" è individuato nel Piano attraverso le aree degli ambiti fluviali (AS idro), nei quali è vietata la costruzione di nuove strade veicolari (quelle cioè non previste dal PRT) e l'estrazione di inerti in alveo fino all'approvazione del Piano Regionale delle Cave.

Oltre a ciò il Piano individua ulteriori elementi ambientali e paesaggistici relativi alla particolare qualità e tipicità dell'ambiente e del paesaggio. Tali zone comprendono i perimetri relativi alle Riserve Regionali (RNR: RNR1 Foce del Crati; RNR4 Fiumara Ferro; RNR5 Fiumara Saraceno) e alle aree di salvaguardia e valorizzazione della fascia costiera (LGA - Zona Costiera di Pregio Ambientale nella quale si riscontra un limitato grado di antropizzazione e TC: area tra il Fiume Crati e il Torrente Raganello, e area tra il Torrente Avena e Ferro). In questi ambiti il Piano prescrive la tutela ambientale, che prevede il mantenimento della situazione attuale sia nel suo insieme che nei singoli elementi.

2.1.4 Sistema della pianificazione urbanistica e degli strumenti di attuazione

Il tracciato stradale del tratto della nuova SS 106 Jonica in oggetto, dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) Megalotto 3, interessa i Comuni di Cassano allo Jonio, Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, Villapiana, Trebisacce, Albidona, Amendolara e Roseto Capo Spulico, tutti appartenenti all'ambito amministrativo della Provincia di Cosenza.

Tranne i Comuni di Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, dotati di Programma di Fabbricazione, tutti gli altri territori comunali interessati sono coperti da Piani Regolatori Generali vigenti o Piano Strutturale Comunale.

In allegato al Quadro di Riferimento Programmatico, il Proponente ha messo in evidenza il rapporto funzionale tra l'opera e i territori comunali, così come indicati dalle stesse amministrazioni in sede di Conferenze di Servizi. Di seguito vengono riepilogate, per ciascun Comune, le destinazioni d'uso previste dai vari Piani Regolatori Generali vigenti, all'interno della fascia interessata dal progetto. Relativamente alle aree attraversate dal tracciato di progetto, sono state individuate le seguenti interferenze:

- **Comune di Cassano allo Jonio (PRGC)** - l'area sulla quale insiste il tracciato di progetto è compresa in zona agricola E, all'interno della quale il P.R.G. non prevede particolari prescrizioni. Il progetto attraversa il territorio di Cassano allo Jonio prevalentemente con una tipologia a raso, tranne per un tratto in viadotto che serve per risolvere l'interferenza con la ferrovia.
- **Comune di Francavilla Marittima (PdF)** - il tracciato stradale che interessa il territorio amministrativo di Francavilla Marittima è precisamente la porzione del tracciato che va dal km 6,7 al km 9,4. L'opera di progetto attraversa con una tipologia a raso una zona territoriale omogenea "E-agricola".
- **Comune di Cerchiara di Calabria (PdF)** - le aree comunali interessate dall'opera sono aree "E-agricole", sottoposte alle specifiche delle N.T.A., e l'area lineare di "rispetto stradale e ferroviario" lungo l'intersezione dei due assi di progetto con l'asse dell'attuale SS 92. Nel territorio di Cerchiara di Calabria il tracciato prevede uno svincolo sulla statale n°92.
- **Comune di Villapiana (PSC)** - il tracciato di progetto, percorrendo un corridoio molto interno, risulta compatibile con le previsioni di trasformazione o di tutela indicate dal Piano, senza

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

attraversare la fascia costiera più densamente urbanizzata e più vincolata. L'opera attraversa per la maggior parte aree agricole, e in particolare: TAF1- Aree di valore naturale ed ambientale; TAF2- Aree boschive; TAF3- Ambiti agricoli di valenza paesaggistica; TAF4- Ambiti ad alta vocazione di produttività agricola; TAF6- Invasi e alvei di corsi d'acqua.

- **Comune di Trebisacce (PRGC)** - come per i Comuni confinanti, il tracciato attraversa per la maggior parte aree "E1- agricole". In corrispondenza dello svincolo di Trebisacce al km 18,7 il tracciato attraversa la zona "E3- Aree destinate a verde di sperimentazione" (art. 22 delle NTA vigenti): *"Si tratta di un'area situata a monte della Variante alla SS. 106, lungo i confini fra i territori di Trebisacce e Villapiana. È una zona agricola, inedificata. Obiettivo prioritario del P.R.G. è la realizzazione di un'area destinata alla sperimentazione agraria e forestale. A tale scopo è consentita la realizzazione di serre, depositi per attrezzi e piccoli laboratori d'analisi purché realizzati in materiali eco-compatibili. È altresì ammessa la realizzazione di stalle sperimentali, recinti per gli animali e quant'altro possa essere riconducibile all'introduzione di innovazioni nel settore agricolo."*

Inoltre, dalla sovrapposizione del PRG con il tracciato si notano limitate interferenze, tra i km 21 e 23 che interessano rispettivamente le seguenti zone omogenee: "B4- aree di riordino e completamento" per la maggior parte dell'interferenza evidenziata, per le quali si legge: *"sono le aree situate ai margini della città consolidata, interessate da fenomeni di urbanizzazione incontrollata episodica o frammentaria. La destinazione d'uso prevalente è quella residenziale. Obiettivo del P.R.G. è quello dell'utilizzazione di queste aree al fine del riordino e del completamento dei margini della città"*; "IC- aree destinate ad attività di intercollettivo"; "B3- aree di espansione già lottizzate", art. 14 bis NTA: *"Le aree incluse nelle Zone B3 sono quelle per le quali sono stati approvati i piani attuativi (P.L.), la cui realizzazione avverrà secondo gli indici di riferimento e nel rispetto delle convenzioni già stipulate"*; "D3- piano di insediamento produttivo già assegnato", art. 19 NTA; "E4 - Aree verdi di notevole interesse paesaggistico ed ambientale" ;art. 23 NTA. Inoltre s'intersecano le aree "F4- verde di rispetto" relative ai numerosi canali e torrenti (Saraceno, Marzuca, Scarpelli, Pagliaro, Monaco, ecc.) presenti sul territorio comunale.

- **Comune di Albidona (PRGC)** - il nuovo tracciato stradale percorre tutto il territorio comunale in galleria, risultando visibile solo al confine a nord con Amendolara per il viadotto di superamento del torrente Avena.
- **Comune di Amendolara (PRGC)** - il tracciato di progetto attraversa prevalentemente zone "E1- agricola", oltre a limitate interferenze con le zone: "Verde di salvaguardia", "Aree di rispetto associative" e "D3- Marina Insediamenti produttivi commerciali". La tipologia del tracciato alterna tratte in galleria e in rilevato con l'eccezione, in corrispondenza dei torrenti, di tre tratti in viadotto: Straface, della Donna e Ferro.

Il Piano, inoltre, attraverso l'art. 10 delle NTA: "norme particolari per le zone a vincolo speciale", subordina tutte le aree sottoposte all'attenzione del vincolo idrogeologico alle prescrizioni del R.D.L. 3267/23 e del P.A.I. della Regione Calabria, significando che in caso di contrasto con il suddetto PRG queste ultime sono prevalenti. Lo stesso fa per le aree gravate da vincolo paesaggistico ed ambientale di cui al D.L. 42/2004 e alla L.R. 23/90, per le quali ribadisce la necessità dell'autorizzazione paesistico-ambientale di cui alla normativa regionale così come modificata dall'art. 61 comma 3 della legge urbanistica regionale 19/2002. La trasformazione delle zone gravate da vincolo archeologico è subordinata all'autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

- **Comune di Roseto Capo Spulico (PRGC)** - dal km 33+000 al km 38+000 circa, l'asse della nuova strada percorre quasi completamente in galleria l'ultimo tratto dentro il territorio comunale di Roseto Capo Spulico. Le zone interferite sono l'area D9 - Area Per Attrezzature Alberghiere; RB1 - Area Di Completamento Intensivo; RB2 - Area Di Completamento Semintensivo; RB3 - Area Di Completamento Semintensivo; RC2 - Area di Espansione Resid. Paese e Marina; D2 - Area per Attività Artigianali e Commerciali; D5 - Area a servizio del Litorale; F6 Area destinate a verde di sperimentazione; F2 Aree a carattere instabile - F3 Aree destinate a verde di salvaguardia e rispetto e la zona V Area per verde pubblico e impianti sportivi. Terminato il tratto in galleria, torna a esserci coincidenza tra la sede stradale di progetto e la superficie territoriale del comune a nord all'innesto con l'attuale SS. 106, al km 38,0.

2.1.5 Il Sistema dei vincoli e delle tutele ambientali

Con riferimento al sistema vincolistico, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in

evidenza i seguenti vincoli areali e puntuali:

- **Parchi Nazionali e Riserve Naturali** - l'area interessata dal progetto non interferisce con alcun Parco Nazionale e/o Riserva Naturale Statale, tuttavia è presente l'adiacente Parco Nazionale del Pollino che confina sul lato Ovest dell'area di studio ad una distanza di circa 6 km. Le due zone sono in continuità ecologica grazie alla presenza di corsi d'acqua e di fiumare.
- **Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)** - l'area di studio rientra per due brevi tratti nella Zona a Protezione Speciale (ZPS) dell' Alto Ionio Cosentino - IT310304, elencata nel D.M. 19/06/2009 ai sensi della Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE). L'area si sovrappone all'area IBA "Alto Ionio Cosentino", cod. 144, che comprende il letto di alcuni torrenti e fiumare che sfociano nel Mar Jonio. Le zone più importanti per l'IBA Alto Ionio Cosentino sono quelle alle basi del Pollino, non interessate dal progetto, i torrenti e le fiumare. **A oggi non è ancora stato redatto il Piano di Gestione relativa alla ZPS oggetto di analisi.**
- **Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.)** - Nell'area di progetto sono compresi due Siti di Interesse Comunitario (SIC) istituiti ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE recepita in Italia con DPR 357/97 (modificato ed integrato dal DPR 120/03) ed elencati nel DM 31/1/13.

I SIC interessati dal progetto sono:

- SIC Fiumara Saraceno – Cod. IT9310042, superficie 1053 ha - presenza di almeno un tipo di habitat naturale e/o specie prioritaria. Il Progetto prevede l'attraversamento di questo SIC tra il km 17+500 e il km 18+900.
- SIC Fiumara Avena – Cod. IT9310043, superficie 753 ha - presenza di almeno un tipo di habitat naturale e/o specie prioritaria. La superficie interessata dal SIC comprende una stretta lingua di territorio con ampiezza che va da circa 250 metri ad un massimo di circa 1200 metri. Il Progetto prevede l'attraversamento del SIC tra il km 26+950 e il km 27+250.

Altri 3 SIC si trovano geograficamente vicino all'area di progetto (ad una distanza di km 10 il primo e di km 6 gli altri due): SIC Gole del Raganello (IT9310017); SIC Casone di Sibari (IT9310052); SIC Foce del fiume Crati (IT9310044).

- **Vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267/1923)** - Nell'area interessata dall'intervento in esame, il decreto appone un vincolo diffuso sopra i territori collinari e montani, lasciano non interessate le zone costiere (dal torrente Ferro – a Nord – alla fiumara Saraceno – a Sud) e pianeggianti (la piana di Sibari lungo il fiume Crati), mentre reintroduce un vincolo in area costiera dalla fiumara Saraceno a Nord fino al fiume Crati a Sud.

2.1.5.1 I vincoli ai sensi del D.L. 42/2004 - Livello nazionale

Nell'area di studio i beni disciplinati in base alla **Parte II - Titolo I - Beni culturali**, art. 10 comma 3 lettera a) del DLgs 42/2004 – "le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante", e comma 4 lettera f) risultano:

- nel Comune di Cassano allo Jonio l'**antica città di Sibaris** (DD.M. 11-07-1962, 05-08-1969, 24-01-1970, 16-6-1970, 01-03-1974, 08-07-1975, 06-07-1976, 04-06-1976);
- nel Comune di Trebisacce la **località Broglio** (D.M. 16-05-1979);
- nel Comune di Amendolara, le emergenze isolate delle chiese dell'Annunziata, della madonna della Salute, di S. Antonio, due ville romane, villa Dora e l'abitato e la necropoli della masseria Lista (DD.M. 24-06-1974 e 19-01-1972).
- risultano vincolate le emergenze della **Torre di Albidona**, della **Torre Saracena "Casalenuovo"** del comune di Villapiana (D.M. 29-08-1989) e il **castello "Castrum Roseti"** di Roseto Capo Spulico (D.M. 26-05-1978).

In particolare:

- **Vincolo 180015** -Area Panoramica collinare caratterizzata da Lussureggiante vegetazione comprendente parte del territorio comunale di Albidona (DM 02/10/1974);
- **Vincolo 185002** -Zona dei Comuni di Albidona, Amendolara e Trebisacce;
- **Vincolo 180019** - Area Panoramica Costiera ricca di vegetazione e sita nel Comune di Cassano Jonio (DM 23/01/1976);

I beni disciplinati in base alla **Parte III - Titolo I - Capo II - Beni paesaggistici** risultano:

- i vincoli effettivi che interessano il corridoio risultano quelli relativi alle fasce fluviali per una profondità di 150 metri, ex lege 431/85, dei torrenti (da nord a Sud) Ferro, Straface, Avena, Pagliaro, Satanasso, Fiumara Saraceno Raganello, e del fiume Crati (art.142 comma 1 lettera c del D.L. vo 2004).
- le aree di studio ricadono in "territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o

danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n. 227" (art.142 comma 1 lettera g del D.Lgs.42./2004). In base al decreto, alcune aree perimetrare all'interno dei territori comunali di Cassano allo Jonio, Trebisacce, Albidona, Amendolara e corrispondenti a zone di interesse naturale panoramico e paesistico risultano sottoposte alle norme di tutela e salvaguardia ai sensi D. Lgs. n. 42/2004 art.136.

Si riportano di seguito rispettivamente l'elenco dei *beni monumentali* e dei *siti archeologici* presenti nei comuni interessati dal progetto.

Comune	Oggetto del vincolo	Vincolo	Riferimenti normativi
Albidona	Torre Costiera	Monumentale	Dm 07/02/1939
Amendolara	Fx Tempio Pagano Trasformato in Chiesa Dell'annunziata (detta Anche Cappella Dei Greci)	Monumentale	Dm 18.01.1914 Ex Legge 364/1909, Rinnovo Udr 487 Del 14.01.2010
Amendolara	Palazzo "Grisolia" (Fd Annessa Chiesa San Domenico)	Monumentale	Dm 02.02.1990
Amendolara	Castello	Monumentale	Dm 30.09.1994
Cassano allo Jonio	Torre Detta Di Milone	Monumentale	Notifica Del 18.11.1935
Cassano allo Jonio	Palazzo Nola	Monumentale	D.M. 16.06.1986
Cerchiara di Calabria	Palazzo Della Piana	Monumentale	D.M. 23.11.1987
Cerchiara di Calabria	Palazzo Rovitti	Monumentale	D.M. 13.12.1989
Cerchiara di Calabria	Palazzo Zuccaro Con Giardino	Monumentale	D.M. 20.10.1992
Cerchiara di Calabria	Palazzo Pistocchi	Monumentale	D.M. 16.09.1997
Francavilla Marittima	Palazzo Della Piana	Monumentale	Notifica Del 10.01.1935
Roseto Capo Spulico	Castello Petrae Roseti	Monumentale	Dm 19/11/1915
Roseto Capo Spulico	Castello Denominato " Castrum Roseti"	Monumentale	Dm 20/05/1970
Roseto Capo Spulico	Castello Denominato "Petrae Roseti	Monumentale	Dm 26/03/1979
Roseto Capo Spulico	Magazzino Del Castello	Monumentale	Dm 26/03/1979
	"Petrae Roseti"		
Trebisacce	Palazzo Falabella	Monumentale	D.M.05/04/1916 - 05/04/1916 - 05/04/1916.
Villapiana	Palazzo Duchi Di Monteleone Pignatelli	Monumentale	Dm 15/05/1913
Villapiana	Torre Rotonda Detta Di Casalnuovo	Monumentale	Dm 15/05/1913
Villapiana	Resti Del Castello feudale Con Torre Rotonda E Costruzioni Merlate.	Monumentale	Dm. 15.05. 1913
Villapiana	Palazzo Le Noci	Monumentale	Dm 15.05. 1913
Villapiana	Resti Del Convento E Della Chiesa Dei Minimi Francescani	Monumentale	D.M.08/04/1968
Villapiana	Palazzo Barletta	Monumentale	D.M. 13/12/1989
Villapiana	Torre Saracena o Di Casalnuovo	Monumentale	D.M.29/08/1989
Villapiana	Torre Cerchiara Della Guardia A Magazzino	Monumentale	D.M. 488 Del 14/01/2010
<i>Elenco beni monumentali</i>			

Comune	Località	Oggetto del vincolo	Vincolo	Riferimenti normativi
Amendolara	Annunziata-S. Antonio	Castellum aquae, cisterne (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	D.M. 5.7.1975
Amendolara	Masseria Lista	Strutture romane (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	D.M. 24.6.1974
Amendolara	S. Nicola	Abitato protostorico	Archeologico	D.M. 19.1.1972
Amendolara	Occhio Petroso	Necropoli	Archeologico	D.M.P.I. 28.03.1969
Cassano allo Ionio	Fraz. Casabianca e Parco del Cavallo	Strutture di epoca romana	Archeologico	D.M. 11.7.1962
Cassano allo Ionio	Fraz. Parco dei Tori	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 5.8.1969
Cassano allo Ionio	Sibari	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 24.1.1970
Cassano allo Ionio	Lattughelle	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 16.6.1970
Cassano allo Ionio	Parco archeologico di Sibari	Strutture di epoca greca e romana	Archeologico	D.M. 1.3.1974 D.M. 8.7.1975 e rett. D.M. 6.7.1976
Cassano allo Ionio	Pavofella	Grotta con insediamenti preistorici	Archeologico	Art. 4 3303 del 29.08.1977
Francavilla Marittima	Timpone della Motta	Resti VIII-IV sec.	Archeologico	D.M. 11.01.1978
Francavilla Marittima	Macchiabate	Resti necropoli	Archeologico	D.M. 16.05.1979
Francavilla Marittima	Macchiabate	Resti necropoli	Archeologico	D.M. 21.09.1981
Trebisacce	Broglio	Abitato pre-e protostorico	Archeologico	D.M. 16.5.1979

Elenco siti archeologici

2.1.5.2 Provvedimenti di tutela del patrimonio artistico archeologico e culturale

I vincoli attribuiti dallo Stato nel territorio in esame, ricadono su una parte notevolmente esigua rispetto al numero delle presenze attestate. Essi sono rappresentati sia da vincoli archeologici, sia da vincoli monumentali (edifici o elementi architettonici), entrambi regolati da diverse leggi imperniate sul D.L. 42/2004.

I vincoli archeologici sono rappresentati dai tre maggiori complessi del territorio:

- la grande area archeologica con i resti di una parte delle tre città antiche sovrapposte di Sibari, Thurii e Copia nel Comune di Cassano allo Ionio (l'altra parte delle città, non compresa nella porzione in esame, si estende nel Comune di Corigliano Calabro);
- l'area archeologica in Loc. Broglio, nel Comune di Trebisacce, su cui si estende l'insediamento indigeno pre e protostorico;
- i resti tardo-romani della *Statio di Ad Vicesimum*, nel comune di Amendolara.

I vincoli monumentali sono rappresentati da:

- gli edifici dei centri urbani di Amendolara, Trebisacce, Roseto Capo Spulico e Villapiana;
- le torri costiere Saracena e di Albidona.

L'unica zona interferita indirettamente dal tracciato del progetto con un attraversamento effettuato in galleria è rappresentata dall'area archeologica di Broglio di Trebisacce.

Inoltre la ricognizione archeologica finalizzata all'individuazione di eventuali aree con presenza di materiali o strutture antiche, è stata condotta attraverso la copertura sistematica delle zone interessate dal tracciato, comprese le aree degli svincoli, per una larghezza di m 150 per ogni lato della strada.

2.1.6 Rapporto di coerenza e conformità tra l'opera e la pianificazione territoriale

L'intervento in esame è inserito nell'elenco degli itinerari europei di grande comunicazione (E90) e perciò è classificata nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Calabria come arteria della rete di primo livello.

L'analisi di tutti gli strumenti di programmazione relativi alle questioni logistiche e del traffico ha messo in evidenza l'esigenza del completamento dei corridoi autostradali adriatico-jonico e tirrenico fino a Reggio Calabria, oltre al miglioramento dell'accessibilità al territorio regionale mediante il recupero, dal punto di vista funzionale, della rete esistente.

Il Proponente dichiara che *"dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello nazionale e regionale è emersa una sostanziale coerenza con l'intervento proposto. Confrontando il PGT, il PRT, la Del. Cipe N°121/2001, il POR e il suo Complemento di Programmazione e infine l'Intesa Generale Quadro tra la Regione Calabria e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si deduce che i lavori relativi all'ammodernamento in nuova sede del tratto di statale in oggetto risultano in assoluta coerenza con quanto previsto e auspicato da quella ricca quanto articolata pianificazione di settore"*.

Inoltre, *"da questo Studio emerge che la sostenibilità dell'intervento in oggetto risiede innanzi tutto nella risoluzione dei problemi ambientali e trasportistici che il vecchio tracciato della statale presenta, tra cui la difficoltosa convivenza con i centri costieri ormai densamente urbanizzati e la pericolosità che ne discende, e l'inadeguatezza funzionale della strada alla classificazione stabilita dal CNR"*.

Infatti, attualmente lo stato di difficile percorribilità dell'itinerario Jonico determina il ben noto trasferimento di una parte cospicua dei suoi traffici "naturali" sulla A3; l'intervento di adeguamento di tutto il corridoio jonico permetterà, tra l'altro, di riequilibrare il rapporto tra viabilità e territorio servito, oggi profondamente alterato.

In particolare, la realizzazione della tratta Cassano allo Jonio/Roseto Capo Spulico non solo completa il collegamento Sibari/Taranto (la tratta Roseto Capo Spulico/Taranto risulta già adeguata) ma - attraverso la SS 534 Sibari/Firmo e l'A3 - costruisce quello Reggio Calabria/Taranto/A14 adriatica.

Questo sistema realizza così quello che i Piani per la mobilità auspicano e cioè un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso e altamente gerarchizzato, organizzato in modo da aumentare la sua efficienza intrinseca e in grado di creare le condizioni oggettive per il maggior collegamento possibile tra gli insediamenti urbani e produttivi.

Con riferimento alla pianificazione territoriale, le indicazioni desunte dal Proponente dagli strumenti di programmazione e di vincolo dell'area (R.D. 3267/23, Piano di Bacino, DD.M. di istituzione dei vincoli ambientali e storico-archeologici e PRG comunali) *"restituiscono un territorio ricco di qualità ambientali dotato di un equilibrio sensibile alle trasformazioni e ci mettono a disposizione gli strumenti e le regole attraverso le quali perseguire interventi di indubbio interesse collettivo, disegnando i confini entro i quali condurre, amministrativamente, l'iter progettuale fino al raggiungimento della sua conformità programmatica"*.

2.1.7 Considerazioni d'istruttoria

Dalla lettura dei documenti presentati dal Proponente, non si riscontrano quesiti circa la coerenza programmatica di area vasta, essendo l'opera compresa in tutti i Piani Territoriali. Il PTCP di Cosenza prevede la realizzazione di un nuovo tracciato a monte dei centri abitati costieri avente caratteristiche autostradali, di collegamento da Reggio a Taranto, e il conseguente declassamento della SS 106 Jonica attuale a viabilità d'interesse provinciale; per la SS 106 attuale il PTCP propone il recupero dell'intero tracciato dismesso al fine di realizzare una viabilità locale a servizio degli insediamenti costieri, connessa al nuovo tracciato mediante opportuni svincoli e oggetto di una nuova e complessiva progettazione.

Relativamente al sistema vincolistico, si evidenziano i seguenti aspetti:

- dalla sovrapposizione del tracciato di progetto con gli elementi costituenti il Sistema della Tutela Paesaggistica del PTCP, **il sistema maggiormente interferito dal tracciato risulta essere quello idrografico, caratterizzato dalla presenza di torrenti e fiumare**; tra queste ultime, la fiumara Ferro e la Fiumara Saraceno rientrano tra le aree protette d'interesse regionale. Inoltre, per oltre sei chilometri, in corrispondenza dello svincolo di Cassano, fino al Torrente Raganell, e subito a nord dello svincolo di Albidona, fino al Viadotto Straface, risultano attraversate aree di particolare valenza ambientale e paesaggistica per le quali il PTCP prescrive la tutela attraverso il mantenimento della situazione attuale sia nel suo insieme che nei singoli elementi (*"i valori di qualità e di tipicità dell'ambiente e del paesaggio devono ritenersi prevalenti su ogni altro valore"*);
- il tracciato attraversa le fiumare Saraceno e Avena, in corrispondenza delle seguenti aree protette:
 - SIC Fiumara Saraceno – Cod. IT9310042 - Il Progetto prevede l'attraversamento di questo SIC tra il km 17+500 e il km 18+900;
 - SIC Fiumara Avena – Cod. IT9310043 - Il Progetto prevede l'attraversamento del SIC tra il km 26+950 e il km 27+250;
- con riferimento al PSAI, oltre alle numerose aree di attenzione per il rischio idraulico, rappresentanti il reticolo idrografico principale del territorio in esame, particolarmente estese in corrispondenza delle fiumare, si evidenzia che lo svincolo di Roseto insiste su un'area "storicamente inondata" dal Torrente Ferro;

- con riferimento ai vincoli archeologici, si evidenzia la potenziale interferenza con l'area archeologica di Broglio di Trebisacce, localizzata in prossimità dell'imbocco sud della galleria naturale di Trebisacce, l'interferenza generata dalla galleria artificiale Celogreco con un'area interessata da preesistenze di epoca arcaica, e l'attraversamento nel comune di Amendolara di un'area già sottoposta a vincolo archeologico diretto;
- nel territorio comunale di Villapiana, dal ponte Castiglione fino al Viadotto Saraceno, il tracciato di progetto attraversa aree appartenenti al "Territorio agricolo forestale", determinando un consumo di suolo di aree boschive e attraversando aree di valore naturale e ambientale, oltre agli Ambiti agricoli a valenza paesaggistica.

Handwritten signature or initials in the top right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the right margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il tracciato della nuova SS106 Jonica si sviluppa dall'innesto con la SS534 (km 365+150 dell'attuale SS.106) sino a Roseto Capo Spulico (km 400+000 dell'attuale SS106).

La strada oggetto di studio è classificata come sezione di cat. B in base al "D.M. 5 Novembre 2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e s.m.i., con velocità di progetto compresa tra 70 e 120 km/h.

È un'infrastruttura a doppia carreggiata con due corsie di larghezza pari a m 3,75, una banchina destra di larghezza m 1,75 e una banchina sinistra di m 0.50. La dimensione dello spartitraffico nei tratti in cui le carreggiate sono affiancate è al minimo pari a m 2.50 (consentendo quindi la deformazione permanente dei dispositivi di sicurezza nel rispetto delle indicazioni del Decreto sopra menzionato), mentre il margine interno risulta avere una larghezza minima totale di m 3.50. **La lunghezza totale dell'intervento è di 37,6 chilometri.**

Con la redazione del Progetto Definitivo, il tracciato della SS106 Jonica è stato oggetto di alcune varianti piano-altimetriche, considerate sostanziali e quindi analizzate nell'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e confrontato, con riferimento agli impatti ambientali sul territorio, con il tracciato approvato in sede di Progetto Preliminare.

Il Proponente ha scelto di adottare le varianti di tracciato descritte nei prossimi paragrafi a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva; da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendevano complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal progetto preliminare; la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfati, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale, e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto, tutti questi elementi hanno portato ad una variante altimetrica con innalzamento della livelletta e conseguente diminuzione delle gallerie naturali a favore dei tratti in trincea e dei viadotti, mentre la presenza del versante suscettibile di movimenti franosi ha portato a una variante piano-altimetrica negli ultimi sei chilometri di tracciato.

Pertanto, i primi 18 chilometri (dallo svincolo di Sibari allo svincolo di Trebisacce) risultano coincidenti con quanto previsto dal Progetto Preliminare, a meno di specifiche modifiche geometriche agli svincoli e di alcune piccole variazioni nei viadotti; queste modifiche possono essere considerate conseguenze dell'approfondimento del Progetto Definitivo e pertanto non sostanziali; a seguire, nel tratto compreso tra il km 18+700 e il km 31+800 (dallo Svincolo di Trebisacce allo svincolo di Roseto) il Proponente ha proposto una variante altimetrica mirata essenzialmente a portare il tracciato a una quota superiore, al fine di ridurre gli scavi in galleria naturale; infine, nel tratto dal km 31+800 a fine tracciato, a partire dallo Svincolo di Roseto, il tracciato della galleria naturale Roseto viene significativamente spostato in direzione della costa Jonica, al fine di ottimizzarne l'andamento nei riguardi delle frane presenti sul territorio attraversato.

In totale, il tracciato del Progetto Definitivo risulta composto da 23.6 chilometri di trincea e rilevati, da 6.5 chilometri di viadotti, da 5.7 chilometri di gallerie naturali e da 1.8 chilometri di gallerie artificiali.

In termini percentuali, la nuova infrastruttura è composta da tratte in rilevato e trincea per il 66% della lunghezza del tracciato (circa 24.7 km su 37.6 km), per il 17% da tratte in viadotto (circa 6.5 km su 37.6 km), per il 13% della sua lunghezza da gallerie naturali (circa 4.8 km su 37.6) e infine per il 4% da gallerie artificiali (1.5 km su 37.6 km).

Nei successivi paragrafi si riporta prima un'analisi delle criticità riscontrate dal Proponente e a seguire una descrizione sintetica dei tratti costituenti il Progetto Definitivo.

2.2.1 Criticità geologiche e geotecniche

Le criticità riscontrate dal Proponente durante l'esecuzione della campagna d'indagine sono state raggruppati nel seguente ordine d'importanza:

- **Presenza di gas nell'ammasso** – Sicurezza delle maestranze in fase costruttiva

Il Proponente dichiara che durante la fase d'indagine preliminare al Progetto Definitivo si è riscontrata la presenza di gas (metano e idrogeno solforato) in forma distribuita e diffusa lungo l'intero tracciato, diversamente da quanto previsto nei dati riportati nel Progetto Preliminare, per i quali detta eventualità si sarebbe potuta manifestare solo nella piana di Sibari.

Date le evidenze riscontrate, il Proponente ha effettuato ulteriori campagne geognostiche, avvalendosi di qualificate competenze del settore, per verificare se i cantieri di scavo delle gallerie dovessero essere considerati grisutosi.

Le indagini integrative (20 perforazioni) sono state distribuite lungo l'intero tracciato e sono state condotte sotto la supervisione di un esperto del settore della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna (Dipartimento DICMA - Ingegneria Chimica, Mineraria e delle Tecnologie Ambientali). L'esito delle indagini ha evidenziato, in conformità ai protocolli attuati, il riscontro significativo di emissione di gas, con conseguente accertata necessità di ricorso a misure di sicurezza delle maestranze.

In seguito alle indagini, il Proponente ha ritenuto necessario adottare, nel corso della redazione del Progetto Definitivo, alcune varianti di tracciato che hanno comportato una sensibile riduzione dello sviluppo dei tratti in galleria naturale.

• **Caratteristiche geotecniche scadenti** – Difficoltà costruttive per i cantieri sotterranei

Le prove effettuate *in situ* e le analisi di laboratorio effettuate su provini prelevati da campioni di sondaggio hanno evidenziato una struttura d'ammasso più scadente rispetto alle previsioni del Progetto Preliminare, caratterizzato da valori di parametri meccanici (deformabilità) decisamente inferiori alle previsioni, che potrebbe determinare scavi a foro cieco con plasticizzazioni al contorno del cavo elevate.

• **Accertamento di fenomeni di dissesto di versante** – Stabilità dell'opera

In prossimità dell'abitato di Roseto è presente la formazione delle "Argille Varicolori", interferente con il tracciato previsto dal Progetto Preliminare, che in misura ne teneva già conto: la frana di Roseto costituiva una criticità caratterizzata da elementi tecnici che non pregiudicavano la fattibilità dell'opera, ma ne rendevano particolarmente costosa la relativa realizzazione. Nel Progetto Preliminare era stato pertanto sviluppato un percorso di variante che oltrepassava a monte la zona in frana.

Le indagini e gli approfondimenti geognostici svolti in fase di progettazione definitiva hanno messo in evidenza altri elementi, tra i quali la presenza di un esteso movimento di versante che coinvolge potenze di strato di terreno variabili da 20 a 30 m.

Quanto così rilevato ha comportato la necessità di definire un nuovo tracciato che mitigasse le conseguenti misure di prevenzione relative all'attraversamento di queste zone instabili, in un territorio condizionato dal problema delle frane. In fase di progettazione definitiva il Proponente ha riposizionato l'imbocco nord della galleria Roseto in prossimità del fosso Castello, per poi ricollegarsi alla SS 106 esistente con un tratto da realizzare in rilevato.

• **Presenza di agenti aggressivi nel terreno (Solfati)** – Durabilità dell'opera

Il livello di aggressività dei terreni nei riguardi dei calcestruzzi è stato individuato attraverso una estesa campagna di analisi di laboratorio effettuate su campioni prelevati da numerosi punti di indagine, lungo l'intera tratta.

2.2.2 *Le varianti sostanziali del Progetto Definitivo*

Lungo i primi 18 km di progetto, corrispondenti all'attraversamento della piana di Sibari), il Proponente dichiara che *"le criticità riscontrate durante la campagna d'indagine non hanno prodotto effetti tali da comportare aumenti di spesa per il fatto che l'unica criticità presente nel tratto riguarda il tema dell'aggressività dell'ambiente e, relativamente a questo aspetto, le possibili ottimizzazioni sono state gestite alla scala dell'Opera d'arte, consentendo nel complesso una economia"*, pertanto, in questo primo tratto non sono state introdotte varianti di rilievo, se non quelle relative ad alcune modifiche geometriche degli svincoli necessarie per garantire un adeguato livello di sicurezza stradale. A partire dallo svincolo di Trebisacce iniziano i due tratti in variante altimetrica e planimetrica, sommariamente descritti nel precedente paragrafo, che giungeranno fino a fine tracciato.

Nei successivi paragrafi si riportano le principali caratteristiche dei tre tratti in oggetto, costituenti l'intero tracciato del Progetto Definitivo, a seguire sono indicate le modifiche apportate al sistema della cantierizzazione e al bilancio delle terre.

2.2.2.1 *Tratto da inizio tracciato fino al km 18+700*

Il progetto stradale ha inizio con lo svincolo di Sibari nel Comune di Cassano allo Jonio, in corrispondenza dell'innesto della SS 534 esistente sulla SS 106 Jonica; al fine di privilegiare il traffico in direzione dell'Autostrada Salerno - Reggio, nel Progetto Definitivo il Proponente prevede la realizzazione di un'intersezione a livelli sfalsati, da realizzarsi in due fasi:

1. realizzazione parziale di prima fase;
2. completamento di seconda fase da effettuarsi a seguito della realizzazione del Megalotto 8.

La modifica è stata proposta per ottenere un miglioramento sia funzionale sia in termini di sicurezza stradale, avendo previsto rampe a curvatura ampia per i flussi di progetto principali. Nello sviluppo del

progetto dello svincolo è prevista una deviazione di un canale e della viabilità esistente, parallela alla SS 534.

Il viadotto Laghi, opera di scavalco della ferrovia, risulta ridotto in lunghezza; nel PD infatti il viadotto Laghi presenta 13 campate, per una lunghezza complessiva pari a 553 m, mentre l'omonimo viadotto nel PP aveva una lunghezza pari a 680 m. In questa prima tratta della piana di Sibari sono state inserite delle dune alte 2 metri al fine di mimetizzare il tracciato stradale e mitigare gli effetti acustici sul territorio.

Al km 5+063 è localizzato lo Svincolo di Cassano, caratterizzato da una geometria "a losanga" potenziata da due rotatorie, interamente in rilevato. Il Proponente dichiara che nel PP la geometria dello svincolo non consentiva un adeguato livello di sicurezza stradale, pertanto nel PD è stato modificato con una nuova geometria che prevede l'inserimento di due rotatorie. A seguire, l'infrastruttura di progetto attraversa la prima fiumara con il Viadotto Raganello, opera che può considerarsi invariata rispetto al Progetto Preliminare.

Al km 9+807 s'inserisce lo Svincolo di Cerchiera di Calabria-Francavilla seguito dal Viadotto Caldana; anche in questo caso il Proponente ha inteso ottimizzare lo svincolo variandone la geometria, con l'inserimento di due rotatorie, a favore di sicurezza. Il Viadotto Caldana risulta nel PD ridotto di lunghezza e a due campate, anziché tre, come previsto dal PP.

In prossimità del km 11+300 sono localizzate due aree di servizio, seguite da due opere necessarie per scavalcare due fiumare, tra cui il torrente Satanasso. La livelletta rimane poi a quote elevate (con rilevati di circa m 6.5) sino al 15+400. Lo Svincolo di Villapiana (km 14+700) viene eliminato e sostituito da due uscite di sicurezza. Tra il km 16+200 e il km 16+700 sono state inserite altre due aree di servizio.

Il viadotto più esteso di questo primo tratto è il Viadotto Saraceno, di scavalco dell'omonima fiumara; è composto da 19 campate per una lunghezza totale pari a m 837, mantenendo dimensioni del tutto simili al viadotto del PP. Le ultime tre campate del viadotto Saraceno sono allargate in quanto iniziano a innestarsi le rampe dello Svincolo parziale di Trebisacce; questo svincolo infatti consente le sole manovre da Sibari in uscita verso Trebisacce e da Trebisacce in entrata verso Sibari, a causa della vicinanza degli imbocchi in galleria.

2.2.2.2 Tratto tra il km 18+700 e il km 31+800

Il primo tratto in variante inizia dall'imbocco sud della Galleria Naturale Trebisacce; in fase di progettazione definitiva è stata modificata la livelletta del tratto che va dal km 18+767 al km 22+250, al fine di eliminare un tratto in trincea interposto a due gallerie e localizzato in un'area ad alto pregio paesaggistico-ambientale in cui ricadeva anche la Basilica di S. Giuseppe, sostituendolo con un'unica galleria naturale della lunghezza di circa 3480 m.

Usciti dall'imbocco in direzione Roseto sono presenti una successione ravvicinata di viadotti, gallerie artificiali e naturali, che differiscono in modo sostanziale da quanto previsto dal Progetto Preliminare. Dal punto di vista planimetrico la variante è minima, spostandosi al massimo di 100 m verso il mare, mentre dal punto di vista altimetrico la variante porta a un aumento della lunghezza dei viadotti, dei tratti in trincea e a una drastica diminuzione dei tratti in galleria naturale e/o artificiale. Nella seguente tabella si riporta un confronto tra i due tracciati, preliminare e definitivo, relativamente ai tratti in galleria e in viadotto.

GALLERIE

	Progetto Preliminare	Progetto Definitivo
	Sviluppo (m)	Sviluppo (m)
G.A. NIVOLO	1.225	
G.A. ROVITTO	1.405	
G.N. SCHIAVI	1.430	-
G.A. SCHIAVI	-	200
G.N. STELLITANO	840	Sostituita da trincee
G.N. POTRESINO	675	-
G.A. POTRESINO I	-	365
G.A. POTRESINO II	-	120
G.N. CELOGRECO	665	-
G.A. CELOGRECO		455

VIADOTTI

	Progetto Preliminare	Progetto Definitivo	
	Sviluppo (m)	Sviluppo (m)	N.Pile/Luce max
V. PAGLIARO	522	640	9/85m
P. ALBIDONA	50	50	-
V. MONACO	342	420	-

V.FORNO	216	420	5/75m
V.AVENA	362	695	9/70m
V. STELLITANO	ponte	300	4/68m
V. CELOGRECO	ponte	270	3/75m
V. STRAFACE	454	686	9/70m

L'eliminazione di alcune gallerie artificiali e naturali porta a un restringimento delle due carreggiate, non essendoci più distanza tra le canne delle gallerie naturali, e di conseguenza a un minor consumo di suolo, non essendoci aree intercluse tra le due carreggiate.

Al km 23+800 circa è localizzato lo Svincolo di Albidona, la cui tipologia viene variata: nel PP si presentava con la tipologia a trombetta, mentre nel PD è stato proposto con una tipologia a diamante con rotatoria circolare.

La Galleria Artificiale Schiavi è la prima galleria di questo tratto in variante ed è localizzata tra il viadotto Forno e il viadotto Avena. Anche questo tratto, come quello del viadotto Pagliaro, risulta leggermente spostato planimetricamente verso il mare.

Dal km 26+735 circa, spalla sud del Viadotto Avena, fino al km 30+417 circa, spalla nord del Viadotto Straface, per l'alternarsi di viadotti e gallerie artificiali, s'incontrano in successione le seguenti opere:

- Viadotto Stellitano, di lunghezza m 300;
- Galleria artificiale Potresino "1", di lunghezza m 365;
- Galleria artificiale Potresino "2", di lunghezza m 120;
- Viadotto Celogreco, di lunghezza m 270;
- Galleria artificiale Celogreco, di lunghezza m 455;
- Viadotto Straface, di lunghezza m 686.

Questa serie di opere, è intervallata da scavi e/o rilevati di lunghezza massima pari a m 150 circa. Questo tratto viene spostato leggermente verso il mare, viene eliminata la Galleria naturale Stellitano (nel PP m 840) e vengono modificate: la curvatura e la livelletta della Galleria Celogreco e Potresino che da gallerie naturali (nel PP di lunghezza rispettivamente pari a m 665 e m 675) diventano artificiali.

2.2.2.3 Tratto tra il km 31+800 e fine lotto

Quest'ultimo tratto è caratterizzato da una consistente variante plano-altimetrica, mediante la quale il Proponente ha previsto uno spostamento del tracciato verso il mare, la soppressione dello svincolo di Amendolara e l'innalzamento della livelletta stradale, al fine di poter effettuare l'attraversamento dell'ampio pianoro di Amendolara in trincea.

Proseguendo in direzione Roseto Capo Spulico, la livelletta del progetto si alterna con tratti in lieve rilevato e trincee più profonde, intervallati da viadotti di dimensione minore rispetto a quelli sino a ora esaminati (Viadotto Amendolara, 81 m; Viadotto della Donna, 90 m).

Si susseguono un tratto in trincea, la Galleria Artificiale Taviano (214 m), e il viadotto Ferro, di lunghezza totale pari a 537 m, con campate di luce massima pari a m 45. Le rampe sud dello svincolo di Roseto, anch'esso variato rispetto al PD, sono interamente su viadotto, mentre le rampe nord si staccano in rilevato per convergere entrambe in una rotatoria posta sul lato est delle due carreggiate.

Lo svincolo di Roseto è bidirezionale ed è posto in sinistra idrografica del torrente. Il viadotto Ferro è stato ridotto come ingombro, poiché le corsie d'ingresso e di uscita sono limitate a un'unica area di svincolo.

Il Progetto Preliminare prevedeva l'attraversamento dell'area posta in prossimità del Comune di Roseto Capo Spulico (a nord del Torrente Ferro), attraverso una serie di gallerie alternate ad attraversamenti di modesti impluvi (Fosso Castello ed Canale Annunziata).

Nel PD il Proponente ha inserito le seguenti varianti:

"Superato lo Svincolo di Roseto, la variante prevede la realizzazione di due gruppi di gallerie nei due sensi di marcia; al km 34+345 circa, il tracciato si sviluppa in galleria naturale, con la Galleria Roseto 1 lunga m 1186 circa. All'uscita della galleria naturale l'asse di tracciamento piega verso nord ovest superando prima il fosso Castello con un'opera d'arte ad unica campata e poi un promontorio che si prolunga sino al castello di Roseto con la Galleria Roseto 2. Il tracciato si posiziona poi nel corridoio esistente tra la vecchia sede della SS106 Jonica e la ferrovia esistente a binario unico, prevedendo lo spostamento verso monte del tracciato della vecchia sede della SS 106 che viene rinominata come complanare Roseto. La carreggiata stradale della nuova Jonica e la complanare, nella tratta che va dall'imbocco sud della Galleria Roseto 2 e le spalle del Viadotto Annunziata, si presentano a carreggiate sfalsate, altimetricamente studiate per assecondare al meglio l'andamento morfologico del terreno. Successivamente, il fosso dell'Annunziata - posizionato al km 36+750 circa

della carreggiata nord - viene scavalcato da tre viadotti, poi la carreggiata sud si posiziona sulla vecchia sede della Complanare di Roseto, mentre la Complanare stessa piega prima verso ovest poi verso est sino a sormontare la carreggiata sud che si presenta dal km 36+883 circa in galleria artificiale.

La **Galleria Artificiale Roseto 3** presenta una lunghezza di m 190 circa ed al suo termine, che avviene quando la Complanare piega di nuovo verso ovest per uno spazio sufficiente per non essere sovrapposta alla carreggiata sud, le carreggiate proseguono di nuovo a sedi sfalsate ma questa volta, per il progetto delle opere di sostegno, le caratteristiche dei terreni attraversati richiedono l'utilizzo di muri in c.a. fondati su micropali.

Le tre carreggiate, nord e sud dell'asse principale e la Complanare, scendono altimetricamente sulle rispettive sedi esistenti sino a rastremarsi planimetricamente alla progressiva di fine intervento al km 37+603."

2.2.2.4 Cantierizzazione e Bilancio dei materiali provenienti dagli scavi

Con riferimento al sistema della cantierizzazione, il Proponente ha differenziato i diversi tratti del tracciato per tipologia realizzativa, in modo da poter stabilire per macro-aree l'iter delle attività di cantiere.

La prima parte del tracciato si sviluppa su un tratto pianeggiante e sub-pianeggiante, dove l'opera sarà realizzata quasi interamente in rilevato, mentre la seconda parte è caratterizzata da una maggiore differenziazione delle opere, in prevalenza alternanza di gallerie naturali, viadotti e gallerie artificiali, determinate dall'andamento collinare dell'orografia.

Il Proponente dichiara che le notevoli quantità di materiale proveniente dagli scavi saranno utilizzate in prevalenza per la formazione di rilevati, tal quali o previo opportuno trattamento a calce, per le compensazioni ambientali, i riempimenti e/o i terrapieni; i materiali più pregiati, nelle quantità globali eccedenti, saranno impiegati come inerti, anche per la produzione di conglomerati cementizi. Le attività realizzative verranno sviluppate reimpiegando il più rapidamente possibile i volumi utili prodotti dagli scavi, pertanto i materiali scavati verranno trasferiti immediatamente al punto di impiego, oppure allocati nelle aree di deposito temporaneo individuate lungo il tracciato e successivamente trasferiti nelle aree di destinazione finale dove verranno trattati e messi in opera.

In sintesi si può dire che l'area di progetto è suddivisibile in due porzioni:

- il tratto della piana di Sibari: da inizio lotto al km 18+700 (imbocco sud della Galleria Trebisacce), caratterizzato da lunghe tratte in rilevato e viadotto, per cui si ha una bassa produzione di materiale dagli scavi e un fabbisogno piuttosto elevato. Il delta fabbisogno - produzione è di circa 3,5 mln di mc di materiale. Questo volume deriverà dai siti in cui si ha elevata produzione, dando priorità alle opere che richiedono tempi più lunghi per la loro realizzazione (prevalentemente i rilevati della zona del Viadotto Laghi);
- il tratto collinare: dal km 18+700 (imbocco sud della Galleria Trebisacce) a fine lotto (km 37+607), caratterizzato da un sovrappiù di smarino essendo qui concentrate la maggior parte delle gallerie naturali, artificiali e trincee e i rilevati di minore entità. Il delta produzione - fabbisogno è di circa 3,7 mln di mc di materiale. Questo volume dovrà essere necessariamente instradato verso il settore della piana di Sibari attraverso la SS 106 bis, ove le condizioni della viabilità lo permettano, o attraverso corridoi utili lungo l'asse in progetto, previo stoccaggio nei siti di deposito temporanei.

Il Proponente ha predisposto specifico Piano di Utilizzo, allegato al Progetto Definitivo, nel quale dettaglia i riutilizzi ed i recuperi previsti per i materiali scavati.

Organizzazione dei cantieri – Bilancio delle terre da scavo interno

Per la cantierizzazione delle opere sono state definite le aree d'occupazione dei cantieri, la viabilità generale e le viabilità d'accesso, i percorsi per il raggiungimento e il collegamento fra le aree di cantiere e i principali quantitativi previsti. L'individuazione delle aree dei cantieri è stata eseguita prendendo in considerazione i seguenti fattori:

- caratteristiche e ubicazione delle opere da realizzare;
- agevole accessibilità dalla rete viaria principale;
- esistenza di una viabilità di collegamento fra le diverse aree di lavoro;
- lavorazioni in sito e stoccaggio temporaneo dei materiali di risulta;
- funzioni e strutture necessarie al normale svolgimento delle attività di cantiere e all'accoglimento del personale;
- minore impatto possibile sui centri abitati e sulle coltivazioni di pregio.

Rispetto al Progetto Preliminare, il Progetto Definitivo fornisce indicazioni e dettagli sugli interventi di ripristino delle aree di cantierizzazione, affrontando le problematiche legate al ripristino *ante operam*,

definendole per singola area interferita e per i depositi temporanei del materiale di scavo. Il Proponente dichiara, inoltre, che nel Progetto Definitivo sono state individuate le tipologie d'intervento appropriate attraverso dettagliate analisi e interpretazioni delle foto aeree, supportate da indagini e sopralluoghi mirati in campo.

Infine, al fine di limitare le interferenze tra i corsi d'acqua e le attività legate alla realizzazione dell'opera in progetto, i cantieri fissi sono stati ubicati al di fuori delle aree alluvionali, per cui in tali zone sono previste solo le attività strettamente collegate con la costruzione dei viadotti. Queste attività saranno limitate per quanto possibile alle stagioni asciutte che, visto il regime torrentizio di questi corsi d'acqua, corrisponde ai periodi di secca degli alvei; in questo modo viene di fatto limitato di molto il rischio di interferenza tra lavorazioni e deflusso superficiale.

Il tracciato di progetto è stato suddiviso in 9 sub-lotti operativi, ognuno dei quali risulta a sua volta suddiviso in 2 aree alla progressiva 18+700 circa. Pertanto, si prevede per lo sviluppo delle attività lavorative, l'allestimento di 9 cantieri operativi dislocati lungo il tracciato e di due campi base. Il Proponente prevede l'installazione dei due campi base in prossimità dello svincolo di Cassano allo Jonio (Campo Base Sud) e in prossimità dello svincolo di Roseto (Campo Base Nord).

Le varie aree di cantiere saranno inoltre finalizzate all'accumulo provvisorio dei materiali di smarino provenienti dalle gallerie e al trattamento dei materiali stessi preventivamente all'impiego previsto per la formazione dei rilevati o all'accumulo temporaneo in attesa di allocazione definitiva nei siti di deposito.

Nel progetto Definitivo si prevede l'allestimento di tre impianti di betonaggio, così localizzati:

- **Comune di Trebisacce** – tra il Viadotto Pagliaro e l'imbocco Nord della Galleria Naturale Trebisacce;
- **Comune di Albidona** – tra l'imbocco della Galleria Schiavi e il Viadotto Avena;
- **Comune di Amendolara** – in corrispondenza del Viadotto Straface, in adiacenza ad un'Area di Prefabbricazione ed un Impianto di Frantumazione di cui si riporta in seguito uno stralcio del tipologico.

Come già anticipato, da un punto di vista della gestione dei materiali provenienti dagli scavi, l'opera è di fatto differenziabile in due settori:

- La tratta a sud, in cui c'è necessità di materiali per la realizzazione dei rilevati e la produzione è praticamente nulla;
- la tratta a nord, in cui il fabbisogno di materiali è limitato, prevalentemente per i riempimenti degli archi rovesci e le attività di ripristino ambientale, mentre la produzione di materiali è molto elevata.

In considerazione di questa netta differenza tra il sito di produzione (Nord) e il sito di principale destinazione (Sud), entrambi interni all'area interessata dai lavori, il Proponente ha studiato la movimentazione dei materiali, avente direzione prevalente da Nord verso Sud, in modo da limitare il più possibile il transito di mezzi pesanti sulla attuale SS 106. Pertanto, sarà utilizzata la SS 106 solo nei tratti in cui la stessa risulta già ammodernata (SS 106 bis), ovvero dove la SS 106 storica non attraversa i centri abitati; negli altri casi, come avviene per la zona di Roseto, i materiali saranno stoccati in siti temporanei per poi essere movimentati lungo la costruenda SS 106.

Nel calcolo dei volumi da movimentare, il Proponente ha utilizzato i seguenti indici di rigonfiamento e compattazione:

- per i volumi provenienti dallo scavo delle gallerie e trincee: rigonfiamento pari al 25% del materiale di smarino;
- per la sistemazione in rilevato: compattazione dei materiali pari al 13%.

Il Proponente dichiara che la movimentazione dei materiali avverrà con autocarri di capacità media pari a 20 – 25 mc per la movimentazione delle terre, e betoniere di capacità media pari a 10 mc per l'approvvigionamento dei cls.

Il bilancio terre generale dell'infrastruttura presenta un complessivo esubero di materiale proveniente da scavi di circa 158.000 mc; di questi, circa 100.000 mc saranno utilizzati per la produzione di calcestruzzi, previa frantumazione e vagliatura, mentre i restanti 58.000 mc saranno conferiti in un unico deposito definitivo, ubicato sulla sponda sinistra del torrente Ferro.

In prossimità della fiumara Straface (nella tratta a sud) è stata individuata una ex area di cava eventualmente utilizzabile per modesti esuberanti legati a caratteristiche di inidoneità del materiale.

In considerazione della suddivisione del tracciato di progetto in nove settori, si rileva la localizzazione delle relative aree di cantiere, disposte come di seguito specificato:

- **Settore C1** - da inizio lotto sino al viadotto Raganello. Opere d'arte: Svincolo di Sibari, Viadotto Laghi. È prevista l'area logistica a servizio della tratta sud, un cantiere operativo per opere all'aperto,

un deposito temporaneo per lo stoccaggio del terreno vegetale e/o di altro materiale non immediatamente reimpiegabile. È presente un impianto di betonaggio esistente ipotizzato a servizio dei cantieri C1 - C2 - C3 (totale impiego previsto di calcestruzzo preconfezionato da gettare in opera mc 140.000 circa). Il Settore C1 presenta un fabbisogno di circa 1,5 milione di mc; i volumi saranno forniti da C3 (scavi viadotti Satanasso e Saraceno, scavi CS07) da C4 (imbocchi e GN Trebisacce) e C5 (viadotti e corpi stradali). Il materiale a completamento dei rilevati non soggetti a precarico saranno forniti dalla GN Trebisacce;

- **Settore C2** - dal Viadotto Laghi al Viadotto Satanasso. Opere d'arte: Viadotto Raganello, Svincolo di Francavilla, Viadotto Caldana. È previsto un cantiere e un'area adiacente da 30.000 mc per lo stoccaggio del terreno vegetale e/o di altro materiale in moderate quantità non immediatamente reimpiegabile. Il Settore C2 presenta un fabbisogno di 1,6 milioni di mc; il materiale sarà fornito dal C4 (GN Trebisacce), dal C5 (viadotti e corpi stradali) e dal C6 (GA Schiavi e corpi stradali);
- **Settore C3** - dal Viadotto Satanasso all'imbocco sud della Galleria Trebisacce. Opere d'arte: Viadotto Satanasso, Viadotto Saraceno, Svincolo Trebisacce. Sono previsti 2 cantieri al servizio dei Viadotti Satanasso e Saraceno e due depositi temporanei da circa 26.000 mc cadauno, oltre a un'area di deposito definitiva eventuale per modesti esuberi. Il Settore C3 presenta un fabbisogno di circa 1,45 milioni di mc (nel calcolo rientrano i circa 350.000 mc di scavo che devono essere inviati al C1 per coprire tempestivamente le zone soggette a precarico); tali volumi saranno forniti da C4 (imbocchi e GN Trebisacce), C5 (viadotti e corpi stradali) e C7 (gallerie artificiali e corpi stradali);
- **Settore C4** - Galleria Trebisacce. La galleria sarà scavata da entrambi gli imbocchi e da una finestra intermedia. Sono previsti in corrispondenza degli imbocchi e della finestra 3 cantieri e le relative aree di stoccaggio provvisorio per un totale di mc 500.000 circa, oltre all'impianto di betonaggio SIRJO 1 (produzione prevista oltre 500.000 mc). Il Settore C4 presenta un bilancio in esubero di quasi 1,5 milioni di mc che saranno inviati ai cantieri C1, C2 e C3, per la costruzione dei rilevati;
- **Settore C5** - dall'imbocco nord della galleria Trebisacce all'imbocco sud della galleria Schiavi. Opere d'arte: Viadotto Pagliaro, Viadotto Albidona, svincolo di Albidona, Viadotto Monaco, Viadotto Forno. Sono previsti 3 cantieri operativi per lavori esterni con 4 aree di deposito temporaneo, necessarie a causa della scarsissima viabilità esistente nella tratta. In questa tratta è presente inoltre un deposito per messa a riserva di materiale con elevato tasso di idrocarburi. Il Settore C5 presenta un bilancio in esubero di mc 280.000 circa, tali volumi non saranno reimpiegati *in loco*, ma inviati al C1 per essere utilizzati nelle tratte in rilevato soggette a precarico ed ai cantieri C2 e C3 per la realizzazione dei rilevati; viceversa il *deficit* interno sarà compensato con apporti da C6 (GA Schiavi e corpi stradali), C7 (gallerie artificiali e corpi stradali) e C8 (GA Taviano e corpi stradali);
- **Settore C6** - dalla galleria artificiale Schiavi al viadotto Stellitano. Opere d'arte: Galleria Artificiale Schiavi, Viadotto Avena. Sono previsti i cantieri operativi al servizio di galleria e opere esterne, aree di deposito temporaneo, oltre a un impianto di betonaggio (Sirjo 2) con una relativa produzione prevista di circa 185.000 mc, nonché l'impianto di frantumazione e trattamento del materiale proveniente da scavi idoneo per la produzione di inerti. Sempre in quest'area è previsto infine il campo di prefabbricazione per la produzione di:
 - predalles curve per le gallerie artificiali;
 - predalles piane per i viadotti (ove previste);
 - altri eventuali manufatti (profili redirettivi, coppelle ecc.);

Il Settore C6 presenta un esubero di oltre mc 400.000; i volumi provenienti dalla GA e dai corpi stradali saranno inviati ai cantieri C2 e C5 per i rispettivi fabbisogni, nonché per la produzione di inerti nella quantità disponibile dal bilancio terre globale (100.000 mc). Successivamente il bilancio interno sarà ristabilito dal cantiere C8 (GA Taviano e corpi stradali) per volumi pari a circa 180.000 mc;

- **Settore C7** - dal viadotto Stellitano al viadotto Della Donna. Opere d'arte: Viadotto Stellitano, Gallerie Artificiali Potresino, Viadotto Cielogreco, Galleria Artificiale Cielogreco, Viadotto Straface, Viadotto Amendolara. Sono presenti 3 cantieri operativi per lavori esterni con 4 aree di deposito temporaneo, necessarie a causa della scarsissima viabilità esistente nella tratta; inoltre, è presente un secondo deposito per la messa a riserva di materiale con elevato tasso di idrocarburi, oltre all'impianto di betonaggio Sirjo 3 (produzione prevista 225.000 mc) con relativa area di deposito temporaneo da 300.000 mc. Il Settore C7 presenta un esubero di circa 530.000 mc; i materiali provenienti da scavi, in gran parte pregiati (1,34 milioni di mc) saranno impiegati per la costruzione

di rilevati e rinterri al C3, C4 ed al C5. Il fabbisogno della tratta (prevalentemente ritombamento delle GA, circa 400.000 mc) sarà eseguito con i materiali meno pregiati provenienti da C8 (GA Taviano e corpi stradali) e C9 (GN Roseto);

- **Settore C8** - dal viadotto Della Donna all'imbocco sud della galleria Roseto. Opere d'arte: Viadotto Della Donna, Galleria Artificiale Taviano, Viadotto Ferro, Svincolo di Roseto. Sono previsti un cantiere operativo, il cantiere logistico area nord, un'area di deposito temporaneo da 100.000 mc. Nelle vicinanze è presente l'impianto di betonaggio preesistente (P&P2) che servirà anche l'adiacente C9. È prevista un'area di deposito temporaneo eventuale da 300.000 mc. Il bilancio del Settore C8 prevede un esubero di mc 185.000 circa; tali volumi saranno destinati a colmare le necessità dei cantieri C5, C6 e C7. Il fabbisogno della tratta, rappresentato in prevalenza dal ritombamento della galleria artificiale, sarà eseguito con i materiali provenienti dal C9 (GN Roseto);
- **Settore C9** - dall'imbocco sud della galleria Roseto a fine lotto. Opere d'arte: Galleria Roseto, Viadotto Castello, Galleria Roseto 2, Viadotto Annunziata, Galleria Artificiale Roseto 3. È prevista la struttura operativa per l'intero scavo della GN da sud con il relativo deposito temporaneo (400.000 mc) e definitivo. Per la tratta all'aperto e in artificiale sono previste 2 strutture operative per la tratta di collegamento con la 106 già ammodernata, con 2 depositi temporanei. Il Settore C9 presenta un esubero di oltre 800.000 mc; tale materiale, di scarso pregio, sarà provvisoriamente stoccato in un'area prossima all'imbocco sud (anche per problemi legati alla viabilità esistente) e successivamente inviato ai cantieri C7 e C8 per il ritombamento delle GA. L'esubero finale (previsto in via cautelativa per un volume di circa 58.000 mc) sarà collocato nell'area di deposito definitivo sponda sinistra del torrente Ferro, già individuata in fase di progetto preliminare.

Aree di deposito temporaneo

Sono aree ubicate in genere in adiacenza dei cantieri operativi, con estensione in funzione sia della tipologia di utilizzo (lunghi o brevi periodi) sia della tipologia della lavorazione prevista, ovvero di scavi più o meno voluminosi; le aree con estensione maggiore sono ubicate nelle tratte ove la SS 106 non si estende sul percorso storico; per tale condizione, i materiali rimarranno in prevalenza nei depositi (22 lungo tutto il Megalotto) fino all'apertura dei passaggi "lungo linea".

In particolare:

- Tipo I - Deposito temporaneo per materiali con tasso di idrocarburi oltre soglia - Sono depositi temporanei per la messa a riserva dei materiali provenienti da aree nelle quali, dalle indagini preliminari, è stato rinvenuto un tasso di idrocarburi superiore alla soglia della Colonna A della Tabella 2, Allegato 5 alla Parte IV del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
- Tipo E - Deposito temporaneo eventuale - Sono depositi temporanei ulteriori ed eventuali, da utilizzare nel caso la tratta finanziata a sud non possa essere disponibile in tempi brevi per il riutilizzo dei materiali da scavi per la costruzione dei rilevati.

Caratterizzazione dei terreni interessati dagli scavi

Per valutare il possibile reimpiego dei materiali interessati dallo scavo, il Proponente ha individuato le caratteristiche tecniche delle diverse formazioni geologiche, sulla base dei dati derivanti dalle analisi di laboratorio. L'aliquota del materiale appartenente ai gruppi A1, A2 e A3 (classificazione CNR - UNI 10006) sarà utilizzata tal quale, perciò saranno necessarie soltanto delle normali pratiche di frantumazione e vagliatura; la restante parte del materiale di scavo, ovvero i terreni appartenenti ai gruppi A4, A5, A6, A7 (classificazione CNR - UNI 10006), non possono essere utilizzati tal quali per la formazione di rilevati, ma devono essere stabilizzati a calce o a cemento, in modo da trasformare l'argilla in un materiale da costruzione vero e proprio. Inoltre, lungo il tracciato sono state attraversate le formazioni dei Terrazzi marini, rientranti nelle classi granulometriche A1, A2 e A3, per i quali è stata verificata, mediante prove di laboratorio, la possibilità di reimpiego come inerti per calcestruzzi. Il risultato ottenuto porta a ipotizzare che un'aliquota di questi terreni possa essere impiegata per la realizzazione degli stessi.

Incrociando questi dati sono stati individuati i possibili riutilizzi dei vari terreni e sono state individuate 4 categorie merceologiche:

- utilizzabili senza particolari trattamenti, se non vagliatura e/o frantumazione, per la realizzazione di rilevati;
- da stabilizzare con trattamenti a calce e/o cemento;
- utilizzabili come inerti;
- materiali con caratteristiche scadenti per ripristini ambientali eventualmente da destinare a deposito definitivo.

2.2.2.5 Le opere compensative

In risposta alla prescrizione n. 6 della Delibera CIPE 103/2007, il Proponente ha riconfigurato all'interno del Progetto Definitivo l'attuale SS 106 Jonica in qualità di strada provinciale, di collegamento con il territorio. Per tale scopo, è stato previsto l'inserimento di roatorie a raso in sostituzione degli attuali svincoli a livelli sfalsati, e la rinaturalizzazione delle aree lasciate libere dalla demolizione degli stessi svincoli.

Inoltre, il Proponente ha previsto la realizzazione di alcune opere di compensazione socio-territoriale, quali la realizzazione di una pista ciclabile di 38 km, che parte dall'area archeologica di Sibari per giungere in prossimità del Torrente Annunziata a fine lotto.

Entrando nel dettaglio, le opere intese dal Proponente come opere compensative sono le seguenti:

- **Comune di Cassano allo Jonio** - Realizzazione di una roatoria in corrispondenza dell'ingresso al villaggio turistico di Marina di Sibari; realizzazione di una strada di collegamento tra gli agglomerati del Centro Servizi e il tratto della SS 106 storica.
- **Comune di Francavilla Marittima** - Riqualficazione e miglioramento del collegamento tra lo svincolo di Cerchiara di Calabria - Francavilla e il centro abitato.
- **Comune di Cerchiara di Calabria** - Realizzazione di un asse di collegamento tra lo svincolo e il ponte esistente sul fiume Caldana, tra le viabilità secondarie e l'infrastruttura principale; realizzazione di una strada di fondovalle per collegamento al Plesso termale "Grotta delle Ninfe".
- **Comune di Villapiana** - Riqualficazione e miglioramento della viabilità di collegamento fra il vecchio tracciato della SS 106 bis e l'attuale tracciato.
- **Comune di Trebisacce** - Demolizione del Viadotto Pagliaro (sulla SS106 Jonica esistente) di lunghezza pari a m 1.400 circa e ripristino della viabilità a raso; intervento migliorativo sulle pinete litoranee richiesto dal comune di Roseto Capo Spulico nell'ambito di "interventi a valenza territoriale".
- **Comune di Roseto Capo Spulico** - Realizzazione di un'area di parcheggio in sponda sinistra del fosso Castello con ingresso/uscita dalla Complanare di Roseto e accesso al mare attraverso una viabilità pedonale appositamente studiata; realizzazione di un parcheggio a nord del Castello con rampa di accesso dalla Complanare di Roseto e accesso al mare attraverso una viabilità pedonale dedicata e un apposito sottovia ferroviario (sull'arenile sono stati previsti percorsi sino al collegamento con l'accesso esistente in corrispondenza del fosso Annunziata e tre aree attrezzate per il turismo balneare); realizzazione dello svincolo parziale "Roseto nord".

2.2.3 Considerazioni d'istruttoria

Il Progetto Definitivo (PD) della SS 106 Jonica che va dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico, presentato dal Proponente, è stato sviluppato a partire dal Progetto Preliminare (PP) che ha conseguito parere positivo di compatibilità ambientale nell'anno 2005. Il Progetto Definitivo proposto risulta sostanzialmente invariato rispetto al progetto preliminare nel tratto iniziale fino al km 18+700; nella seconda parte del tracciato, lo stesso è stato oggetto di una variante altimetrica, della lunghezza di circa 13 km, e di una variante plano-altimetrica nel suo tratto terminale, per ulteriori 6 km.

In ragione di tali modifiche operate sul tracciato approvato in sede di progettazione preliminare, il Proponente ha presentato lo Studio di Impatto Ambientale relativo alle varianti individuate, oggetto delle presenti considerazioni d'istruttoria.

Con particolare riferimento all'adozione delle varianti, il Proponente, rileva la necessità di limitare lo sviluppo dei tratti in galleria naturale, per motivazioni geologiche e tecniche, ha adottato una variante altimetrica per il tratto che va dal km 18+700 al km 31+800 e successivamente un'ulteriore variante plano-altimetrica, che si estende fino a fine lotto, al km 37+600.

Nel tratto iniziale, tra il km 0+000 e il km 18+700 non sono state introdotte varianti plano-altimetriche sostanziali, pertanto il primo tratto può ritenersi oggetto unicamente di verifica di ottemperanza; nel tratto che si estende dal km 18+700 fino al km 31+800, la modifica della livelletta ha comportato una sostanziale diminuzione dei tratti in galleria naturale, un aumento della lunghezza dei viadotti di attraversamento delle zone vallive tra le gallerie e un aumento dei tratti di corpo stradale in rilevato e trincea; per il tratto terminale è stato valutato un tracciato alternativo sia dal punto altimetrico che planimetrico, modificando sostanzialmente la galleria naturale Roseto e portando l'infrastruttura verso la costa.

I tratti in variante plano-altimetrica presentano le seguenti criticità ambientali:

- l'allungamento e l'innalzamento dei viadotti modifica completamente il rapporto che l'infrastruttura determinava in fase di progettazione preliminare, sia in termini paesaggistici sia in termini di cantierizzazione; infatti, l'innalzamento della livelletta e il conseguente allungamento dei viadotti ha portato al definirsi di uno scenario di notevole impatto paesaggistico, con pile alte sino a 85 m dal piano campagna e luci delle campate nell'ordine di 75 m, in corrispondenza di aree

- particolarmente sensibili quali le fiumare, le incisioni vallive e le aree protette che le comprendono;
- la presenza di un elevato numero di trincee determina **un'eccessiva frammentazione del territorio**, soprattutto rispetto alle aree naturali e seminaturali attraversate dalle opere, diventando elemento detrattore del paesaggio e costituendo nei fatti una cesura della continuità ecologica e ambientale;
 - criticità specifiche in termini di **alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale** si evidenziano in corrispondenza delle seguenti opere e/o parti di tracciato:
 - dal Viadotto Satanasso al Viadotto Saraceno;
 - area di Svincolo di Trebisacce e Galleria Naturale di Trebisacce (imbocco Sud);
 - Viadotto Pagliaro;
 - Galleria Schiavi, Viadotto Avena e variante Gallerie Artificiali;
 - dal Viadotto Straface al Viadotto Amendolara;
 - Galleria Taviano e Viadotto Ferro;
 - Variante Gallerie Roseto.

Per quanto riguarda la cantierizzazione, le fasi realizzative e lo schema di movimentazione delle terre proposto nel Progetto Definitivo, risulta sostanzialmente obbligato dalla presenza di lunghi tratti in rilevato nei primi 18 chilometri di tracciato, con grandi fabbisogni di materiale, e di gallerie e trincee nel secondo tratto, con elevato esubero di materiale. Il Proponente ha previsto il riutilizzo completo del materiale di scavo, in parte con trattamento correttivo a calce/cemento, in modo da raggiungere l'obiettivo di sostanziale pareggio del bilancio delle terre nell'ambito del cantiere, comportando in questo modo una necessità di depositi temporanei e movimentazioni di notevoli quantitativi tra l'area Nord e l'area Sud del tracciato. **Si segnala, per quanto riguarda le aree di cantierizzazione, che alcune di esse ricadono in aree tutelate SIC e ZPS.**

Le variazioni previste per gli schemi degli svincoli rispondono alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007 e a ottimizzazioni funzionali. Conformemente alle prescrizioni nn. 10 e 34 della suddetta Delibera, **sono stati soppressi gli svincoli di Villapiana e di Amendolara; lo svincolo di Albidona, che ricade in un'area a forte valenza paesaggistica sottoposta a vincolo, non è stato eliminato ma la sua configurazione è stata semplificata e compattata.** Si segnala l'opportunità di spostare lievemente il tracciato verso monte in modo da non interferire con l'area vincolata.

Si segnala che gli svincoli di Trebisacce e di Roseto ricadono in siti protetti SIC e ZPS. Lo svincolo di Trebisacce è stato ridotto rispetto alla previsione del Progetto Preliminare, prevedendo solo le due manovre da e per Sibari, e pertanto la sua configurazione risulta meno ingombrante rispetto alla soluzione del Progetto Preliminare, mentre lo svincolo di Roseto fornisce l'interscambio terminale con la SS 106 e presenta una configurazione lievemente modificata rispetto a quanto previsto dal Progetto Preliminare. Tuttavia, al fine di ridurre gli impatti sulle suddette aree vincolate, si osserva che lo svincolo di Trebisacce può essere eliminato, mentre quello di Roseto Capo Spulico può essere spostato al di fuori della ZPS.

Per quanto riguarda il sistema di svincoli presente nel tratto iniziale, si osserva che lo svincolo di Cassano risulta a breve distanza dagli svincoli di Sibari e Cerchiara di Calabria-Villafranca, e che pertanto può essere eliminato, affidando agli svincoli adiacenti i relativi collegamenti.

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.3.1 SIA allegato al Progetto Definitivo

Lo Studio di Impatto Ambientale allegato al Progetto Definitivo (dal km18+700 al km 31+800) della parte in variante dell'infrastruttura, dopo una prima parte di analisi del contesto territoriale di riferimento e d'individuazione delle caratteristiche ambientali d'insieme, analizza le seguenti componenti ambientali:

- atmosfera;
- ambiente idrico (superficiale e sotterraneo);
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione, flora e fauna;
- ecosistemi;
- paesaggio;
- salute pubblica.

Nella trattazione di ogni componente, in prima fase, il Proponente descrive le caratteristiche specifiche del contesto territoriale di riferimento relative all'ambito in analisi, per poi esporre le metodologie di valutazione adottate e gli esiti delle analisi effettuate, nonché gli impatti e le eventuali misure di mitigazione previste.

Infine il Proponente specifica che è previsto il ripristino di tutte le aree di cantiere in modo da riportarle al loro stato *ante operam* e che gli impatti indotti dalla realizzazione delle opere sono da considerarsi di carattere temporaneo.

2.3.1.1 Contesto territoriale di riferimento e caratteri ambientali d'insieme

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno del territorio della Provincia di Cosenza, nei territori dei comuni di Cassano allo Jonio, Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, Villapiana, Trebisacce, Albidona, Amendolara e Roseto Capo Spulico.

Il contesto territoriale in generale si caratterizza per la presenza della costa affacciata sul mar Jonio a est e dal rilievo geografico dei monti della Sila e del massiccio del Pollino a ovest, due veri e propri ambiti ecologici di particolare importanza dal punto di vista ecologico e ambientale.

La caratteristica geografica più rilevante del territorio è rappresentata dal fitto reticolo idrografico costituito dai torrenti e dalle fiumare che dai rilievi interni corrono verso il mare trasportando materiale ghiaioso, causa della riduzione della velocità delle acque; i loro larghi greti, che normalmente giungono al mare asciutti, risultano però insufficienti a contenere la portata delle acque di ruscellamento nel periodo delle precipitazioni primaverili, riempiendosi all'improvviso, scorrendo a grande velocità e inondando i terreni circostanti del fondo valle.

Il territorio è inoltre caratterizzato dalla presenza, a sud, del fiume Crati (81 km di lunghezza e 1470 kmq di bacino), l'unico fiume della Calabria che nasce nella Sila e sfocia nella costa jonica dopo aver attraversato la piana di Sibari.

In sintesi, il territorio risulta caratterizzato dai seguenti elementi:

- i massicci montuosi del Pollino e della Sila (la struttura morfologica dell'Appennino meridionale);
- il reticolo idrografico dei torrenti e delle fiumare;
- il mar Jonio e la struttura insediativa e produttiva della costa.

Gli elementi che definiscono la configurazione ambientale dell'area interessata dal progetto possono essere così riassunti:

- fitto reticolo idrografico;
- formazioni calanchive;
- aree archeologiche;
- Siti di Interesse Comunitario;
- linea di costa;
- nuclei edificati attestati in prevalenza lungo la SS 106 e la SS106 RAD esistenti;
- attività produttive di tipo agricolo;
- sorgenti di inquinamento atmosferico e acustico a carattere lineare della rete infrastrutturale.

2.3.1.2 Atmosfera

Per quanto riguarda la componente atmosfera, dopo aver caratterizzato il territorio dal punto di vista climatico, il Proponente riporta gli esiti dei campionamenti dell'analisi dei parametri CO, NO_x, SO_x e PTS effettuati in quattro punti di misura individuati lungo l'asse dell'infrastruttura.

I valori riportati nella tabella seguente, si riferiscono alla media di quattro misurazioni:

INQUINANTI	PM1	PM2	PM3	PM4
CO	2,45 mg/m ³	2,78 mg/m ³	2,98 mg/m ³	2,65 mg/m ³
NO _x	0,78 µg/m ³	0,89 µg/m ³	0,90 µg/m ³	0,91 µg/m ³
SO _x	0,14 µg/m ³	0,13 µg/m ³	0,11 µg/m ³	0,10 µg/m ³
PTS	0,09 µg/m ³	0,10 µg/m ³	0,12 µg/m ³	0,09 µg/m ³

Le sorgenti d'inquinamento atmosferico individuate dal Proponente nell'area indagata sono identificabili con:

- il transito di veicoli a motore sulle principali strade, (in particolare, alla SS 106, SS 106 RAD, alla SS 534, alla SS 481 ed alla SS 92);
- le emissioni dei trattori e delle macchine agricole in genere;
- le emissioni prodotte dagli impianti di riscaldamento delle abitazioni;
- l'inquinamento prodotto dalle attività produttive artigianali, di servizio e dai pochi impianti industriali.

In merito ai ricettori, il Proponente ha inizialmente caratterizzato il territorio in esame, individuando i principali sistemi che lo compongono:

- le aree a uso prevalentemente residenziale e agricolo;
- i nuclei con infrastrutturazione a maglia a elevata densità abitativa;
- le aree a media densità abitativa;
- le aree a bassa densità abitativa identificate con il territorio rurale (case e aziende agricole sparse);
- le aree artigianali;
- le aree industriali;
- i ricettori naturali, rappresentati dai corsi d'acqua e dai Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Effetti previsti in fase di costruzione

Durante la fase di costruzione le principali forme d'inquinamento atmosferico sono rappresentate dagli scarichi dei mezzi d'opera - all'interno dei cantieri e lungo la viabilità - e dalla dispersione in aria di polveri, dovute alle attività di scavo, di trasporto di materiale e dal sollevamento dovuto ai mezzi di trasporto.

Ai fini del contenimento degli impatti indotti durante la fase di costruzione il Proponente dichiara che saranno utilizzate le misure delle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" emesse da Arpa Toscana, di cui alla Deliberazione di Giunta Provinciale n. 213 del 3.11.2009 che identificano le migliori tecnologie e metodologie applicabili per minimizzare l'entità del sollevamento delle polveri determinato dalle attività di escavazione, movimentazione dei materiali e transito dei mezzi di cantiere.

Utilizzando le Linee guida di Arpa Toscana e in via previsionale, il Proponente ha effettuato uno studio basato sul modello di simulazione che utilizza il calcolo delle emissioni di polveri attraverso l'analisi dei processi di produzione senza e con abbattimento in base alla dimensione del particolato. Le concentrazioni di fondo considerate per il PM₁₀ sono dell'ordine di 20 µg/m³ e un'emissione di durata pari a 10 ore/giorno. Dallo studio, in cui viene indicato un modello di cantierizzazione che considera una durata del singolo elemento di immissione pari a 300 gg/anno, i valori di PM₁₀ stimati dovrebbero garantire il rispetto del VL di 50 µg/m³ per le immissioni di PM₁₀.

Metodologia di analisi e valutazione

Al fine di valutare in termini quantitativi gli impatti in fase di cantiere, il Proponente ha presentato delle simulazioni di trasporto e dispersione dei principali macroinquinanti emessi da traffico veicolare (monossido di carbonio, ossidi di azoto e particolato) in prossimità delle aree più sensibili e dei ricettori più significativi, a seguito della caratterizzazione meteo-climatica dell'area e delle principali sorgenti inquinanti associate al traffico veicolare.

I fattori di emissione e la metodologia utilizzate sono quelle indicati dal progetto CORINAIR, e la metodologia di calcolo utilizzata è la metodologia COPERT con il modello di diffusione Gaussiano CALINE4.

Le simulazioni sono state effettuate in corrispondenza di tre tratti considerati particolarmente critici, sia per la tipologia dei ricettori che per le caratteristiche del tracciato di progetto (imbocchi/sbocchi galleria, tratti in trincea in prossimità di abitazioni, presenza di svincoli, etc.).

Si è preso come riferimento l'orizzonte temporale dell'anno 2018 quale anno previsionale del termine dei

lavori.

Il Proponente dichiara che *"Confrontando i risultati ottenuti da queste simulazioni con lo stato attuale della qualità dell'aria nella stessa zona, si evince come la realizzazione del progetto apporterebbe una riduzione del 94% dell'inquinamento derivante dalla SS 106 attuale, mentre la sua mancata realizzazione decreterebbe un aumento del 55% dell'inquinamento atmosferico locale."*

Effetti previsti in fase di esercizio

Progetto Preliminare

Il risultato delle simulazioni per la fase di esercizio presentato dal Proponente mostra che comparando i valori previsti d'inquinamento atmosferico dovuto dall'utilizzo della nuova infrastruttura nel 2018 con i limiti di concentrazione massima dettati dalla normativa vigente (e ricordati nel paragrafo 2.1), si ottengono i seguenti dati:

- in prossimità dei ricettori, anche quelli vicini all'asse stradale, si rispettano i limiti di legge con scarti soddisfacenti (- 55%);
- all'interno della stessa piattaforma stradale si prevedono valori prossimi ai limiti di norma, nelle condizioni di traffico e vento più sfavorevoli, in prossimità degli imbocchi delle gallerie.

Il Proponente ritiene che nel complesso *"la realizzazione della nuova infrastruttura porterebbe allo spostamento dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare verso un'area meno sensibile, in quanto meno abitata e con maggior capacità di diluizione degli inquinanti. La nuova configurazione dell'assetto viario comporterà inevitabili modifiche dello stato di qualità dell'aria, in alcuni casi migliorative (vedi riduzione traffico sull'attuale SS 106 e le altre vie di comunicazione lungo la fascia costiera, in prossimità dei centri abitati) ed in altri peggiorative (zone rurali)"*.

Progetto Definitivo

I risultati delle verifiche effettuate sul Progetto Definitivo variato risultano compatibili con i risultati delle precedenti simulazioni, e i risultati espressi in termini di linee di isoconcentrazione della media annua rientrano nello stesso range dei valori ottenuti dalle simulazioni precedenti.

Misure mitigative previste

Il Proponente individua una serie di misure mitigative per far fronte alle problematiche di qualità dell'aria previste all'interno della struttura delle gallerie, tra cui installazione di ventilatori Jen Fan, applicazione di composto antismog catalitico a base di biossido di titanio e installazione di lampade UVA per garantire il processo di catalisi, che concorrono alla riduzione dei consumi energetici previsti nella gestione.

2.3.1.3 Ambiente idrico

In merito alla *componente ambiente idrico*, il Proponente dichiara che lo studio presentato si è basato su una raccolta preliminare di dati bibliografici, sulla rilettura di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale per la valutazione del Progetto Preliminare approvato nel 2005, nonché sulla raccolta di nuovi elementi di valutazione, in conseguenza delle varianti apportate al Progetto Definitivo e degli aggiornamenti normativi intercorsi dalla data di presentazione del Progetto Preliminare a oggi.

Ambiente idrico superficiale

Il deflusso idrico sotterraneo risulta controllato dai principali lineamenti tettonici, nonché dal grado, talora spinto, di fratturazione e tettonizzazione dei termini più litoidi e dai rapporti tettonici che si sono instaurati nel corso della storia geologica dell'area presa in esame.

L'area si caratterizza anche per manifestazioni sorgentizie dove, per condizioni idrogeologiche favorevoli (limite di permeabilità), le aliquote di deflusso sotterraneo vengono a giorno. Si tratta, in generale, di sorgenti di modesta portata (generalmente a carattere temporaneo ed effimero), poiché alimentate da acquiferi anch'essi di scarsa entità, ma con elevata variabilità in quanto direttamente dipendenti dalle precipitazioni meteoriche.

Il prelievo di acque di falda tramite pozzi è molto diffuso soprattutto nella piana di Sibari e nelle aree costiere nelle quali si rileva che il trend è in continua crescita, in particolare sono presenti molti pozzi tra cui si distinguono i pozzi privati, i pozzi Sorical (regionali) e i pozzi comunali, per lo più realizzati a scopo irriguo e in minima parte a scopo potabile e industriale.

Tra i pozzi sopra menzionati, ve ne sono due che ricadono nell'alveo del Torrente Ferro (CS3AQ01P002-CS3AQ01P003) e risultano prossimi al tracciato stradale in progetto.

In merito alla qualità della risorsa idrica sotterranea il Proponente si limita a riportare gli esiti d'indagine a scala regionale eseguite da altre società per conto della Regione Calabria, senza fornirne i dati quantitativi.

Un ulteriore studio a livello regionale indica che l'eccessivo emungimento, avendo conseguenze anche sull'assetto idrodinamico delle falde, determina un abbassamento della superficie piezometrica della falda d'acqua dolce con conseguente aumento dei fenomeni d'intrusione del cuneo salino negli acquiferi delle pianure alluvionali, particolarmente durante la stagione asciutta. Ciò è causa di un pericoloso inquinamento

chimico-fisico delle acque di falda soprattutto lungo le aree costiere della piana di Sibari e il sovra sfruttamento delle aliquote idriche sotterranee (sia nella porzione superficiale sia profonda) ha prodotto, inoltre, fenomeni di subsidenza.

Il bacino di Sibari mostra, nel complesso, un'alta vulnerabilità agli agenti inquinanti nell'area di pianura e nella fascia costiera.

Inoltre incidono negativamente anche gli interscambi tra le acque superficiali e le acque sotterranee provenienti dai torrenti, che possono rappresentare un fattore di pericolosità.

Progetto Definitivo

Il Proponente ritiene che grazie alle caratteristiche dei viadotti previsti, caratterizzati da larghe campate e lunghezze complessive molto maggiori dell'alveo, non siano prevedibili alterazioni degne di rilievo del regime idraulico dovute alla realizzazione dell'opera, in quanto l'opera risulta scollegata dai fenomeni dinamici dei corsi d'acqua interessati. Inoltre, a fini preventivi, il mantenimento del *continuum* idraulico verrà garantito lungo l'intero tracciato stradale facendo ricorso a tombini piuttosto che a canali di gronda il cui effetto alla grande scala garantisce la continuità, mentre a scala di singolo appezzamento agrario ne altera la dotazione.

La realizzazione dell'opera in progetto comporterà inevitabilmente l'interferenza diretta con canali e scoli della rete irrigua e con i fossi di raccolta delle acque piovane che limitano i campi agricoli; per quanto riguarda i fossi di raccolta dei campi agricoli e i canali minori della rete irrigua, è previsto il ripristino della continuità attraverso la realizzazione di tombini opportunamente dimensionati, mentre per quanto attiene il reticolo idrografico principale non sono state previste deviazioni o riarticolazioni degne di nota.

Il Proponente identifica come possibili impatti le modifiche degli alvei dovute al progetto che, tuttavia, saranno mitigate dalle opere di sistemazione idraulica (argini, briglie, tombinatura, protezioni di piloni, etc.) così come individuate negli studi effettuati e seguendo la normativa vigente, anche in corrispondenza delle gallerie naturali o artificiali e dei tratti in trincea nei quali si produrranno degli abbassamenti del livello di falda.

Mitigazioni

Il Proponente prevede di utilizzare in fase di cantiere tutte le buone pratiche note per prevenire fenomeni d'inquinamento o alterazione del regime di trasporto solido dei corsi d'acqua interessati dalle fasi di lavorazione e dalla movimentazione dei materiali di risulta.

Il Proponente dichiara che particolarmente significativa è la possibile criticità d'inquinamento localizzato dovuto allo sversamento accidentale di sostanze contaminanti a causa di incidenti stradali; in particolare deve essere considerato il caso di precipitazioni meteorologiche contemporanee e la conseguente diffusione d'inquinanti nel sistema idrico naturale attraverso il sistema di drenaggio della piattaforma stradale.

Sono stati identificati i possibili tratti critici che risulta opportuno proteggere sulla base di specifiche criticità: vulnerabilità dei corpi idrici, qualità ecologica e uso della risorsa idrica.

In particolare sono state previste delle vasche di prima pioggia con funzione anche di vasche di sicurezza, il cui dimensionamento è stato calcolato per ciascuna vasca considerando l'area di piattaforma contribuente, le portate e gli sviluppi necessari rispettivamente per la sedimentazione, il galleggiamento degli olii e degli idrocarburi e le dimensioni finali dei manufatti. E' prevista la realizzazione di sedici vasche di trattamento per le aree esterne dell'infrastruttura.

Viene proposta la realizzazione di una o più reti di monitoraggio delle sostanze maggiormente indicative di possibili inquinamenti nei punti più sensibili (pozzi e sorgenti).

Infine s'ipotizza una campagna di monitoraggio della qualità delle acque dei pozzi nelle diverse fasi AO, CO e PO.

2.3.1.4 Suolo e sottosuolo

Per la *componente suolo e sottosuolo*, lo studio geologico è stato basato su una raccolta preliminare di dati bibliografici, sulla rilettura di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale per la valutazione del Progetto Preliminare approvato nel 2005, nonché sulla raccolta di nuovi elementi di valutazione a seguito delle varianti apportate al Progetto Definitivo

Il Proponente analizza l'area di progetto inquadrandola dal punto di vista geologico, tettonico, geomorfologico e geognostico e pedologico, eseguendo un'attenta analisi della letteratura esistente, eccetto che per la parte geognostica per la quale si è provveduto anche a eseguire una campagna d'indagini e analisi di laboratorio.

Impatti

In fase di cantiere le azioni previste produrranno principalmente una perdita di suolo nelle aree di cantiere, lungo lo sviluppo del tracciato stradale e nelle aree di stoccaggio temporaneo e una modificazione della destinazione d'uso (attualmente naturale e/o agricola). Nelle aree di cantiere e in quelle di deposito

temporaneo, il ripristino dei luoghi permetterà il ritorno alle condizioni *ante operam* e la terra derivante dall'attività di scavo verrà adeguatamente conservata e riutilizzata nei successivi interventi di ripristino.

Inoltre si ritiene possano presentarsi effetti di alterazione chimica (inquinamento) del suolo stesso, tanto da poterlo danneggiare irreversibilmente, nelle aree utilizzate per le diverse lavorazioni, i siti direttamente interessati dall'uso di tali sostanze e dalle zone limitrofe, vulnerabili in base ai meccanismi di diffusione dell'inquinante stesso.

Infine, la messa in opera di rilevati e/o strutture in cls, nell'area della Piana di Sibari che risulta soggetta a subsidenza, potrà indurre particolari fenomeni di cedimento dei terreni, problematica, di natura geologico-applicativa e geotecnica, mitigata e annullata da opportuni interventi geotecnici previsti nel progetto, in fase di cantierizzazione verrà tenuta sotto controllo dal Piano di Monitoraggio Ambientale.

Tra gli interventi mitigativi in fase di cantiere il Proponente cita l'esecuzione corretta delle lavorazioni, mantenendo adeguate pendenze delle scarpate e un'opportuna regimazione idrica di superficie, procedendo agli scavi in trincea per trincee discendenti. Inoltre dichiara che verranno realizzati tutti i necessari presidi consistenti in opere di contenimento, convogliamento delle acque di deflusso superficiale, rinverdimento dei fronti esposti, mentre in relazione a eventuali aree colpite da effetti di alterazione chimica il Proponente prevede opportuno attuare le dovute precauzioni durante l'utilizzo di tali sostanze, e in caso queste, per qualsiasi motivo, s'infiltrino nel sottosuolo andranno asportate le porzioni inquinate da gestire come un rifiuto e le aree interessate dovranno essere bonificate

2.3.1.5 Vegetazione Flora e Fauna

Vegetazione e Flora

Per quanto riguarda le *componenti vegetazione e flora*, le informazioni inerenti gli aspetti floristici e vegetazionali sono state ottenute sia direttamente, attraverso le osservazioni effettuate durante i sopralluoghi, sia indirettamente attraverso l'analisi degli ambienti osservati e studiati per mezzo delle fotografie aeree e con il supporto della bibliografia disponibile.

Il Proponente provvede a caratterizzare lo stato AO dell'area vasta, distinguendo unità forestali prevalentemente rappresentate da fitocenosi dominate dal pino d'Aleppo a cui marginalmente è associato il pino marittimo o da formazioni a prevalenza di lentisco associato all'oleastro.

L'area di progetto si caratterizza per un uso essenzialmente agricolo del territorio, prevalentemente coltivato a cereali, olivi e agrumi, più raramente mais e risaie, in cui però non manca una componente naturale tra cui spicca la vegetazione igrofila degli argini di fossi e canali con presenza di cannuccia di palude e salici, oltre alla vegetazione di fiumara a tamerice e oleandro.

Il Proponente rileva che nessuna delle specie presenti nell'area è inserita nella Lista Rossa delle piante d'Italia, sia a livello nazionale (Conti et al., 1992) che regionale (Conti et al., 1997), né sono state osservate specie vegetali d'interesse comunitario (ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE), sebbene siano presenti specie atipiche per la zona (quali *Sarcopoterium spinosum* e *Thymus capitatus*).

Impatti

Gli impatti individuati dal Proponente per la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura viaria sono:

- sottrazione di vegetazione;
- frammentazione della continuità ecologica del territorio;
- riduzione della naturalità del luogo;
- alterazione della copertura vegetale del suolo, con possibili conseguenze sul grado di stabilità;
- alterazione della composizione floristica e della struttura delle fitocenosi;
- introduzione di specie vegetali alloctone;
- perdita di habitat, con ripercussioni anche sulla fauna;
- riduzione della biodiversità.

Fauna

Per la *componente fauna*, i dati sono stati ricavati sia direttamente, attraverso osservazione effettuate durante i sopralluoghi, che indirettamente attraverso la bibliografia disponibile e l'analisi degli ambienti osservati e studiati attraverso le fotografie aeree, che ha permesso d'individuare sia gli *habitat* potenziali che le specie potenzialmente presenti nell'area di studio.

Ai fini della valutazione degli impatti dell'infrastruttura sulla fauna si è resa necessaria prima di tutto l'elaborazione della check-list dei vertebrati presenti, e, successivamente, per ogni check-list, sono state evidenziate le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (Bulgarini et al., 1998) riportandone la corrispondente categoria di minaccia.

Sono stati identificate e analizzate le seguenti categorie:

- anfibi e rettili;
- uccelli;

• mammiferi.

Anfibi e rettili

Il Proponente riporta il seguente elenco delle specie presenti nell'area di studio. Per le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani vengono riportati i relativi codici, inoltre con una "x" vengono contrassegnate le specie presenti nell'Allegato II e nell'Allegato IV della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE) contenente successive modifiche fino alla 97/62/CE, e recepita dall'Italia dal DPR n° 357 del 1997.

	NOME VOLGARE	NOME SCIENTIFICO	RED-LIST ITALIANA	DIRET. HABITAT
ANFIBI				
ORDINE: Urodeli				
FAMIGLIA: SALAMANDRIDI				
1	Salamandrina dagli occhiali	<i>Salamandrina terdigitata</i>	LR	x
2	Tritone crestato italiano	<i>Triturus carnifex</i>		x
3	Tritone italico	<i>Lissotriton italicus</i>	LR	x
ORDINE: Anuri				
FAMIGLIA: BUFONIDI				
4	Rospo comune	<i>Bufo bufo</i>		
5	Rospo smeraldino italiano	<i>Bufo balearicus</i>		x
FAMIGLIA: RANIDI				
6	Rana agile	<i>Rana dalmatina</i>		x
7	Rana verde italiana	<i>Pelophylax hispanicus</i>		
8	Rana italiana dei fossi	<i>Pelophylax bergeri</i>		x
RETTILI				
ORDINE: Testudinati				
FAMIGLIA: TESTUDINIDI				
9	Testuggine d'acqua	<i>Emys orbicularis</i>	LR	x
SOTTORDINE: Sauri				
FAMIGLIA: GEKKONIDI				
10	Tarantola muraiola	<i>Tarentola mauritanica</i>		
11	Geco verrucoso	<i>Hemidactylus turcicus</i>		
FAMIGLIA: LACERTIDI				
12	Ramarro occidentale	<i>Lacerta bilineata</i>		x
13	Lucertola muraiola	<i>Podarcis muralis</i>		x
14	Lucertola campestre	<i>Podarcis siculus</i>		x
FAMIGLIA: ANGUIDI				
15	Orbettino	<i>Anguis fragilis</i>		
16	Luscengola	<i>Chalcides chalcides</i>		
ORDINE: Ophidia				
FAMIGLIA: COLUBRIDI				
17	Biacco	<i>Hierophis viridiflavus</i>		x
18	Colubro leopardino	<i>Zamenis situla</i>	LR	x
19	Cervone	<i>Elaphe quatuorlineata</i>	LR	x
20	Saettone occhirossi	<i>Zamenis lineatus</i>		
21	Biscia dal collare	<i>Natrix natrix</i>		x
FAMIGLIA: VIPERIDI				
22	Vipera	<i>Vipera aspis</i>		

Uccelli

Nell'area di studio sono state censite ottantuno specie di uccelli nidificanti, e, di questi, ventidue, pari al 27,5%, sono inseriti nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani.

Il Proponente riporta l'elenco dei nidificanti presenti nell'area di studio; per le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani e nelle Liste SPEC, vengono riportati i relativi codici. Inoltre con una "x" vengono contrassegnate le specie presenti nell'Allegato I (specie per le quali sono previste misure speciali di conservazione) della Direttiva "Uccelli" (2009/147/CE, che ha sostituito la 79/409/CEE) e recepita in Italia dalla Legge 157/92.

	NOME VOLGARE	NOME SCIENTIFICO	RED-LIST ITALIANA	SPECIE	DIRET. UCCELLI
UCCELLI					
FAMIGLIA: ARDEIDI					
1	Tarabusino	<i>Ixobrychus minutus</i>	LR	3	I
FAMIGLIA: ANATIDI					
2	Germano reale	<i>Anas platyrhynchos</i>			II A
FAMIGLIA: ACCIPITRIDI					
3	Nibbio bruno	<i>Milvus migrans</i>	VU	3	I

4	Nibbio reale	<i>Milvus milvus</i>	EN	4	I
5	Poiana	<i>Buteo buteo</i>			
6	Sparviere	<i>Accipiter nisus</i>			
FAMIGLIA: FALCONIDI					
7	Gheppio	<i>Falco tinnunculus</i>		3	
8	Lodolaio	<i>Falco subbuteo</i>			
9	Lanario	<i>Falco biarmicus</i>	EN	3	I
10	Pellegrino	<i>Falco peregrinus</i>	VU	3	I
FAMIGLIA: FASIANIDI					
11	Fagiano	<i>Phasianus colchinus</i>			II A
12	Quaglia	<i>Coturnix coturnix</i>	LR	3	II B
FAMIGLIA: RALLIDI					
13	Porciglione	<i>Rallus aquaticus</i>	LR		II B
14	Gallinella d'acqua	<i>Gallinula chloropus</i>			IIB
15	Folaga	<i>Fulica atra</i>			II A
FAMIGLIA: BURHINIDI					
16	Occhione	<i>Bhurhinus oedicephalus</i>	EN	3	I
FAMIGLIA: CARADRIDI					
17	Corriere piccolo	<i>Charadrius dubius</i>	LR		
18	Fratino	<i>Charadrius alexandrinus</i>		3	I
FAMIGLIA: SCOLAPACIDI					
19	Piro piro piccolo	<i>Actitis hypoleucos</i>	VU		
FAMIGLIA: COLUMBIDI					
20	Tortora	<i>Streptopelia turtur</i>		3	II B
21	Tortora dal collare	<i>Streptopelia decaocto</i>			II B
22	Piccione domestico	<i>Columba livia forma dom.</i>			
FAMIGLIA: CUCULIDI					
23	Cuculo	<i>Cuculus canorus</i>			
FAMIGLIA: STRIGIDI					
24	Barbagianni	<i>Tyto alba</i>	LR	3	
25	Assiolo	<i>Otus scops</i>	LR	2	
26	Civetta	<i>Athene noctua</i>		3	
27	Allocco	<i>Strix aluco</i>		4	
28	Gufo comune	<i>Asio otus</i>	LR		
FAMIGLIA: APODIDI					
29	Rondone	<i>Apus apus</i>			
FAMIGLIA: ALCEDINIDI					
30	Martin pescatore	<i>Alcedo atthis</i>		3	I
FAMIGLIA: MEROPIDI					
31	Gruccione	<i>Merops apiaster</i>	LR	3	
FAMIGLIA: CORACIDI					
32	Ghiandaia marina	<i>Coracias garrulus</i>	EN	2	I
FAMIGLIA: UPUPIDI					
33	Upupa	<i>Upupa epops</i>			
FAMIGLIA: PICIDI					
34	Picchio verde	<i>Picus viridis</i>	LR	2	
FAMIGLIA: ALAUDIDI					
35	Cappellaccia	<i>Galerida cristata</i>	DD	3	
36	Allodola	<i>Alauda arvensis</i>		3	II B
37	Calandrella	<i>Calandrella brachydactyla</i>		3	I
38	Calandra	<i>Melanocorypha calandra</i>	LR	3	I
39	Tottavila	<i>Lulula arborea</i>		2	I
FAMIGLIA: IRUNDINIDI					
40	Rondine	<i>Hirundo rustica</i>		3	
41	Balestruccio	<i>Delichon urbica</i>			
FAMIGLIA: MOTACILLIDI					
42	Ballerina bianca	<i>Motacilla alba</i>			
fam. TROGLODITIDI					
43	Scricciolo	<i>Troglodytes troglodytes</i>			
FAMIGLIA: TURDIDI					
44	Pettirosso	<i>Eritacus rubecula</i>		4	
45	Usignolo	<i>Luscinia megarhynchos</i>		4	
46	Codiroso spazzac.	<i>Phoenicurus ochruros</i>			
47	Monachella	<i>Oenanthe ispanica</i>	VU	2	
48	Saltimpalo	<i>Saxicola torquatus</i>		3	
49	Merlo	<i>Turdus merula</i>		4	II B

50	Passero solitario	<i>Monticola solitarius</i>		3	
FAMIGLIA: SILVIDI					
51	Usignolo di fiume	<i>Cettia cetti</i>			
52	Beccamoschino	<i>Cisticola juncidis</i>			
53	Cannaiola	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>		4	
54	Cannareccione	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>			
55	Canapino	<i>Hippolais poliglotta</i>		4	
56	Sterpazzolina	<i>Sylvia cantillans</i>		4	
57	Occhiocotto	<i>Sylvia melanocephala</i>		4	
58	Capinera	<i>Sylvia atricapilla</i>		4	
59	Fiorrancino	<i>Regulus ingnicapillus</i>		4	
FAMIGLIA: MUSCICAPIDI					
60	Pigliamosche	<i>Muscicapa striata</i>		3	
FAMIGLIA: EGITALIDI					
61	Codibugnolo	<i>Aegithalos caudatus</i>			
FAMIGLIA: PARIDI					
62	Cinciarella	<i>Cyanistes caeruleus</i>		4	
63	Cinciallegra	<i>Parus major</i>			
FAMIGLIA: REMIZIDI					
64	Pendolino	<i>Remiz pendulinus</i>			
FAMIGLIA: CERTIDI					
65	Rampichino	<i>Certhia brachydactyla</i>		4	
FAMIGLIA: ORIOLIDI					
66	Rigogolo	<i>Oriolus oriolus</i>			
FAMIGLIA: LANIDI					
67	Averla piccola	<i>Lanius collurio</i>		3	I
68	Averla cenerina	<i>Lanius minor</i>	EN	2	I
69	Averla capirossa	<i>Lanius senator</i>	LR	2	
FAMIGLIA: CORVIDI					
70	Gazza	<i>Pica pica</i>			II B
71	Taccola	<i>Corvus monedula</i>		4	II B
72	Cornacchia grigia	<i>Corvus cornix</i>			
FAMIGLIA: STURNIDI					
73	Storno	<i>Sturnus vulgaris</i>			II B
FAMIGLIA: PASSERIDI					
74	Passera d'Italia	<i>Passer italiae</i>			
75	Passera mattugia	<i>Passer montanus</i>			
FAMIGLIA: FRINGILLIDI					
76	Fringuello	<i>Fringilla coelebs</i>		4	
77	Verzellino	<i>Serinus serinus</i>		4	
78	Verdone	<i>Carduelis chloris</i>		4	
79	Cardellino	<i>Carduelis carduelis</i>			
FAMIGLIA: EMBERIZIDI					
80	Zigolo nero	<i>Emberiza cirius</i>		4	
81	Strillozzo	<i>Emberiza calandra</i>		4	

Mammiferi

Tra i mammiferi di elevato interesse è da segnalare la possibile, anche se poco probabile, presenza del Lupo (*Canis lupus*) (IUCN-VU).

Viene riportato l'elenco delle specie presenti nell'area di studio. Per le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani vengono riportati i relativi codici. Inoltre con una "x" vengono contrassegnate le specie presenti nell'Allegato II e nell'Allegato IV della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE) contenente successive modifiche fino alla 97/62/CE e recepita dall'Italia dal DPR n° 357 del 1997.

	Nome volgare	Nome scientifico	Red-list italiana	Diret. Habitat
ORDINE: INSETTIVORI				
1	Riccio	<i>Erinaceus europaeus</i>		
2	Talpa romana	<i>Talpa romana</i>		
3	Toporagno d'acqua di Miller	<i>Neomys fodiens</i>		
4	Mustiolo	<i>Suncus etruscus</i>		
5	Crocidura a ventre bianco	<i>Crocidura leucodon</i>		
6	Crocidura minore	<i>Crocidura suaveolens</i>		

ORDINE: CHIROTTERI				
7	Rinolofa maggiore	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	VU	x
8	Rinolofa minore	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	EN	x
9	Pipistrello di Savi	<i>Hypsugo savii</i>	LR	x
10	Vespertilio smarginato	<i>Myotis emarginatus</i>	VU	x
11	Pipistrello albolimbato	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	LR	x
12	Molosso di Cestoni	<i>Tadarida teniotis</i>	LR	x
ORDINE: LAGOMORFI				
13	Lepre europea	<i>Lepus europaeus</i>		
ORDINE: RODITORI				
14	Moscardino	<i>Muscardinus avellanarius</i>	VU	
15	Arvicola terrestre	<i>Microtus arvalis</i>		
16	Arvicola di savi	<i>Microtus savii</i>		
17	Topo selvatico collo giallo	<i>Apodemus flavicollis</i>		
18	Topo selvatico	<i>Apodemus sylvaticus</i>		
19	Topolino delle case	<i>Mus musculus</i>		
20	Ratto	<i>Rattus norvegicus</i>		
21	Istrice	<i>Hystrix cristata</i>		x
22	Nutria	<i>Myocastor coypus</i>		
ORDINE: CARNIVORI				
23	Lupo	<i>Canis lupus</i>	VU	x
24	Volpe	<i>Vulpes vulpes</i>		
25	Tasso	<i>Meles meles</i>		
26	Donnola	<i>Mustela nivalis</i>		
27	Puzzola	<i>Mustela putorius</i>	DD	
28	Lontra	<i>Lutra lutra</i>	CR	x
29	Faina	<i>Martes faina</i>		
ORDINE: ARTIODATTILI				
30	Cinghiale	<i>Sus scrofa</i>		

Infine il Proponente suddivide l'area di studio nelle seguenti cinque aree faunistiche omogenee per popolamento animale e coerente con la tipologia ambientale descritta e, per tutti gli ambienti, fornisce la descrizione a carattere macroscopico della fauna caratterizzante:

- ambiente urbano;
- ambiente fluviale;
- ambiente agricolo (seminativi e/o frutteti);
- ambiente degli oliveti;
- ambiente della macchia mediterranea.

In conclusione dello studio il Proponente dichiara che nell'area in analisi settantasette specie - il 57.9% - risultano specie protette; di queste trentasei sono inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (Bulgarini *et al.*, 1998).

Nell'area di studio sono presenti diciannove specie considerate a basso rischio (LR), otto vulnerabili (VU), sei in pericolo (EN), due specie con carenza di informazioni (DD) e una in pericolo in modo critico (CR). Dalla check-list di tutte le specie faunistiche dell'area risulta che trentasei specie sono presenti nell'Allegato II e nell'Allegato IV della Direttiva "Habitat".

Infine sono presenti quarantotto specie di uccelli inserite nella lista delle specie SPEC (Tucker & Heath, 1994) che in Europa godono di uno Stato Sfavorevole di Conservazione.

Impatti

In merito agli impatti sulla componente, il Proponente individua schematicamente una serie di possibili impatti a breve e lungo termine generati dalla realizzazione dell'infrastruttura in analisi:

- 1) alterazione e perdita di ecosistemi;
- 2) frammentazione degli habitat;
- 3) effetto "barriera" e interferenza con gli spostamenti della fauna;

- 4) mortalità diretta;
- 5) disturbo;
- 6) inquinamento.

Mitigazioni

Per far fronte ai possibili impatti individuati, il Proponente cita una serie di buone pratiche da attuarsi quali misure di mitigazione, che verranno meglio approfondite e descritte nelle fasi progettuali successive in un citato documento chiamato "Protocollo Ambientale".

2.3.1.6 Ecosistemi

In merito alla *componente ecosistemi*, il Proponente rileva che:

- nell'area del progetto non ricade nessuna delle zone umide italiane inserite nell'elenco delle aree protette a norma della Convenzione di Ramsar;
- l'area di studio si sovrappone quasi completamente a una delle centosettandue IBA (Important Bird Areas) identificate in Italia; quella dell'Alto Ionio Cosentino - cod 144 (Gariboldi e al., 2000), in cui le zone più importanti sono quelle alle basi del Pollino, i torrenti e le fiumare.

L'area di progetto ricade inoltre parzialmente all'interno della ZPS e di due SIC, in particolare:

- SIC Fiumara Saraceno Codice Natura 2000: IT9310042 con una superficie di 1053 ha;
- SIC Fiumara Avena Codice Natura 2000: IT9310043 con una superficie di 937 ha;
- ZPS Alto Ionio Cosentino Codice Natura 2000: IT9310304 con una superficie di 28622 ha.

Il Proponente individua quattro unità ecosistemiche:

- fiumi
- boschi
- aree agricole
- aree urbane

di cui caratterizza la struttura nelle sue componenti biotiche e abiotiche e nelle relazioni che tra esse intercorrono, stima a livello quantitativo, la diversità biologica tra situazione attuale e situazione potenziale delle specie più significative, analizza il livello di frammentazione identificando, infine, nella frammentazione degli habitat, l'alterazione peggiore dovuta alla realizzazione dell'opera, per far fronte alla quale vengono descritte alcune proposte di mitigazione/compensazione possibili, tra cui la programmazione delle attività di cantiere in modo da non interferire con il periodo di riproduzione degli animali, la realizzazione di tombini/sottopassi faunistici, il miglioramento della vegetazione ripariale igrofila etc....

2.3.1.7 Paesaggio

L'analisi relativa alla *componente paesaggio* ha come obiettivo l'individuazione degli elementi morfologici e percettivi (antropici e naturali) del territorio interessato dal tracciato dell'infrastruttura, al fine di evidenziarne sia gli elementi di unicità e pregio che le problematiche legate a interferenze di tipo visivo e ambientale con la nuova opera.

Al fine di una migliore comprensione delle problematiche e degli impatti visivi sono state analizzate le caratteristiche del tracciato in rapporto alla morfologia, alla vegetazione e alle emergenze architettoniche e archeologiche del corridoio interessato, individuando quelle situazioni che presentano le aperture di visuale più significative o che risultano in contrasto con le presenze paesaggistiche di qualità.

Nella porzione di territorio interessata dal progetto sono riconosciute, oltre alle aree naturali che formano la Rete Natura 2000, le seguenti aree protette di diverse tipologie:

- le Riserve Naturali Statali Gole del Raganello;
- le Riserve Naturali Regionali della Foce del Crati e del Tarsia.

Elemento di assoluto rilievo nel complesso ambientale calabrese, protetto attraverso l'istituzione delle suddette Aree protette e Parchi, è la presenza di boschi che, secondo dati ISTAT del 1997, rappresentano una delle riserve più importanti del Paese dal punto di vista forestale.

L'area si caratterizza anche per i suoi tipici paesaggi agricoli, nonché per dinamiche di crescita insediativa a bassa densità che si sono sviluppate negli ultimi quarant'anni nelle zone pianeggianti/marittime.

Nella trattazione della *componente paesaggio* il Proponente inserisce anche un'analisi archeologica di area vasta e una caratterizzazione generale del sistema della mobilità, per passare infine a individuare le emergenze paesaggistiche di un territorio in cui la struttura morfologica è l'elemento predominante e in cui individua quali strutture prevalenti:

- i rilievi e relativi valloni di separazione;
- i corsi d'acqua e le fiumare;
- le strutture erosive (conoidi);

- le strutture calanchive;
- i terrazzi marini;
- le aree pianeggianti vicine alla costa, nelle quali è stato attuato lo sviluppo urbanistico più recente.

Attraverso un'analisi percettiva del paesaggio, il Proponente ha individuato le aree sensibili, che coincidono con le aree naturali o che conservano carattere di naturalità che saranno direttamente intercettate all'opera (infrastruttura principale e/o innesti con la rete locale).

Le aree rilevate di maggiore sensibilità sono i tratti in viadotto che attraversano gli ambiti fluviali, l'area archeologica di Broglio (nei comuni di Trebisacce e Amendolara) e le aree agricole coltivate a uliveti e frutteti.

Ai fini di limitare gli effetti indotti sulla componente dalle attività di realizzazione dell'opera, il Proponente prevede un'opportuna scansione e programmazione del cantiere in sezioni successive.

Effetti in fase di esercizio

Il Proponente identifica le seguenti possibili interferenze:

- interferenze con l'uso agricolo delle aree dei frutteti e degli uliveti, prevalentemente nelle aree della Piana di Sibari;
- impatto sul paesaggio, sia naturalistico in senso stretto, che agrario;
- interferenze col reticolo idrografico.

Infine il Proponente, ai fini di proporre un piano d'inserimento paesaggistico dell'opera che si configuri come un sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio attraversato e come occasione per configurare nuovi paesaggi determinati dalla costruzione dell'infrastruttura, individua tre tipologie di paesaggio, con le rispettive qualità e criticità:

- il paesaggio seminaturale;
- il paesaggio agricolo e periurbano;
- il paesaggio in movimento.

Il progetto, quindi, si ripropone di ricostruire la struttura dei diversi paesaggi interferiti e, con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali (fasce arboreo-arbustive e filari continui) e di campi visivi aperti, di organizzare una sequenza di finestre sul paesaggio in modo da restituire a chi percorre il tracciato una visione coerente del territorio e dei suoi paesaggi.

2.3.1.8 Salute pubblica

Lo stato di fatto della *componente salute pubblica* viene caratterizzato attraverso l'analisi dell'incidentalità (tasso di mortalità, indice di gravità, incidenti per km di strada...), del contesto socio-economico e della viabilità locale.

Effetti in fase di costruzione

In fase di costruzione il Proponente individua quali impatti sulla salute pubblica problemi di natura acustico-vibrazionale, di dispersione di polveri, di occupazione e alterazione di spazi e le possibili interferenze alla normale circolazione, nell'immediato intorno territoriale delle aree di lavorazione.

Effetti in fase di esercizio

In merito alla fase di esercizio, l'unico effetto che il Proponente evidenzia è quello correlato all'utilizzo dell'infrastruttura, e pertanto all'incidentalità.

2.3.1.9 Rumore

Per la *componente rumore*, all'atto della redazione del SIA i Comuni interessati non erano dotati di zonizzazione acustica specifica, pertanto è stata definita la classificazione in zone acusticamente omogenee in base ai PRG.

Per le simulazioni della *componente rumore* generata dal traffico stradale il Proponente ha utilizzato il modello previsionale SoundPLAN Essential 2.0; i calcoli sono stati svolti utilizzando il metodo NMPB-Routes-96. In merito il Proponente dichiara che "... tale modello è in accordo con i dati sperimentali raccolti con le misure di caratterizzazione della sorgente stradale "Jonica" eseguite appositamente ...".

Per effettuare le simulazioni il Proponente ha provveduto a:

- realizzare un modello vettoriale tridimensionale del territorio esteso a tutto l'ambito di studio del tracciato stradale in progetto;
- realizzare un modello vettoriale tridimensionale dell'edificato che comprende tutti i fabbricati indipendentemente dalla loro destinazione d'uso;
- definire i coefficienti di assorbimento per il terreno;
- realizzare il modello tridimensionale della strada in progetto;
- definire i dati di traffico di progetto da assegnare alle linee di emissione.

La sorgente sonora considerata è rappresentata dai flussi veicolari che transiteranno sulla strada in progetto.

L'analisi dei ricettori è stata eseguita in conformità al DPR 142/2004; per quanto riguarda gli edifici è stato eseguito un sopralluogo in campo nella fascia di studio dell'infrastruttura dell'ampiezza di pertinenza (250 m), estesa a una dimensione doppia (500 m) in caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo, così classificati:

- edifici sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo);
- edifici residenziali 1-2 piani;
- edifici residenziali 3-4 piani;
- edifici produttivi 1-2 piani (terziari, artigianali, industriali);
- edifici produttivi 3-4 piani (terziari, artigianali, industriali);
- edifici agricoli 1-2 piani (edifici per attività agricola);
- edifici agricoli 3-4 piani (edifici per attività agricola);
- altri edifici 1-2 piani (edifici non ricadenti nelle definizioni precedenti);
- altri edifici 3-4 piani (edifici non ricadenti nelle definizioni precedenti).

Nella fascia di studio di 500 metri di ampiezza è stato individuato un solo ricettore sensibile: una scuola situata nel comune di Amendolara e indicata con il codice ricettore R110; in fase di modellazione i punti di calcolo sono stati posizionati in corrispondenza di ogni piano fuori terra dell'edificio, sulla facciata più esposta alla sorgente acustica.

Sono stati calcolati i livelli d'immissione sonora nello scenario *post operam* normale e mitigato.

Sono state condotte misurazioni su cinque edifici esposti verso sorgenti acustiche stradali, in cui sono state eseguite indagini in continuo nelle 24 ore.

Tabella 1 – Ubicazione dei punti misura

Punto di misura	Comune	Sorgente concorsuale	Tipo strada
Pc 01	Cerchiara di Calabria	sp162	Extraurbana secondaria
Pc 02	Villapiana	Contrada Porcile	Locale
Pc 03	Villapiana	Contrada Ponticello	Locale
Pc 04	Amendolara	sp 266	Locale
Pc 05	Amendolara	ss 481	Extraurbana secondaria

Per tutti i punti è stato verificato il rispetto dei limiti normativi.

Le misure di caratterizzazione, sono state utilizzate per la taratura della sorgente sonora nel modello di simulazione, riproducendo il sito di misura nel modello di simulazione, impostando nella sorgente sonora stradale i flussi veicolari misurati per valutare gli eventuali scostamenti tra i valori restituiti dal modello nei punti di misura e i valori misurati. Le analisi condotte hanno mostrato un buon accordo tra i dati misurati e quelli restituiti dal modello.

E' stata eseguita un'ulteriore indagine fonometrica volta a caratterizzare la SS106 nei pressi di Roseto Capo Spulico, in un'area in cui la SS106 esistente possiede caratteristiche analoghe a quelle della SS 106 in progettazione, in cui è stata eseguita una misura della durata di un'ora contemporaneamente in due postazioni a dodici e trentanove metri dal ciglio della strada.

Tabella 2 – Ubicazione dei punti misura caratterizzazione sorgente

Punto di misura	Comune	Sorgente	Tipo strada
PR-PS	Roseto Capo Spulico	SS 106	Extraurbana principale

I flussi di traffico veicolare derivano dallo studio trasportistico redatto in fase di PP e ripreso nel Quadro di Riferimento Progettuale del presente SIA.

Per la definizione dei flussi veicolari sono stati considerati i dati relativi alla tratta più caricata ed è stato considerato un orizzonte temporale relativo a dieci anni dalla data di avvio dell'esercizio. I flussi veicolari monodirezionali derivati dai calcoli sono riassunti nella seguente tabella.

VEICOLI	VEICOLI/ORA DIURNI (6-22)	VEICOLI/ORA NOTTURNI (22-6)
Leggeri	551	122
Pesanti	135	30
Totali	686	152

Flussi medi di traffico (monodirezionali) suddivisi in diurni e notturni

L'utilizzo del modello di calcolo previsionale ha permesso la stima dei livelli d'immissione acustica *post operam*, da cui sono emerse situazioni di potenziale criticità non conformi ai limiti di legge. In queste aree di criticità sono stati definiti particolari interventi di mitigazione e, le simulazioni effettuate inserendo i previsti interventi mitigativi, non mostrano criticità.

In merito agli edifici situati al di fuori della fascia di pertinenza acustica non sono attese criticità.

Per quanto riguarda le aree naturalistiche, gli interventi di mitigazione previsti determinano una riduzione del rumore in prossimità del terreno superiore ai 10 dB(A); già in prossimità della pertinenza stradale sono attesi livelli d'immissione del rumore inferiori ai 55 dB(A) notturni e 65 dB(A) diurni.

Interventi di mitigazione acustica previsti

Sono previste due tipologie d'intervento mitigativo : barriere antirumore fonoassorbenti e fonoisolanti; il Proponente dichiara che "... Tale tipologia di intervento mitigativo è risultata efficiente lungo tutto il tracciato e ha permesso di ricondurre i livelli di rumore all'interno dei limiti di legge ...".

La scelta della tipologia delle barriere acustiche è stata effettuata sulla base di considerazioni sia acustiche che d'inserimento paesaggistico, infatti:

- in corrispondenza dei viadotti il Proponente ha ipotizzato di utilizzare schermi trasparenti in PMMA (polimetilmetacrilato) o policarbonato, provviste di strisce verticali adesive di 2 cm di larghezza e con interasse di 10 cm per conferire un effetto griglia prevenendo così le collisioni dei volatili, in alternativa alle speciali sagome anticollisione volatili di norma utilizzate;
- nei tratti in rilevato-trincea sono stati utilizzate barriere in legno.

Nella tratta Trebisacce-Roseto è previsto un sistema misto in quanto sono state utilizzate barriere trasparenti anche in rilevato-trincea, in cui i pannelli fonoassorbenti in legno occupano la sola base della barriera, mentre la parte superiore risulta composta da pannelli in PMMA o policarbonato trasparenti con strisce verticali.

Dettaglio interventi mitigativi

CODICE	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA	ALTEZZA	MQ	da KM	a KM	CARREGGIATA
MIT_01	Barriera Legno	174	3.5	609	11+000	11+173	Sud
MIT_02 (*)	Barriera Trasparente	1668	2.0	3336	11+683	13+363	Nord
MIT_03 (*)	Barriera Trasparente	1690	2.0	3380	11+683	13+363	Sud
MIT_04	Barriera Legno	279	3.5	976	14+010	14+288	Nord
MIT_05	Barriera Legno	324	3.5	1134	14+085	14+411	Sud
MIT_06	Barriera Legno	159	3.5	556	14+573	14+733	Sud
MIT_07	Barriera Legno	201	4.0	804	14+893	15+095	Sud
MIT_08	Barriera Legno	186	3.5	651	15+071	15+256	Nord
MIT_09	Barriera Legno	201	5.0	1005	15+397	15+600	Nord
MIT_10	Barriera Legno	171	3.0	513	15+483	15+652	Sud
MIT_11	Barriera Legno	222	3.5	777	16+335	16+559	Nord
MIT_12	Barriera Legno	318	5.0	1590	16+388	16+705	Sud
MIT_13	Barriera Legno	198	3.5	693	16+910	17+104	Nord
MIT_14 (*)	Barriera Trasparente	1407	2.0	2814	17+400	18+753	Nord
MIT_15 (*)	Barriera Trasparente	1281	2.0	2562	17+400	18+655	Sud
MIT_16	Barriera Trasparente	381	2.0	762	22+534	22+915	Nord
MIT_17	Barriera Trasparente	381	2.0	762	22+537	22+918	Sud
MIT_18	Barriera Trasparente	78	3.0	234	22+940	23+018	Nord
MIT_19	Barriera Trasparente	60	3.0	180	24+432	24+492	Sud
MIT_20	Barriera Trasparente	147	5.0	735	24+492	24+635	Sud
MIT_21 (*)	Barriera Trasparente	712	2.0	1424	26+646	27+360	Nord
MIT_22 (*)	Barriera Trasparente	718	2.0	1436	26+646	27+360	Sud
MIT_23	Barriera Trasparente	181	2.0	362	29+710	29+890	Sud
MIT_24	Barriera Trasparente	261	3.5	913	31+636	31+869	Sud
MIT_25	Barriera Trasparente	90	3.0	270	31+869	31+959	Sud
MIT_26 (*)	Barriera Trasparente	533	2.0	1066	33+295	33+832	Sud

MIT_27 (*)	Barriera Trasparente	540	2.0	1080	33+295	33+832	Nord
MIT_28 (*)	Barriera Trasparente	68	2.0	136	33+867	33+934	Sud
MIT_29 (*)	Barriera Trasparente	68	2.0	136	33+865	33+932	Nord
MIT_30 (*)	Barriera Trasparente	393	2.0	786	33+945	34+340	Sud
MIT_31 (*)	Barriera Trasparente	402	2.0	804	33+945	34+344	Nord
MIT_32	Barriera Legno	126	4.0	504	35+544	35+672	Sud
MIT_33	Barriera Trasparente	215	2.0	430	36+655	36+870	Nord
MIT_34	Barriera Legno	252	3.5	882	25+584	25+833	Sud

(*)interventi di mitigazione previsti nelle aree naturalistiche (MIT 2 e 3) e Natura 2000 (tutti gli altri)

Effetti in fase di costruzione

Durante le fasi di realizzazione dell'opera sono possibili variazioni del clima acustico esistente:

- nei pressi dei cantieri, base e operativi, dei siti di deposito e degli impianti di betonaggio;
- a ridosso delle aree di lavorazione;
- lungo la viabilità utilizzata dai mezzi di cantiere per il trasporto di materiali (flusso nord-sud, in funzione del luogo di produzione e di utilizzo dello smarino).

La durata di queste perturbazioni è funzione della tipologia di attività che la genera ed è proporzionale alla durata della stessa.

Le aree di cantiere sono state dislocate in aree a bassa densità abitativa, al fine di limitare la popolazione esposta a eventuali disagi.

Si prevede di limitare il più possibile il transito di mezzi pesanti sulla SS106 esistente al fine di ridurre l'impatto nelle fasi di realizzazione dell'opera; dove la SS106 non è stata ammodernata e/o attraversa i centri abitati (per esempio nella zona dell'abitato di Roseto) i materiali derivanti dalle lavorazioni saranno stoccati in siti di deposito temporaneo, sino all'apertura di corridoi utili lungo la costruenda SS106, al fine di minimizzare il traffico dei mezzi d'opera sulla rete stradale esistente.

In considerazione del minimo incremento del traffico che si verificherà sulle strade esistenti è plausibile ritenere che l'impatto acustico dell'attività di cantiere sulle abitazioni circostanti non sia importante.

In ogni caso, al fine di contenere l'impatto acustico in fase di cantiere, sono previste mitigazioni attive con l'intento di ridurre il rumore alla fonte, quali ad esempio l'utilizzo di macchinari e impianti a rumorosità minima intrinseca omologati in conformità alle direttive CE, apposite modalità operazionali e di predisposizione del cantiere, mitigazioni e schermature quali barriere antirumore fonoassorbenti provvisorie e cumuli di materiali di stoccaggio.

2.3.1.10 Vibrazioni

Per la *componente vibrazioni*, il Proponente dichiara che nell'area di studio il clima vibrazionale è determinato dal transito di veicoli pesanti sulle strade principali, come di seguito riportato:

Sezione		4				Km		377,700
		tra Trebisacce e Villapiana Lido						
		direzione Sud - Crotona						
Orario	Totale flusso	Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Autocarri e autobus	Autotreni e autocaricati	Velocità media		
0:00 - 1:00	63	41	8	7	7	81,76		
1:00 - 2:00	67	39	7	8	13	80,15		
2:00 - 3:00	53	37	2	3	11	84,97		
3:00 - 4:00	40	21	2	3	14	81,76		
4:00 - 5:00	44	18	4	5	17	85,93		
5:00 - 6:00	90	40	8	12	22	85,93		
6:00 - 7:00	137	75	15	13	34	88,54		
7:00 - 8:00	218	153	12	15	25	91,76		
8:00 - 9:00	262	203	18	11	30	88,54		
9:00 - 10:00	252	206	11	7	26	94,97		
10:00 - 11:00	258	199	17	12	30	91,76		
11:00 - 12:00	257	222	17	17	31	90,15		
12:00 - 13:00	257	184	15	12	36	91,76		
13:00 - 14:00	237	183	22	18	34	85,93		
14:00 - 15:00	229	173	18	12	26	93,37		
15:00 - 16:00	248	196	17	11	24	94,97		
16:00 - 17:00	245	175	29	7	34	80,15		
17:00 - 18:00	252	203	23	13	23	90,15		
18:00 - 19:00	218	184	9	14	31	85,93		
19:00 - 20:00	248	200	10	6	26	91,76		
20:00 - 21:00	158	123	8	6	21	85,93		
21:00 - 22:00	149	102	12	12	23	88,54		
22:00 - 23:00	85	50	9	6	13	86,54		
23:00 - 0:00	85	54	6	9	19	88,54		
TOTALI	4210	3100	289	239	572			

Sezione		54				Km		377,700
		tra Trebisacce e Villapiana Lido						
		direzione Nord - Taranto						
Orario	Totale flusso	Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Autocarri e autobus	Autotreni e autocaricati	Velocità media		
0:00 - 1:00	78	37	18	9	6	85,93		
1:00 - 2:00	62	30	15	4	13	77,27		
2:00 - 3:00	53	25	12	10	6	85,93		
3:00 - 4:00	55	30	11	4	14	83,71		
4:00 - 5:00	88	48	19	7	12	85,93		
5:00 - 6:00	140	78	25	17	22	85,93		
6:00 - 7:00	189	125	31	5	27	85,93		
7:00 - 8:00	265	177	30	11	38	85,93		
8:00 - 9:00	303	208	41	19	35	85,93		
9:00 - 10:00	313	187	44	22	50	83,71		
10:00 - 11:00	365	239	45	23	58	85,93		
11:00 - 12:00	325	214	48	18	49	85,93		
12:00 - 13:00	274	168	47	14	45	88,54		
13:00 - 14:00	298	215	37	14	33	85,93		
14:00 - 15:00	277	185	42	19	30	88,54		
15:00 - 16:00	257	167	39	17	45	83,71		
16:00 - 17:00	281	201	32	15	33	85,93		
17:00 - 18:00	304	225	31	17	31	85,93		
18:00 - 19:00	305	227	30	9	31	85,93		
19:00 - 20:00	264	195	31	12	26	86,93		
20:00 - 21:00	204	163	28	9	14	80,93		
21:00 - 22:00	158	115	22	7	24	53,71		
22:00 - 23:00	101	61	15	5	29	85,93		
23:00 - 0:00	91	58	6	9	17	85,93		
TOTALI	5095	3395	711	295	690			

L'ordine di grandezza stimato del transito dei veicoli pesanti sulla SS 106 all'interno dei centri abitati è quantificato nell'ordine di 1200 veicoli-giorno. Non è stato effettuato un monitoraggio degli effetti di questo traffico, ma non appare una situazione favorevole per gli abitanti di Sibari, Villapiana, Trebisacce, Albidona e Roseto Capo Spulico.

In considerazione delle caratteristiche delle aree interessate dal progetto, il Proponente dichiara che la natura litologica dei terreni e le aree dove saranno concentrate le attività di lavorazione, non sono da attendersi problematiche significative per la fase di esercizio.

Effetti in fase di costruzione

Il Proponente riconduce gli effetti in fase di costruzione alle fasi di approntamento delle aree, alla viabilità di cantiere e al transito dei mezzi pesanti, che, in generale, daranno luogo, durante il giorno, a emissioni

vibrazionali di tipo continuo dovute agli impianti fissi e di tipo discontinuo dovute al transito dei mezzi. Tuttavia il Proponente dichiara che le aree attraversate sono a bassa sensibilità e che, in considerazione degli intensi flussi in transito attualmente, gli incrementi di traffico dovuti all'immissione dei mezzi di cantiere risulta non significativa.

Per le attività di escavazione delle gallerie, il Proponente ha preso in considerazione le tecnologie costruttive previste, di due tipologie:

- gallerie naturali con scavo secondo il metodo tradizionale ("a piena sezione") previa esecuzione di interventi di consolidamento eseguiti in avanzamento, sia al fronte che (ove previsto) al contorno del cavo;
- gallerie artificiali con l'esecuzione di: scavo, getto della galleria artificiale, ritombamento e sistemazione definitiva.

Effetti in fase di esercizio

Gli effetti previsti in fase di esercizio sono ricondotti al solo transito dei mezzi.

2.4 PIANO DI MONITORAGGIO

Il Piano di monitoraggio è strutturato in una relazione generale e una serie di fascicoli monografici contenenti gli approfondimenti per ogni singola componente, in particolare:

- atmosfera;
- ambiente idrico superficiale;
- ambiente idrico sotterraneo;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione e flora;
- fauna;
- ecosistemi;
- rumore;
- vibrazioni;
- paesaggio.

Nella monografia di approfondimento di ogni singola componente sono riassunte le tempistiche di monitoraggio, il numero dei punti e i parametri proposti; inoltre sono riportate le planimetrie dove sono indicati i punti e/o le aree di monitoraggio e le schede descrittive.

2.4.1 Relazione generale

La relazione generale illustra gli obiettivi e i criteri metodologici con cui il Proponente intende attuare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).

Il Proponente riporta una descrizione generale della cantierizzazione in cui prevede l'allestimento di 9 cantieri operativi dislocati lungo il tracciato e di due campi base (area di cantiere sud e area di cantiere nord). Le funzioni logistico/operative per lo sviluppo di tutte le attività saranno svolte dai cantieri Base, mentre le varie aree di cantiere saranno finalizzate anche all'accumulo provvisorio dei materiali di smarino, al trattamento dei materiali prima del loro impiego per la formazione dei rilevati o al loro accumulo temporaneo in attesa di allocazione definitiva nei siti di deposito.

Per soddisfare le forniture di calcestruzzo, il Proponente prevede l'allestimento di tre impianti di betonaggio:

- il primo nel comune di Trebisacce tra il viadotto Pagliaro e l'imbocco nord della galleria Trebisacce,
- il secondo nel comune di Albidona tra l'imbocco della galleria Schiavi e il viadotto Avena,
- il terzo nel comune di Amendolara in adiacenza al deposito temporaneo ubicato in corrispondenza del viadotto Straface.

Nel seguito viene descritto l'approccio metodologico scelto per l'identificazione dei punti di monitoraggio basato sulla sensibilità delle aree identificata nel SIA, dove sono stati valutati gli impatti attraverso l'assegnazione di un giudizio d'impatto su due parametri: il livello di pressione ambientale e la sensibilità.

Il **livello di pressione ambientale** definisce l'entità dell'alterazione attesa dello stato della componente, commisurata alla probabilità che si verifichi l'evento/azione progettuale scatenante e alla durata/reversibilità della perturbazione.

Per ogni componente ambientale gli specialisti hanno definito per l'area di studio la **sensibilità** e valutato gli impatti; identificate le aree d'impatto si è proceduto alla valutazione della necessità e della possibilità di monitorare quell'area.

Successivamente vengono illustrati i principi base di un Sistema di Gestione Ambientale, come quello che presumibilmente sarà adottato dal Proponente e applicato a tutti gli aspetti ambientali delle attività che "... il Contraente Generale può tenere sotto controllo e sui quali esso esercita un'influenza diretta ... In particolare, con riferimento agli aspetti ambientali legati ai lavori di realizzazione dell'infrastruttura, gli ambiti di applicazione del SGA sono intesi come di seguito:

- tutte le aree occupate permanentemente dall'opera infrastrutturale in oggetto anche precedentemente al loro coinvolgimento diretto dal fronte di avanzamento dei lavori;
- aree di cantiere fisse (base, operative, tecniche o di servizio);
- aree tecniche e piste di cantiere utilizzate per il transito dei mezzi d'opera e dei materiali;
- attività e lavorazioni specifiche sul fronte avanzamento lavori;
- aree di stoccaggio/deposito temporanee..."

Le attività di verifica previste dal Proponente nell' SGA comprendono:

- Audit di cantiere;
- Monitoraggio ambientale.

Infine nella parte finale della Relazione il Proponente illustra le linee generali che intende seguire per la realizzazione di un Sistema Informativo accessibile via web per la condivisione delle risultanze del monitoraggio con i livelli differenziati di utenza.

2.4.1.1 Approfondimenti monografici

I documenti di approfondimento monografico sui singoli aspetti ambientali sono strutturati come segue:

- descrizione degli obiettivi generali dell'attività di monitoraggio;
- inquadramento tecnico-normativo (quadro europeo, nazionale e regionale, e riferimenti tecnici quali le linee guida della commissione speciale VIA);
- indicazione dei documenti di riferimento (SIA del PP e del PD, Delibera CIPA, PD);
- criteri adottati per l'identificazione dei punti di monitoraggio e il loro elenco puntuale;
- parametri di monitoraggio e articolazione temporale AO, CO e PO;
- attività preliminari in sede e in campo;
- metodologie di rilevamento e campionamento adottate e strumentazione utilizzata;
- indicazione delle modalità di restituzione dei dati;
- gestione delle anomalie, attraverso la ripetizione della misura e l'attivazione di specifiche procedure in caso di permanenza dell'anomalia riscontrata, che prevede l'adozione di tutte le misure necessarie per rimuovere la fonte di contaminazione e/o impedire il propagarsi dell'inquinamento stesso entro massimo un giorno dal rilievo.

In linea generale, per il posizionamento dei punti di monitoraggio, si è tenuto conto degli elaborati progettuali dello SIA che descrivono l'impatto sulle varie componenti derivante dai vari cantieri di realizzazione dell'opera e dalla fase di esercizio della stessa.

Monitoraggio componente atmosfera

Per la componente atmosfera in via prioritaria si è scelto di ubicare i punti di misura in quelle aree abitate dove le previsioni progettuali mettono in evidenza un livello maggiore d'impatto.

In dettaglio sono stati individuati i seguenti punti di monitoraggio:

CODICE STAZIONE	COMPONENTE	SUB-COMPONENTE	CODICE	ACRONIMO	AO	CO	PO
			COMUNE	SUBCOMPONENTE			
AT-CS-CI-001	AT	Campionatore sequenziale	CI	CS	x	x	x
AT-LM-CI-002	AT	Laboratorio mobile	CI	LM	x		x
AT-ME-CI-003	AT	Centralina meteo	CI	ME	x	x	x
AT-LM-CI-004	AT	Laboratorio mobile	CI	LM	x		x
AT-ME-CI-005	AT	Centralina meteo	CI	ME	x		x
AT-CS-CI-006	AT	Campionatore sequenziale	CI	CS	x	x	x
AT-ME-CI-007	AT	Centralina meteo	CI	ME	x	x	x
AT-LM-CI-008	AT	Laboratorio mobile	CI	LM	x		x
AT-ME-CI-009	AT	Centralina meteo	CI	ME	x		x
AT-CS-VI-010	AT	Campionatore sequenziale	VI	CS	x	x	x
AT-LM-VI-011	AT	Laboratorio mobile	VI	LM	x	x	x
AT-ME-VI-012	AT	Centralina meteo	VI	ME	x	x	x
AT-LM-VI-013	AT	Laboratorio mobile	VI	LM	x		x
AT-ME-VI-014	AT	Centralina meteo	VI	ME	x		x
AT-CS-VI-015	AT	Campionatore sequenziale	VI	CS	x	x	x
AT-LM-VI-016	AT	Laboratorio mobile	VI	LM	x	x	x
AT-ME-VI-017	AT	Centralina meteo	VI	ME	x	x	x
AT-CS-VI-018	AT	Campionatore sequenziale	VI	CS	x	x	x
AT-ME-VI-019	AT	Centralina meteo	VI	ME	x	x	x
AT-LM-TR-020	AT	Laboratorio mobile	TR	LM	x	x	x
AT-ME-TR-021	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-LM-TR-022	AT	Laboratorio mobile	TR	LM	x	x	x
AT-ME-TR-023	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-CS-TR-024	AT	Campionatore sequenziale	TR	CS	x	x	x
AT-LM-TR-025	AT	Laboratorio mobile	TR	LM	x	x	x
AT-ME-TR-026	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-CS-TR-027	AT	Campionatore sequenziale	TR	CS	x	x	x
AT-ME-TR-028	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-CS-TR-029	AT	Campionatore sequenziale	TR	CS	x	x	x
AT-LM-TR-030	AT	Laboratorio mobile	TR	LM	x	x	x
AT-ME-TR-031	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-CS-TR-032	AT	Campionatore sequenziale	TR	CS	x	x	x
AT-ME-TR-033	AT	Centralina meteo	TR	ME	x	x	x
AT-CS-AL-034	AT	Campionatore sequenziale	AL	CS	x	x	x
AT-LM-AL-035	AT	Laboratorio mobile	AL	LM	x	x	x
AT-ME-AL-036	AT	Centralina meteo	AL	ME	x	x	x

Il Proponente comunica infine che, qualora le condizioni al contorno mutassero notevolmente, è ipotizzabile una rilocalizzazione delle postazioni di misura in modo da rendere efficace il monitoraggio in funzione degli obiettivi individuati. Per ogni punto di monitoraggio il Proponente riporta appropriata scheda monografica in cui sono indicati il ricettore individuato per le attività di verifica e un'area, a esso adiacente, che contiene altri edifici caratterizzati da un'esposizione simile all'edificio prescelto.

In particolare i punti di monitoraggio AT-LM-TR-020, AT-ME-TR-021 sono stati posizionati nei pressi di un edificio scolastico (Liceo Scientifico "G. Galilei"), in corrispondenza di Viale Europa che sarà interessato dal traffico dei mezzi di cantiere in fase di CO.

Ogni punto sarà soggetto a verifica di fattibilità.

Sarà utilizzata la seguente strumentazione:

Sub-componente	Acronimo
Campionatore sequenziale	CS
Laboratorio mobile	LM
Centralina meteo	ME

AT-CS-AM-037	AT	Campionatore sequenziale	AM	CS	x	x	x
AT-LM-AM-038	AT	Laboratorio mobile	AM	LM	x	x	x
AT-ME-AM-039	AT	Centralina meteo	AM	ME	x	x	x
AT-CS-AM-040	AT	Campionatore sequenziale	AM	CS	x	x	x
AT-LM-AM-041	AT	Laboratorio mobile	AM	LM	x	x	x
AT-ME-AM-042	AT	Centralina meteo	AM	ME	x	x	x
AT-CS-AM-043	AT	Campionatore sequenziale	AM	CS	x	x	x
AT-LM-AM-044	AT	Laboratorio mobile	AM	LM	x	x	x
AT-ME-AM-045	AT	Centralina meteo	AM	ME	x	x	x
AT-CS-RC-046	AT	Campionatore sequenziale	RC	CS	x	x	x
AT-LM-RC-047	AT	Laboratorio mobile	RC	LM	x	x	x
AT-ME-RC-048	AT	Centralina meteo	RC	ME	x	x	x
AT-CS-RC-049	AT	Campionatore sequenziale	RC	CS	x	x	x
AT-LM-RC-050	AT	Laboratorio mobile	RC	LM	x	x	x
AT-ME-RC-051	AT	Centralina meteo	RC	ME	x	x	x

Saranno monitorati i seguenti parametri:

Codifica	Ante opera		Corso d'opera		Post opera		
	Postazione	Inquinanti monitorati	Tecnica di misura	Inquinanti monitorati	Tecnica di misura	Inquinanti monitorati	Tecnica di misura
AT-CS		PM10	Campionatori sequenziali	PM10	Campionatori sequenziali	PM10	Campionatori sequenziali
		PM2,5		PM2,5		PM2,5	
AT-LM		CO	Laboratori mobili	CO	Laboratori mobili	CO	Laboratori mobili
		O ₃		O ₃		O ₃	
		SO ₂		SO ₂		SO ₂	
		NO _x		NO _x		NO _x	
		BENZENE		BENZENE		BENZENE	
		IPA		IPA		IPA	
AT-ME		Velocità del vento	Centralina meteo	Velocità del vento	Centralina meteo	Velocità del vento	Centralina meteo
		Direzione del vento		Direzione del vento		Direzione del vento	
		Umidità relativa		Umidità relativa		Umidità relativa	
		Temperatura		Temperatura		Temperatura	
		Precipitazioni atmosferiche		Precipitazioni atmosferiche		Precipitazioni atmosferiche	
		Pressione barometrica		Pressione barometrica		Pressione barometrica	
		Radiazione solare		Radiazione solare		Radiazione solare	

Il monitoraggio delle attività verrà effettuato secondo la seguente articolazione temporale.

Riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase AO:

Parametro/Attività	Codifica Postazione	Durata (Misure)	Frequenza	N° Punti di campionamento
Campionamento ed analisi di materiale particolato tramite campionatori sequenziali (PM10, PM2,5)	AT-CS	15 giorni	Semestrale (2 campagne)	15
Campionamento ed analisi degli inquinanti gassosi con laboratori mobili (NO _x , SO ₂ , CO, C ₆ H ₆ , IPA, O ₃)	AT-LM	15 giorni	Semestrale (2 campagne)	16
Centralina Meteo	AT-ME	15 giorni	Semestrale (2 campagne)	20

Riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase CO:

Parametro/Attività	Codifica Postazione	Durata Misure	Frequenza	Punti di campionamento
Campionamento ed analisi di materiale particolato tramite campionatori sequenziali (PM10, PM2,5)	AT-CS	15 giorni	Trimestrale	15
Campionamento ed analisi degli inquinanti gassosi con laboratori mobili (NO _x , SO ₂ , CO, C ₆ H ₆ , IPA, O ₃)	AT-LM	15 giorni	Trimestrale	12
Centraline Meteo	AT-ME	15 giorni	Trimestrale	17

Riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase PO:

Parametro/Attività	Codifica Postazione	Durata delle Misure	Frequenza	Punti di campionamento
Campionamento ed analisi di materiale particolato tramite campionatori sequenziali (PM10, PM2,5)	AT-CS	15 giorni	Trimestrale	15
Campionamento ed analisi degli inquinanti gassosi con laboratori mobili (NO _x , SO ₂ , CO, C ₆ H ₆ , IPA, O ₃)	AT-LM	15 giorni	Trimestrale	16
Centraline Meteo	AT-ME	15 giorni	Trimestrale	20

In sintesi sono previste le indagini come riassunte nella seguente tabella:

CODICE STAZIONE	Ante Operam (1 anno)	Corso d'opera (durata lavori)	Post Operam (2 anni)
AT-CS-CI-001	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-CI-002	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-CI-003	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-CI-004	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-CI-005	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-CI-006	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-CI-007	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-CI-008	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-CI-009	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-VI-010	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-VI-011	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-VI-012	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-VI-013	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-VI-014	15 gg - ogni trimestre	-	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-VI-015	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-VI-016	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-VI-017	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-VI-018	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-VI-019	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-TR-020	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-021	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-TR-022	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-023	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-TR-024	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-TR-025	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-026	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-TR-027	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-028	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-TR-029	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-TR-030	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-031	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-TR-032	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-TR-033	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-AL-034	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-AL-035	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-AL-036	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-AM-037	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-AM-038	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-AM-039	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-AM-040	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-AM-041	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-AM-042	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-AM-043	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-AM-044	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-AM-045	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-RC-046	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-RC-047	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-RC-048	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-CS-RC-049	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-LM-RC-050	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre
AT-ME-RC-051	15 gg - ogni trimestre	15 gg - ogni semestre	15 gg - ogni trimestre

Monitoraggio componente ambiente idrico superficiale;

Il monitoraggio della componente Acque Superficiali focalizza il controllo, mediante l'analisi dell'andamento di specifici indicatori e di valutazioni causa-effetto, sulla seguente tipologia di ricettori:

- i corpi idrici potenzialmente interessati dalle alterazioni dirette o indirette provocate dai cantieri e dalle lavorazioni;
- la presenza di sorgenti puntuali d'interferenza (es. scarichi idrici, serbatoi etc.);
- le eventuali modifiche del reticolo idrografico superficiale dovute alla costruzione di rilevati e di gallerie;

- l'efficacia delle misure di prevenzione adottate e di quelle correttive eventualmente attuate in caso di anomalie.

Il monitoraggio interesserà quindi i corsi d'acqua superficiali potenziali ricettori d'impatto delle attività di cantiere e le aree dove sono previsti rimodellamenti morfologici che potrebbero alterare il regime idrico e il grado di naturalità dei corsi d'acqua limitrofi.

La scelta dei corsi d'acqua individuati per il monitoraggio è stata dettata dai seguenti criteri:

- valori significativi di portata;
- vicinanza ai cantieri;
- intersezione con gli ambiti d'impatto indicati dallo Studio di Impatto Ambientale.

I corsi d'acqua interessati dalla realizzazione dell'opera e oggetto d'indagine sono di seguito elencati: Torrente Raganello, Torrente Caldana, Torrente Satanasso, Torrente Pagliaro, Torrente Avena, Torrente Saraceno, Canale Monaco, Canale del Forno, Fiumara Potresino, Fiumara Carrara, Torrente Straface, Torrente Ferro, Canale Castello, Canale Annunziata.

In merito ai parametri di monitoraggio individuati dal PMA del Progetto Definitivo questi sono stati scelti in base a quanto definito nel D.Lgs. 152/06 e s.m.i., come riportato nella tabella seguente.

Parametri da monitorare – Acque Superficiali

PARAMETRI			RIFERIMENTI	TIPOLOGIA PARAMETRI
N°	Parametro	Unità di misura		
1	Portata	m ³ /s		Parametro Idrologico
2	T aria	°C		Parametri In situ
3	T acque	°C		
4	Ossigeno disciolto	mg/l		
PARAMETRI			RIFERIMENTI	TIPOLOGIA PARAMETRI
N°	Parametro	Unità di misura		
5	Conducibilità	µS/cm		Parametri chimico-fisici inorganici
6	pH	-		
7	Potenziale Redox	mV		
8	Azoto Ammoniacale	N mg/l	APAT CNR IRSA 4030 A1 MAN 29 2003	
9	Nitrati	N mg/l	APAT CNR IRSA 4030	
10	Azoto Nitrico	N mg/l	APAT CNR IRSA 4050 A2 MAN 29 2003	
11	Nitriti	N mg/l	APAT CNR IRSA 4030	
12	Azoto totale	N mg/l	APAT CNR IRSA 4060 MAN 29 2003	
13	Fosforo totale	P mg/l	APAT CNR IRSA 4060 MAN 29 2003	
14	BOD ₅	O ₂ mg/l	APAT CNR IRSA 5120	
15	COD	O ₂ mg/l	APAT CNR IRSA 5130	
16	Durezza totale	mg/l CaCO ₃	APAT CNR IRSA 2040	
17	Ortofosfato	P mg/l	APAT CNR IRSA 4110 A1 MAN 29 2003	
18	Solidi sospesi totali	mg/l	APAT CNR IRSA 2090	
19	Torbidità	NTU	APAT CNR IRSA 2110	
20	Tensioattivi anionici e non ionici	mg/l	APAT CNR IRSA 5170 - 5180	
21	Cloruri	Cl mg/l	APAT CNR IRSA 4090	
22	Solfati	SO ₄ ²⁻ mg/l	APAT CNR IRSA 4140	
23	Nichel	µg/l	APAT CNR IRSA 3220	Metalli
24	Cromo	µg/l	APAT CNR IRSA 3150	
25	Cromo VI	µg/l	APAT CNR IRSA 3150	
26	Rame	µg/l	APAT CNR IRSA 3250	
27	Zinco	µg/l	APAT CNR IRSA 3230	
28	Piombo	µg/l	APAT CNR IRSA 3230	
29	Cadmio	µg/l	APAT CNR IRSA 3120	
30	Ferro	µg/l	APAT CNR IRSA 3160	
31	Idrocarburi totali	mg/l	APAT CNR IRSA 5000	Composti organici

PARAMETRI			RIFERIMENTI	TIPOLOGIA PARAMETRI
N°	Parametro	Unità di misura		
32	Fenoli	mg/l	APAT CNR IRSA 5070	mirati
33	Streptococchi fecali	UFC/100 ml	APAT CNR IRSA 7040	Parametri microbiologici
34	Salmonelle	St/No	APAT CNR IRSA 7080	
34	Escherichia coli	UFC/100 ml	APAT CNR IRSA 7030 F MAN 29 2003	
35	Coliformi totali	UFC/100 ml	APAT CNR IRSA 7010 MAN 29 2003	
36	Coliformi fecali	UFC/100 ml	APAT CNR IRSA 7010 MAN 29 2003	
37	Daphnia	-	APAT CNR IRSA 8030 MAN 29 2003	
38	Microtox	-	APAT CNR IRSA 8030 MAN 29 2003	Tossicologici - sedimenti
39	Daphnia	-	APAT CNR IRSA 8030 MAN 29 2003	
40	Microtox	-	APAT CNR IRSA 8030 MAN 29 2003	
41	I.B.E. *		APAT CNR IRSA 9010	

In merito all'articolazione temporale dei rilievi si riporta la tabella di sintesi delle attività rispetto ai punti individuati.

Codice stazione	Corso d'acqua monitorato	Codice Comune	Posizione	Fasi Monitoraggio
SU-OC-FM-001	Torrente Raganello	FM=Francavilla	Monte	AO,CO
SU-OC-FM-002		Marittima	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-CC-003	Torrente Caldana	CC=Cerchiaro di	Monte	AO,CO
SU-OC-CC-004		Calabria	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-VI-005	Torrente Satanasso	VI=Villapiana	Monte	AO,CO
SU-OC-VI-006			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-VI-007			Monte	AO,CO
SU-OC-VI-008	Torrente Satanasso	VI=Villapiana	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-VI-009			Monte	AO,CO
SU-OC-VI-010	Torrente Saraceno	VI=Villapiana	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-VI-011			Monte	AO,CO
SU-OC-TR-012	Torrente Saraceno	VI=Villapiana	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-TR-013			Monte	AO,CO
SU-OC-TR-014	Torrente Pagliaro	TR=Trebisacce	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-TR-015	Canale Monaco	TR=Trebisacce	Monte	AO,CO
SU-OC-TR-016			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-TR-017	Canale del Forno	TR=Trebisacce	Monte	AO,CO
SU-OC-TR-018			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AL-019	Torrente Avena	AL=Albidona	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-020	Torrente Avena	AM=Amendolara	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AM-021	Fiumara Potresino	AM=Amendolara	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-022			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AM-023	Torrente Carrara	AM=Amendolara	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-024			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AM-025	Torrente Straface	AM=Amendolara	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-026			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AM-027	Torrente Ferro	AM=Amendolara	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-030			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-AM-028	Torrente Ferro	AM=Amendolara	Monte	AO,CO
SU-OC-AM-029			Valle	AO, CO, PO
SU-OC-RC-031	Canale Castello	RC=Roseto Capo	Monte	AO,CO
SU-OC-RC-032		Spulico	Valle	AO, CO, PO
SU-OC-RC-033	Canale Annunziata	RC=Roseto Capo	Monte	AO,CO
SU-OC-RC-034		Spulico	Valle	AO, CO, PO

Corsi d'acqua da monitorare

Inoltre, il Proponente prevede per ogni fase (AO, CO, PO) le analisi e frequenze, come sintetizzate nelle tabelle riportate di seguito.

AO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sopralluoghi con osservazioni in campo	-	1 anno	Unica campagna	14 sezioni di osservazione
Misure in situ e campionamenti	SU-OC-RC-XXX	1 anno	Unica campagna	34 sezioni

CO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sopralluoghi con osservazioni in campo	-	Durata cantieri	semestrale	14 sezioni di osservazione
Misure in situ e campionamenti	SU-OC-RC-XXX	Durata cantieri	trimestrale	34 sezioni

PO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sopralluoghi con osservazioni in campo	-	2 anni	Unica campagna	14 sezioni di osservazione
Misure in situ e campionamenti	SU-OC-RC-XXX	2 anni	Unica campagna	34 sezioni

Riepilogo delle analisi e prelievi campioni da eseguire nelle diverse fasi

Monitoraggio componente ambiente idrico sotterraneo;

In generale, saranno sottoposti al monitoraggio:

- le falde;
- le zone interessate da rilevanti opere in sottterraneo quali gallerie e/o grossi movimenti terra;
- le aree di maggiore sensibilità e vulnerabilità della risorsa idrica alle azioni di progetto;
- le aree che eventualmente deriveranno dagli attuali studi di approfondimento di carattere idrogeologico.

In particolare per la componente Acque Sotterranee, il Proponente individua le seguenti attività di monitoraggio:

- monitoraggio dei piezometri,
- monitoraggio dei pozzi,
- monitoraggio delle sorgenti.

Il monitoraggio delle attività verrà effettuato secondo la seguente articolazione temporale:

riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase AO

AO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifiche misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Livellazione topografica dei piezometri	SO-VA-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica ad intervalli di 1 m per almeno 10 metri di profondità	SO-VA-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun piezometro di monitoraggio	SO-VA-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Livellazione topografica dei pozzi	SO-PO-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i pozzi (n° 33 punti)

AO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifiche misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	1 anno	1 volta	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Misura di portata ed analisi in situ delle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	1 anno	1 volta	n° 16 sorgenti
Campionamento ed analisi chimiche su campioni prelevati dalle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	1 anno	1 volta	n° 16 sorgenti

riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase CO

CO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifiche misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Livellazione topografica dei piezometri	SO-VA-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i piezometri (n° 75 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica ad intervalli di 1 m per almeno 10 metri di profondità	SO-VA-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun piezometro di monitoraggio	SO-VA-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Livellazione topografica dei pozzi	SO-PO-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)

CO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifiche misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Misura di portata ed analisi in situ delle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	Durate lavori	Trimestrale	n° 16 sorgenti
Campionamento ed analisi chimiche su campioni prelevati dalle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	Durata lavori	Trimestrale	n° 16 sorgenti

riepilogo delle attività di monitoraggio da eseguire in fase PO

PO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifiche misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Livellazione topografica dei piezometri	SO-VA-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i piezometri (n° 75 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica ad intervalli di 1 m per almeno 10 metri di profondità	SO-VA-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun piezometro di monitoraggio	SO-VA-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i Piezometri a tubo aperto (n° 75 punti)
Livellazione topografica dei pozzi	SO-PO-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Rilievo dei parametri chimico-fisici mediante sonda multiparametrica a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Campionamento ed analisi chimiche su n° 2 campioni prelevati a differente profondità in ciascun pozzo di monitoraggio	SO-PO-XX-XXX	2 anni	Semestrale	Tutti i pozzi (n° 33 punti)
Misura di portata ed analisi in situ delle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	2 anni	Semestrale	n° 16 sorgenti
Campionamento ed analisi chimiche su campioni prelevati dalle sorgenti	SO-SO-XX-XXX	Durata lavori	Semestrale	n° 16 sorgenti

L'individuazione dei punti di monitoraggio è stata effettuata in base alle criticità del territorio, in funzione della componente ambientale indagata, privilegiando le aree vulnerabili come principale bersaglio del monitoraggio ambientale. I punti di monitoraggio, salvo casi particolari, sono stati scelti rispettando il criterio del monte e del valle rispetto alla direzione di deflusso della falda.

Complessivamente per l'area oggetto d'intervento sono stati individuati 124 punti di monitoraggio:

- n° 75 piezometri a tubo aperto al fine di monitorare le caratteristiche chimico-fisiche delle acque sotterranee;
- n° 16 sorgenti al fine di monitorare le variazioni di portata;
- n° 33 pozzi di privati e/o pubblici al fine di monitorare la produttività dei pozzi che si ritiene possano essere impattati dalla realizzazione dell'opera.

Codice stazione	CAMPI			
	Componente	Sub-Componente	Codice Comune	Prog. Stazione
SO-VA-CI-001	SO	VA=Piezometri	CI=Cassano allo Ionio	001-004
SO-VA-CC-005	SO	VA=Piezometri	CC=Cerchiara di Calabria	005
SO-VA-VI-006	SO	VA=Piezometri	VI=Villapiana	006-008
SO-VA-TR-009	SO	VA=Piezometri	TR=Trebisacce	009-042
SO-VA-AL-043	SO	VA=Piezometri	AL=Albidona	043-049
SO-VA-AM-050	SO	VA=Piezometri	AM= Amendolara	050-065
SO-VA-RC-066	SO	VA=Piezometri	RC=Roseto Capo Spulico	066-075
SO-SO-TR-001	SO	SO=Sorgenti	TR=Trebisacce	001-004
SO-SO-AL-005	SO	SO=Sorgenti	AL=Albidona	005
SO-SO-AM-006	SO	SO=Sorgenti	AM= Amendolara	006-012
SO-SO-RC-013	SO	SO=Sorgenti	RC=Roseto Capo Spulico	013-016
SO-PO-CI-001	SO	PO=Pozzi	CI=Cassano allo Ionio	001-003

Codice stazione	CAMPI			
	Componente	Sub-Componente	Codice Comune	Prog. Stazione
SO-PO-CC-004	SO	PO=Pozzi	CC=Cerchiara di Calabria	004-005
SO-PO-VI-006	SO	PO=Pozzi	VI=Villapiana	006-010
SO-PO-TR-011	SO	PO=Pozzi	TR=Trebisacce	011-017
SO-PO-AL-018	SO	PO=Pozzi	AL=Albidona	018
SO-PO-AM-019	SO	PO=Pozzi	AM= Amendolara	019-029
SO-PO-RC-030	SO	PO=Pozzi	RC=Roseto Capo Spulico	030-033

Elenco stazioni di monitoraggio - Acque Sotterranee

I parametri di monitoraggio previsti per le analisi chimico-fisiche e di laboratorio sono riportati nella tabella seguente:

Parametri		
N°	Parametro	Metodologia analitica/strumentazione
1	Livello statico/livello piezometrico	Freatmetro
2	Temperatura aria	termometro
3	Temperatura acqua	Sonda multiparametrica
4	Ossigeno disciolto	"
4	Conducibilità	"
5	pH	"
6	Potenziale di ossido riduzione redox	"
7	Durezza totale	APAT CNR IRSA 2040 B man 29 2003
8	Residuo fisso	Metodo gravimetrico 180°C Istituto superiore di Sanità
9	Torbidità (residuo fisso a 105°C e 550°C)	APAT IRSA CNR 2110 man 29 2003
10	Alcalinità da bicarbonati	APAT IRSA CNR 2010 man 29 2003
11	alcalinità da carbonati	APAT IRSA CNR 2010 man 29 2003mg/l
12	ione bicarbonato	APAT IRSA CNR 2010 man 29 2003mg/l
13	cloruri	IRSA APAT CNR 4020 man 29 2003
14	Solfati	IRSA APAT CNR 4020 man 29 2003
15	azoto ammoniacale	APAT IRSA CNR 4030 man 29 2003
16	azoto nitroso	APAT IRSA CNR 4050 man 29 2003
17	azoto nitrico	APAT IRSA CNR 4040 man 29 2003
18	fosforo totale	APAT IRSA CNR 4060 man 29 2003
19	tensioattivi non ionici	Unichim n.980/2 1993
20	tensioattivi anionici	IRSA Q. 100 n.5150
21	fluoruri	APAT IRSA CNR 4020 man 29 2003µg/l
22	cianuri	APAT IRSA CNR 4020 man 29 2003µg/l
22	sodio	APAT IRSA CNR 3270 man 29 2003
23	boro	APAT IRSA CNR 3110 man 29 2003
24	antimonio	APAT IRSA CNR 3060 man 29 2003
25	arsenico	EPA 6020 A 2007
26	potassio	APAT IRSA CNR 3240 man 29 2003
27	magnesio	APAT IRSA CNR 3180 man 29 2003
28	calcio	APAT IRSA CNR 3130 man 29 2003
29	ferro	EPA 6020 A 2007

Parametri		
N°	Parametro	Metodologia analitica/strumentazione
30	piombo	EPA 6020 A 2007
31	rame	EPA 6010 C 2007
32	zinco	EPA 6010 C 2007
33	nicchel	EPA 6020 A 2007
34	cadmio	EPA 6020 A 2007
35	cromo totale	EPA 6020 A 2007
36	cromo VI *	APAT CNR IRSA 3150 B2
37	mercurio	EPA 6020 A 2007
38	manganese	EPA 6010 C 2007
39	alluminio	APAT CNR IRSA 3050 man 29 2003
40	argento	APAT CNR IRSA 3070 man 29 2003
41	berillio	APAT CNR IRSA 3100 man 29 2003
42	cobalto	EPA 6010 C 2007
43	seLENIO	EPA 6010 C 2007
44	tallio	APAT IRSA CNR 3290 man 29 2003
45	TQC: carbonio organico totale	APAT IRSA CNR 5040 man 29 2003
46	idrocarburi totali	Std methods n.5520 C&F 18th edition
47	BTEX	EPA 5030C 2003 + EPA 8260C 2006
48	IPA	EPA 8270D
49	Alifatici clorurati cancerogeni	EPA 8270 D
50	Alifatici clorurati non cancerogeni	EPA 8270 D
51	Alifatici alogenati cancerogeni	APAT IRSA CNR 5150 man 23 2003
52	Fenoli e clorofenoli	APAT IRSA CNR 5070 / UNI EN ISO 17070 2007
53	Fitofarmaci	APAT IRSA CNR 5090 / 2007

Per le acque sotterranee destinate al consumo umano saranno ricercati anche i seguenti parametri: Escherichia Coli, Streptococchi fecali, Coliformi totali e fecali, Salmonelle.

Il Proponente riporta inoltre, nell'allegato 1, le schede monografiche delle stazioni di monitoraggio, in cui identifica per ogni stazione di monitoraggio la localizzazione del punto, le caratteristiche dell'area e le attività previste.

Monitoraggio componente suolo e sottosuolo:

Al fine di monitorare l'evoluzione delle interazioni opera-ambiente sono state individuate una serie

d'indagini e analisi che dovranno essere svolte in tre distinte fasi temporali:

Ante operam - AO:

- definire lo stato dei luoghi e le caratteristiche dell'ambiente naturale;
- determinare la situazione di partenza dei parametri che verranno monitorati in modo da avere un termine di paragone per le successive fasi.

Corso d'opera - CO:

- monitorare l'evoluzione dei parametri ambientali messi sotto osservazione, confrontando i risultati ottenuti con quelli già acquisiti nella precedente fase e con i valori soglia indicati dalla normativa in vigore e/o con i riferimenti tecnici esistenti;
- approfondire situazioni specifiche eventualmente affioranti in corso d'opera;
- attuare necessari studi ed analisi capaci di individuare eventuali fattori di stress ambientale precedentemente non considerati;
- individuare specifiche azioni di mitigazione che dovessero risultare necessarie per contrastare nuovi fattori di stress.

Post operam - PO:

- monitorare l'evoluzione dei parametri ambientali messi sotto osservazione, confrontando i risultati ottenuti con quelli già acquisiti nelle precedenti fasi e con i valori soglia indicati dalla normativa in vigore e/o con i riferimenti tecnici esistenti;
- verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione e compensazione;
- individuare, sulla base di approfondimenti di studio (tramite specifiche indagini e analisi da pianificarsi in tale fase), le necessarie azioni utili a mitigare e contrastare eventuali fattori di stress emersi e non considerati durante il SIA.

Analisi del suolo

L'analisi del suolo prevede le seguenti attività: sopralluoghi e rilievi del profilo del suolo con raccolta di campioni (nelle stazioni di misura dovranno essere effettuati rilievi pedologici -Soil Taxonomy - USDA 1999- finalizzati al controllo delle caratteristiche quali-quantitative del suolo. Durante questa attività si procederà al rilievo di profili del suolo, alla raccolta dei campioni, secondo le modalità indicate dalla normativa di riferimento, e all'analisi di laboratorio.

Di seguito si riporta un riepilogo delle attività suddette nelle varie fasi di monitoraggio (AO,CO, PO):

AO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stagionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	SS-PD-XX-XXX	1 anno	Annuale	162 punti

CO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sopralluoghi in aree di cantiere ed in aree limitrofe		Durata cantieri	Semestrale	Aree di cantiere, siti di stoccaggio terreno vegetale, aree limitrofe ai cantieri

PO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stagionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	SS-PD-XX-XXX	1 anno	Annuale	162 punti

Riepilogo delle attività di monitoraggio pedologico da eseguire in fase di AO, CO, PO

Nei punti di monitoraggio scelti e localizzati nelle aree di cantiere saranno rilevati i seguenti parametri per le fasi AO e PO:

Parametri pedologici e stazionali	
Clima	Topografia (Esposizione, Quota)
Morfologia (Pendenza, Forme dei rilievi)	Idrologia
Uso del suolo	Roccosità affiorante
Pietrosità superficiale	Vegetazione
Fenditure superficiali	Substrato pedogenetico
Microrilievo	Permeabilità
Stato Erosivo	

Parametri fisico-chimici (rilievi e misure in situ e/o in laboratorio)	
Designazione orizzonte	Profondità falda
Limiti di passaggio	Colore allo stato secco e umido
Tessitura	Struttura
Consistenza	Porosità
Umidità	Contenuto in scheletro
Concrezioni e noduli	Efflorescenze saline
Fenditure	pH

Parametri chimici (analisi di laboratorio)	
Capacità di scambio cationico	Azoto totale
Azoto assimilabile	Fosforo assimilabile
Carbonati totali	Sostanza organica
Idrocarburi	As, Cd, Cr tot, Cr VI, Hg, Pb, Ni
Cianuri	Fluoruri
Benzene	IPA

Parametri da monitorare

Al fine di evidenziare i possibili effetti dovuti alla presenza di sostanze inquinanti nei suoli al momento del ripristino della fase del PO, saranno eseguiti test eco-tossicologici che riguarderanno i campioni relativi al topsoil: Microtox, Brachionus calyciflorus, Test di fitotossicità.

Per la fase del CO il Proponente afferma che il monitoraggio sarà effettuato mediante sopralluoghi nelle aree di cantiere, agli impianti, nelle zone logistiche e nei campi base, adeguatamente pianificati sia in base agli esiti di AO che valutando, di anno in anno, l'avanzamento dei lavori e gli esiti dei controlli. I sopralluoghi saranno condotti in due periodi nel corso dell'anno (aprile-maggio e ottobre-novembre) e saranno rivolti a verificare i seguenti parametri:

- stato di regimazione delle acque superficiali in riferimento ai rischi di degradazione dei suoli per erosione o per inquinamento;
- rilevamento di segni di degradazione fisica e chimica dei suoli per sversamenti di sostanze tossiche, compattazioni, erosione superficiale ecc.;
- modalità di accantonamento e conservazione degli orizzonti superficiali dei suoli preesistenti nell'area;
- valutazione delle opere di protezione delle eventuali superfici in pendenza.

Analisi sottosuolo

L'analisi del sottosuolo prevede il *monitoraggio geomorfologico* il cui scopo è quello di definire, misurare e controllare gli effetti diretti e indiretti indotti dall'opera sui processi morfo-evolutivi di versante, fluviali, lacustri come, ad esempio, possibili attivazioni di frane, modifiche al regime di scorrimento delle acque superficiali, accelerazione dell'erosione sui versanti e in alveo, variazioni delle portate di emissari e immissari di laghi, possibili alterazioni dei parametri geotecnici a seguito della realizzazione dell'infrastruttura, la subsidenza.

Il monitoraggio geomorfologico verrà effettuato secondo l'articolazione temporale riportata nelle tabelle seguenti:

AO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure topografiche	SS-PF-XX-XXX	1 anno	Trimestrale	44 rilievi in prossimità degli inclinometri* 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure inclinometriche	SS-PF-XX-XXX	1 anno	Mensile	44 inclinometri di cui 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: rilievo visivo da terra	-	1 anno	Semestrale	1 studio

CO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure topografiche	SS-PF-XX-XXX	Durata cantieri	Mensile	44 rilievi in prossimità degli inclinometri* 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure inclinometriche	SS-PF-XX-XXX	Durata cantieri	Mensile	44 inclinometri 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: monitoraggio fenomeni subsidenza	-	Durata cantieri	Giornaliera e settimanale	fronte di avanzamento degli scavi
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: rilievo visivo da terra	-	Durata cantieri	Mensile	1 studio

PO				
Matrice/Parametro/Attività	Codifica misure	Periodo	Frequenza	Punti di campionamento
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure topografiche	SS-PF-XX-XXX	2 anni	Mensile	44 rilievi in prossimità degli inclinometri* 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: misure inclinometriche	SS-PF-XX-XXX	2 anni	Mensile	44 inclinometri 19 di nuova realizzazione e 25 posizionati nei sondaggi già realizzati
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: monitoraggio fenomeni subsidenza	-	2 anni	Mensile	fronte di avanzamento degli scavi
Sottosuolo/indicatori delle dinamiche morfologiche: rilievo visivo da terra	-	2 anni	Mensile	1 studio

Riepilogo delle attività di monitoraggio geomorfologico da eseguire nelle fasi AO, CO, PO

Al fine di *monitorare l'inquinamento del sottosuolo*, il Proponente definisce le attività di caratterizzazione ambientale, che prevedono per la fase di AO un periodo di monitoraggio pari a un anno per 74 punti di campionamento, per la fase di CO della durata dei cantieri, la caratterizzazione sarà prevista in caso di sversamenti accidentali e/o inquinamenti nelle acque sotterranee e per la fase PO per un periodo di 2 anni con frequenza annuale sui 74 punti di campionamento individuati per la fase di AO.

In merito all'identificazione dei punti di monitoraggio, il posizionamento delle aree e/o dei punti di monitoraggio sono stati scelti individuando le aree e i punti maggiormente sensibili e/o vulnerabili. Sono stati quindi scartati tutti i punti che risultavano inutilizzabili per motivi di tipo morfologico, per la presenza di infrastrutture attuali e/o di futuro insediamento o per inaccessibilità del sito. Infine, sono stati presi in considerazione i siti (in termini di aree o punti) rappresentativi in funzione delle informazioni che andranno acquisite e tali da poter essere utilizzati nel processo di ricostruzione di un modello naturale, funzionale allo studio della propria evoluzione spazio-temporale attraverso le tre fasi AO, di CO e PO.

Di seguito si riportano gli elenchi dettagliati delle stazioni di monitoraggio relative alle diverse sub componenti.

Elenco stazioni di monitoraggio

Codice stazione	Componente	Sub-Componente	Codice Comune	Prog. Stazione
SS-PF-TR-001	SS	PF= misure topografiche/ misure inclinometriche	TR=Trebisacce	001-013
SS-PF-AL-014	SS	PF= misure topografiche/ misure inclinometriche	AL=Albidona	014-017
SS-PF-AM-018	SS	PF= misure topografiche/ misure inclinometriche	AM=Amendolara	018-030
SS-PF-RC-031	SS	PF= misure topografiche/ misure inclinometriche	RC=Roseto Capo Spulico	031-044

Codice stazione	Componente	Sub-Componente	Codice Comune	Prog. Stazione
SS-RC-VI-001	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	VI=Villapiana	001-008
SS-RC-TR-009	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	TR=Trebisacce	009-013
SS-RC-FM-014	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	FM=Francavilla Marittima	014-015
SS-RC-CI-016	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	CI=Cassano allo Ionio	016-019
SS-RC-TR-020	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	TR=Trebisacce	020-035
SS-RC-AL-036	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	AL=Albidona	036-039
SS-RC-AM-040	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	AM= Amendolara	040-063
SS-RC-RC-064	SS	RC= Caratterizzazione ambientale dei siti	RC=Roseto Capo Spulico	064-074

Codice stazione	Componente	Sub-Componente	Codice Comune	Prog. Stazione
SS-PD-CI-001	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	CI= Cassano allo Ionio	001-016
SS-PD-FM-017	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	FM=Francavilla Marittima	017-012
SS-PD-CC-022	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	CC=Cerchlaro di Calabria	022-029
SS-PD-VI-030	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	VI=Villapiana	030-040
SS-PD-TR-041	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	TR=Trebisacce	041-078
SS-PD-AL-079	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	AL=Albidona	079-080+086
SS-PD-AM-081	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	AM= Amendolara	081-133
SS-PD-RC-134	SS	PD= Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali, fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	RC=Roseto Capo Spulico	134-162

Monitoraggio componente vegetazione e flora;

In merito alla componente Vegetazione e Flora in Proponente individua quali principali fattori di pressione e impatto:

- la sottrazione di suolo (sia in fase di cantiere che in fase di esercizio che prevede la trasformazione completa di alcune porzioni di territorio),
- la riduzione della connettività ecologica,
- l'aumento della frammentazione degli habitat – di interesse comunitario e non.

Conseguentemente, le attività di monitoraggio vengono suddivise nelle seguenti categorie:

- valutazione della sottrazione di vegetazione naturale e di elementi di pregio naturalistico;
- studio delle alterazioni indotte nelle comunità vegetali a seguito delle attività di cantierizzazione e di realizzazione dell'opera;
- rilevamento dello stato fitosanitario di individui campione, al fine d'individuare eventuali alterazioni correlate alle attività di cantiere.

Le analisi e i controlli di tipo cenologico saranno effettuati nelle aree di indagine mediante rilevamenti di tipo fitosociologico, al fine di acquisire informazioni dettagliate sullo stato delle comunità vegetali. Le specie sinantropiche saranno utilizzate come indicatori utili per l'identificazione dei fenomeni di degrado e ruderalizzazione dell'area.

In merito ai parametri da monitorare, il Proponente afferma che saranno valutati i seguenti aspetti:

- riduzione dell'areale dei consorzi vegetali;
- impoverimento floristico;
- degrado delle comunità vegetali;
- scomparsa di specie o contrazione di popolamenti vegetali d'interesse;
- diffusione di specie ruderali, alloctone, infestanti;
- efficacia degli interventi di mitigazione.

Tra le metodologie individuate dal proponente per le attività di rilievo si elencano:

- il censimento delle specie;
- i rilievi fitosociologici;
- il rilievo remoto delle radiazioni emesse dagli apparati fotosintetici;
- il calcolo degli indici calcolati in tutte le fasi dell'opera e utilizzando i dati floristici aggiornati al fine di avere un'indicazione sintetica in merito all'eventuale scomparsa di specie, alla diffusione di specie alloctone o invasive. La comparazione è utile allo scopo di comprendere le dinamiche in atto e di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione.

Per quanto riguarda l'articolazione temporale delle attività di monitoraggio per la componente in oggetto si riportano le tabelle riguardanti le attività, la frequenza, la durata delle misure e il periodo nelle tre fasi.

• *Ante Operam*

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Analisi dello stato sanitario di singoli individui vegetali	Stato fitosanitario	1 misura/anno	1 anno
Analisi floristica per aree campione	Rilievo floristico	3 misure/anno	1 anno
Rilevamento comunità vegetali	Rilevamento fitosociologico	3 misure/anno	1 anno
Analisi per mezzo di Indici	Ricchezza specifica. Indice di naturalità. Incidenza specie invasive.	1 elaborazione/anno	1 anno
Rilievo remoto delle radiazioni emesse dagli apparati fotosintetici	Acquisizione delle immagini satellitari ed elaborazione (NDVI)	1 elaborazione/anno	1 anno

• *Corso d'opera*

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Analisi delle superfici di fitocenosi direttamente consumate dalle attività di cantiere	Superficie di vegetazione consumata/tipo di formazione vegetazionale presente	1 misura/anno	Durata dei lavori
Analisi dello stato sanitario di singoli individui vegetali	Stato fitosanitario	1 misura/anno	Durata dei lavori
Analisi floristica per aree campione	Rilievo floristico	3 misure/anno	Durata dei lavori
Rilevamento comunità vegetali	Rilevamento fitosociologico	3 misure/anno	Durata dei lavori
Analisi per mezzo di Indici	Ricchezza specifica. Indice di naturalità. Incidenza specie invasive. Coefficiente di similarità.	1 elaborazione/anno	Durata dei lavori
Rilievo remoto delle radiazioni emesse dagli apparati fotosintetici	Acquisizione delle immagini satellitari ed elaborazione (NDVI)	1 elaborazione/anno	Durata dei lavori

• *Post operam*

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Analisi dello stato sanitario di singoli individui vegetali	Stato fitosanitario	1 misura/anno	2 anni
Analisi floristica per aree campione	Rilievo floristico	3 misure/anno	2 anni
Rilevamento comunità vegetali	Rilevamento fitosociologico	3 misure/anno	2 anni
Analisi per mezzo di Indici	Ricchezza specifica. Indice di naturalità. Incidenza specie invasive. Coefficiente di similarità.	1 elaborazione/anno	2 anni
Rilievo remoto delle radiazioni emesse dagli apparati fotosintetici	Acquisizione delle immagini satellitari ed elaborazione (NDVI)	1 elaborazione/anno	2 anni

La scelta delle aree da sottoporre a monitoraggio della componente Vegetazione e Flora è stata proposta in relazione alle previste attività di cantiere e in base agli ambiti d'impatto individuati dal SIA, prestando attenzione alle componenti naturali sensibili e vulnerabili in relazione alle azioni di progetto, tenendo in considerazione i diversi livelli d'impatto legati alla realizzazione dell'infrastruttura e con un particolare approfondimento per quanto riguarda le aree protette. **Pertanto i punti di monitoraggio sono stati distribuiti lungo tutto il tracciato, incrementando la densità in corrispondenza delle aree protette o di maggiore interesse naturalistico.**

Nelle tabelle seguenti sono riassunti i punti di monitoraggio individuati per la sub-componente Vegetazione, unitamente alle attività previste per le tre fasi dell'opera, AO, CO, PO.

Codice Stazione	Comune	Toponimo	Tipologia Attività
VF-VE-CI-001	Cassano allo Ionio	Porro	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-CI-002	Cassano allo Ionio	Raganello	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-CC-003	Cerchiara di Calabria	Caldana	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-VI-004	Villapiana	Satanasso	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-VI-005	Villapiana	Satanasso	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-VI-006	Villapiana	Imbreci	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-VI-007	Villapiana		Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-VI-008	Villapiana	Saraceno	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-TR-009	Trebisacce	Saraceno	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-TR-010	Trebisacce	Pagllaro	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-TR-011	Trebisacce	Albidona	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-TR-012	Trebisacce	Monaco	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-TR-013	Trebisacce	Forno	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-AL-014	Albidona	Avena	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-AM-015	Amendolara	Avena	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-AM-016	Amendolara	Potresino	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-AM-017	Amendolara	Straface	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-AM-018	Amendolara	Straface	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-AM-019	Amendolara	Amendolara	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-AM-020	Amendolara	Taviano	Rilevamento comunità vegetali, Analisi dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali
VF-VE-AM-021	Amendolara	Ferro	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-AM-022	Amendolara	Ferro	Rilevamento comunità vegetali
VF-VE-RC-023	Roseto Capo Spulico	Berrosca	Rilevamento comunità vegetali

Nelle tabelle seguenti sono riassunti i punti di monitoraggio individuati per la sub-componente Flora, unitamente alle attività previste per le tre fasi dell'opera, AO, CO, PO.

Codice Stazione	Comune	Toponimo	Tipologia Attività
VF-FL-CI-001	Cassano allo Ionio	Porro	Analisi floristica per aree campione, Analisi per mezzo di Indici
VF-FL-CI-002	Cassano allo Ionio	Raganello	Analisi floristica per aree campione, Analisi per mezzo di Indici
VF-FL-CC-003	Cerchiara di Calabria	Caldana	Analisi floristica per aree campione, Analisi per mezzo di Indici

Monitoraggio componente fauna;

Gli obiettivi specifici del monitoraggio della componente Fauna prevedono l'integrazione del quadro di conoscenza dello stato attuale delle comunità faunistiche in termini di zoocenosi presenti e di ricchezza specifica dei taxa selezionati, la verifica delle eventuali alterazioni delle biocenosi sottoposte a monitoraggio e dell'efficacia delle misure messe in atto per ridurre i fattori di degrado naturalistico.

La categoria d'impatto generata dalle interazioni tra gli interventi del progetto e la componente Fauna è essenzialmente di tipo spaziale e si può sintetizzare nei seguenti fattori di pressione potenziali:

- alterazione e perdita di ecosistemi, come conseguenza dei lavori di costruzione della strada e delle sue pertinenze;
- mortalità diretta;
- inquinamento dovuto a: rilascio di materiali di varia natura - gas, liquidi e solidi - comprese le emissioni dei veicoli, vibrazioni e polveri;
- sottrazione di suolo, sia in fase di cantiere che di esercizio, dovuto alla trasformazione di alcune porzioni di territorio: realizzazione di svincoli, scavo di gallerie e trincee;
- interruzione della connettività ambientale;
- aumento della frammentazione degli habitat;
- effetto barriera, come conseguenza della tipologia specifica del progetto (infrastruttura lineare), particolarmente significativa quando il progetto interessa ambiti a elevata connettività e di particolare interesse faunistico, provocando la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni;
- disturbo sonoro;
- inquinamento luminoso;
- rischio di collisione.

La scelta dei punti di monitoraggio ha seguito il principio di consentire un'adeguata attività di

monitoraggio nelle aree potenzialmente sensibili rispetto alle attività connesse all'opera, o perché site in ambienti particolarmente sensibili (ambienti di fiumara, aree boscate) o perché nelle vicinanze di cantieri di opere con elevata potenzialità d'impatto (svincoli, viadotti, ingressi di gallerie).

In particolare sono stati individuati i seguenti punti di monitoraggio per ogni sub-componente faunistica.

Stazioni di monitoraggio per la sub-componente Anfibi (AM):

Codice stazione	Comune	UTM:WGS84		Quota (m s.l.m.)
		X	Y	
FA-AM-CI-001	Cassano allo Ionio	620282	4398143	13
FA-AM-CI-002	Cassano allo Ionio	621923	4403817	37
FA-AM-TR-003	Trebisacce	628505	4413231	65
FA-AM-TR-004	Trebisacce	631082	4416104	65
FA-AM-AL-005	Albidona	634205	4419632	46
FA-AM-AL-006	Albidona	634328	4419464	31
FA-AM-AM-007	Amendolara	635852	4421754	29
FA-AM-AM-008	Amendolara	635895	4421788	28
FA-AM-AM-009	Amendolara	637925	4424892	19

Stazioni di monitoraggio per la subcomponente Rettili (RE):

Codice stazione	Comune	UTM:WGS84		Quota (m s.l.m.)
		X	Y	
FA-RE-CI-001	Cassano allo Ionio	620372	4398121	14
FA-RE-CI-002	Cassano allo Ionio	622075	4403786	36
FA-RE-CC-003	Cerchiara di Calabria	623048	4407118	42
FA-RE-VI-004	Villapiana	624552	4409592	89
FA-RE-VI-005	Villapiana	624678	4409658	91
FA-RE-VI-006	Villapiana	625473	4410387	92
FA-RE-VI-007	Villapiana	627323	4412358	72
FA-RE-TR-008	Trebisacce	628310	4413078	65
FA-RE-TR-009	Trebisacce	628565	4413210	63
FA-RE-TR-010	Trebisacce	631126	4416194	64
FA-RE-TR-011	Trebisacce	632364	4416869	86
FA-RE-TR-012	Trebisacce	632729	4417196	44
FA-RE-TR-013	Trebisacce	633176	4417987	47
FA-RE-AL-014	Albidona	633856	4419493	45
FA-RE-AL-015	Albidona	634160	4419588	36
FA-RE-AM-016	Amendolara	634361	4419595	43
FA-RE-AM-017	Amendolara	634801	4421200	106
FA-RE-AM-018	Amendolara	635899	4421535	39
FA-RE-AM-019	Amendolara	635813	4421750	30
FA-RE-AM-020	Amendolara	635881	4421843	29
FA-RE-AM-021	Amendolara	637219	4423793	65
FA-RE-AM-022	Amendolara	637501	4424625	60
FA-RE-AM-023	Amendolara	637712	4424828	21
FA-RE-AM-024	Amendolara	637976	4424891	18
FA-RE-AM-025	Amendolara	637971	4425004	17
FA-RE-RC-026	Roseto Capo Spulico	637209	4428668	81

Stazioni di monitoraggio per la subcomponente Avifauna nidificante (AN):

Codice punto	Comune	UTM GS84		Quota (m s.l.m.)
		X	Y	
FA-AN-CI-001	Cassano allo Ionio	620311	4398109	13
FA-AN-FM-002	Franravilla Marittima	621859	4403819	37
FA-AN-CC-003	Cerchiara di Calabria	622938	4407161	43
FA-AN-VI-004	Villapiana	624485	4409621	90
FA-AN-VI-005	Villapiana	624695	4409788	93
FA-AN-VI-006	Villapiana	625600	4410387	86
FA-AN-VI-007	Villapiana	627384	4412325	72
FA-AN-TR-008	Trebisacce	628231	4413123	67
FA-AN-TR-009	Trebisacce	628458	4413294	66
FA-AN-TR-010	Trebisacce	630966	4416329	75
FA-AN-TR-011	Trebisacce	632336	4416928	92
FA-AN-TR-012	Trebisacce	632640	4417172	41
FA-AN-TR-013	Trebisacce	633198	4418025	54
FA-AN-AL-014	Albidona	633888	4419500	42
FA-AN-AL-015	Albidona	634108	4419661	42
FA-AN-AM-016	Amendolara	634331	4419638	52
FA-AN-AM-017	Amendolara	634813	4421139	113
FA-AN-AM-018	Amendolara	635881	4421535	43
FA-AN-AM-019	Amendolara	635838	4421731	28
FA-AN-AM-020	Amendolara	635866	4421817	29
FA-AN-AM-021	Amendolara	637245	4423759	63
FA-AN-AM-022	Amendolara	637451	4424616	77
FA-AN-AM-023	Amendolara	637764	4424802	21
FA-AN-AM-024	Amendolara	638038	4424987	17
FA-AN-RC-025	Roseto Capo Spulico	637181	4428689	80

Transetti di monitoraggio per la sub-componente Rapaci diurni (RD):

Codice transetto	Comune	Inizio		Fine		Lunghezza (Km)
		UTM WGS84				
		X	Y	X	Y	
FA-RD-CI-001	Cassano allo Ionio	621538	4398311	621844	4403805	6,9
FA-RD-VI-002	Villapiana	625523	4410410	627384	4412319	3,8
FA-RD-TR-003	Trebisacce	629051	4413310	631223	4415957	3,9
FA-RD-AM-004	Amendolara	635942	4421876	637235	4423907	6,3

Stazioni di monitoraggio per la subcomponente Occhione (OC):

Codice stazione	Comune	UTM WGS84		Quota (m s.l.m)
		X	Y	
FA-OC-FM-001	Francavilla Marittima	621964	4403862	37
FA-OC-CC-002	Cerchiara Calabra	622923	4407229	44
FA-OC-VI-003	Villapiana	624571	4409659	91
FA-OC-TR-004	Trebisacce	628106	4413053	68
FA-OC-TR-005	Trebisacce	628415	4413149	64
FA-OC-TR-006	Trebisacce	630838	4416380	84
FA-OC-AL-007	Albidona	633858	4419594	41
FA-OC-AM-008	Amendolara	635925	4421748	26
FA-OC-AM-009	Amendolara	637789	4424853	20

Stazioni di monitoraggio per la sub-componente Chiroteri (CH):

Codice stazione	Comune	UTM WGS84		Quota (m s.l.m)
		X	Y	
FA-CH-CI-001	Cassano allo Ionio	620142	4398122	14
FA-CH-CI-002	Cassano allo Ionio	622002	4403804	36
FA-CH-CC-003	Cerchiara di Calabria	623122	4407166	41
FA-CH-VI-004	Villapiana	624444	4409711	95
FA-CH-VI-005	Villapiana	624768	4409601	87
FA-CH-VI-006	Villapiana	625455	4410347	91
FA-CH-VI-007	Villapiana	627289	4412322	72
FA-CH-TR-008	Trebisacce	628510	4413161	63
FA-CH-TR-009	Trebisacce	631214	4416073	58
FA-CH-TR-010	Trebisacce	632587	4417176	44
FA-CH-TR-011	Trebisacce	633152	4418004	50
FA-CH-AL-012	Albidona	633927	4419475	41
FA-CH-AM-013	Amendolara	634820	4421156	113
FA-CH-AM-014	Amendolara	635882	4421798	28
FA-CH-AM-015	Amendolara	637241	4423793	63
FA-CH-AM-016	Amendolara	637466	4424582	81
FA-CH-AM-017	Amendolara	637693	4424813	22
FA-CH-RC-018	Roseto Capo Spulico	637212	4428715	69

Stazioni di monitoraggio per la sub-componente Micromammiferi (MM):

Codice stazione	Comune	UTM WGS84		Quota (m s.l.m)
		X	Y	
FA-MM-FM-001	Francavilla Marittima	621821	4403827	38
FA-MM-CC-002	Cerchiara Calabra	622996	4407143	42
FA-MM-VI-003	Villapiana	624670	4409863	97
FA-MM-VI-004	Villapiana	627326	4412395	73
FA-MM-TR-005	Trebisacce	628398	4413243	67
FA-MM-TR-006	Trebisacce	631130	4416023	63
FA-MM-TR-007	Trebisacce	633174	4418017	52
FA-MM-AM-008	Amendolara	634424	4419588	47
FA-MM-AM-009	Amendolara	634825	4421201	107
FA-MM-AM-010	Amendolara	635891	4421866	29
FA-MM-AM-011	Amendolara	637238	4423771	63
FA-MM-AM-012	Amendolara	637470	4424636	66
FA-MM-AM-013	Amendolara	637828	4424788	20
FA-MM-RC-014	Roseto Capo Spulico	637190	4428657	86

Stazioni di monitoraggio per la subcomponente Tracce di presenza (TP):

Codice stazione	Comune	UTM WGS84		Quota (m s.l.m)
		X	Y	
FA-TP-CI-001	Cassano allo Ionio	620224	4398119	14
FA-TP-FM-002	Francavilla Marittima	621911	4403857	37
FA-TP-CC-003	Cerchiara Calabra	622891	4407207	45
FA-TP-VI-004	Villapiana	624468	4409575	89
FA-TP-VI-005	Villapiana	624748	4409716	91
FA-TP-VI-006	Villapiana	625516	4410412	90
FA-TP-VI-007	Villapiana	627287	4412377	75
FA-TP-TR-008	Trebisacce	628187	4413183	70

FA-TP-TR-009	Trebisacce	628645	4413145	60
FA-TP-TR-010	Trebisacce	630987	4416169	72
FA-TP-TR-011	Trebisacce	632380	4416929	89
FA-TP-TR-012	Trebisacce	632660	4417136	39
FA-TP-TR-013	Trebisacce	633205	4417958	45
FA-TP-AL-014	Albidona	633952	4419458	40
FA-TP-AL-015	Albidona	634155	4419652	45
FA-TP-AM-016	Amendolara	634400	4419580	43
FA-TP-AM-017	Amendolara	634837	4421177	113
FA-TP-AM-018	Amendolara	635886	4421549	37
FA-TP-AM-019	Amendolara	635789	4421761	31
FA-TP-AM-020	Amendolara	635925	4421797	27
FA-TP-AM-021	Amendolara	637214	4423813	66
FA-TP-AM-022	Amendolara	637483	4424610	70
FA-TP-AM-023	Amendolara	637786	4424820	20
FA-TP-AM-024	Amendolara	637956	4424884	18
FA-TP-AM-025	Amendolara	638009	4424991	17
FA-TP-RC-025	Roseto Capo Spulico	637236	4428693	74

Stazioni di monitoraggio per la subcomponente Coleotteri epigei (CE):

Codice stazione	Comune	UTM, WGS84		Quota (m.s.l.m)
		X	Y	
FA-CE-CI-001	Cassano allo Ionio	620259	4398105	13
FA-CE-CI-002	Cassano allo Ionio	622040	4403797	36
FA-CE-CC-003	Cerchiara Calabria	622858	4407250	46
FA-CE-VI-004	Villapiana	624505	4409543	88
FA-CE-VI-005	Villapiana	627346	4412380	74
FE-CE-TR-006	Trebisacce	628176	4413138	69
FE-CE-TR-007	Trebisacce	628555	4413134	62
FA-CE-TR-008	Trebisacce	631047	4416268	71
FA-CE-TR-009	Trebisacce	633225	4418005	51
FA-CE-AM-010	Amendolara	634382	4419610	48
FA-CE-AM-011	Amendolara	634803	4421230	105
FA-CE-AM-012	Amendolara	635905	4421808	28
FA-CE-AM-013	Amendolara	637223	4423777	64
FA-CE-AM-014	Amendolara	637791	4424794	20
FA-CE-AM-015	Amendolara	637935	4424995	18
FA-CE-RC-016	Roseto Capo Spulico	637228	4428665	81

Di seguito si riporta infine il quadro sinottico dell'articolazione temporale dei rilievi per ogni fase di monitoraggio.

Ante operam -AO:

Subcomponente	Frequenza	Durata delle misure	Periodo
Anfibi (AM)	Mensile (da Febbraio a Giugno)	Percorrenza del transetto	1 anno
Rettili (RE)	Mensile (Aprile-Settembre)	Percorrenza del transetto	1 anno
Avifauna nidificante (AN)	Due volte per ogni periodo primaverile	10 minuti per ogni stazione di ascolto	1 anno
Rapaci diurni (RD)	Due volte per stagione	Percorrenza del transetto	1 anno
Occhione (OC)	Mensile (Marzo-Maggio)	30-90 minuti per ogni sito	1 anno
Micromammiferi (MM)	Semestrale	4 giorni per transetto	1 anno
Chiroterri (CH)	Mensile (Giugno-Settembre)	10 minuti per ogni stazione di monitoraggio	1 anno
Tracce di presenza (TP)	Stagionale (2 volte per stagione)	Percorrenza del transetto	1 anno
Coleotteri epigei (CE)	Mensile (Febbraio-Ottobre)	Percorrenza del transetto	1 anno

Corso d'opera – CO:

Subcomponente	Frequenza	Durata delle misure	Periodo
Anfibi (AM)	Mensile (da Febbraio a Giugno)	Percorrenza del transetto	Durata cantiere
Rettili (RE)	Mensile (Aprile-Settembre)	Percorrenza del transetto	Durata cantiere
Avifauna nidificante (AN)	Due volte per ogni periodo primaverile	10 minuti per ogni stazione di ascolto	Durata cantiere
Rapaci diurni (RD)	Due volte per stagione	Percorrenza del transetto	Durata cantiere
Occhione (OC)	Mensile (Marzo-Maggio)	30-90 minuti per ogni sito	Durata cantiere
Micromammiferi (MM)	Semestrale	4 giorni per transetto	Durata cantiere
Chiroterri (CH)	Mensile (Giugno-Settembre)	10 minuti per ogni stazione di monitoraggio	Durata cantiere
Tracce di presenza (TP)	Stagionale (due volte per stagione)	Percorrenza del transetto	Durata cantiere
Coleotteri epigei (CE)	Mensile (Febbraio-Ottobre)	Percorrenza del transetto	Durata cantiere

Post operam – PO:

Subcomponente	Frequenza	Durata delle misure	Periodo
Anfibi (AM)	Mensile (da Febbraio a Giugno)	Percorrenza del transetto	2 anni
Rettili (RE)	Mensile (Aprile-Settembre)	Percorrenza del transetto	2 anni
Avifauna nidificante (AN)	Due volte per ogni periodo primaverile	10 minuti per ogni stazione di ascolto	2 anni
Rapaci diurni (RD)	Due volte per stagione	Percorrenza del transetto	2 anni
Occhione (OC)	Mensile (Marzo-Maggio)	30-90 minuti per ogni sito	2 anni
Micromammiferi (MM)	Semestrale	4 giorni per transetto	2 anni
Chiroterri (CH)	Mensile (Giugno-Settembre)	10 minuti per ogni stazione di monitoraggio	2 anni
Tracce di presenza (TP)	Stagionale (due volte per stagione)	Percorrenza del transetto	2 anni
Coleotteri epigei (CE)	Mensile (Febbraio-Ottobre)	Percorrenza del transetto	2 anni

Monitoraggio componente ecosistemi;

Gli obiettivi specifici del monitoraggio degli ecosistemi sono indicati attraverso l'individuazione e la definizione degli aspetti strutturali e di relazione tra la componente biotica e abiotica, della criticità di sopravvivenza delle diverse specie e dei rapporti di equilibrio tra biocenosi e biotopi. Lo studio proposto sarà svolto entro una distanza di 300 m (buffer su ambo i lati) a partire dall'asse del tracciato stradale e saranno presi a riferimento i documenti già prodotti in ambito dello SIA sugli Ecosistemi, in particolare: Carta dell'uso del suolo, Carta della vegetazione reale, Carta degli ecosistemi, Carta di idoneità faunistica.

L'analisi tiene conto della struttura del mosaico ambientale, in relazione alle risorse ambientali disponibili per lo sviluppo delle diverse tipologie vegetazionali e al dinamismo derivante dell'interazione uomo-natura.

Il valore naturalistico delle fitocenosi, e pertanto il grado evolutivo e di stabilità dell'ecosistema, può essere valutato tenendo conto di alcuni caratteri delle comunità quali la struttura verticale, la composizione floristica, il grado di diffusione nel territorio, attraverso i quali si possono desumere ulteriori caratteristiche quali naturalità/artificialità, biodiversità, ecc. La mappa degli ecosistemi raggruppa le principali tipologie vegetazionali e ogni tipologia indicata sulla carta degli ecosistemi può integrare al suo interno diverse comunità animali organizzate intorno a un asse dinamico di evoluzione della trasformazione territoriale.

ECOSISTEMA	UNITA' DI VEGETAZIONE
Fluviale	Greti dei torrenti mediterranei
Fiumara	Gallerie a tamerice e oleandri
Boschivo	Pinete a pino d'Aleppo
Aree agrarie	Frutteti
	Agrumeti
	Vigneti
	Seminativi intensivi e continui
	Culture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi
	Terreni boscati dei parchi
Urbano	Centri urbani
	Ruderi urbani e cantieri
	Costruzioni industriali attive
	Cave
	Margini delle reti infrastrutturali e aree in disuso

Tipologia di ecosistema e unità di vegetazione

L'interpretazione dinamica delle diverse cenosi rilevate permette di fare una valutazione del grado di naturalità, che viene messa in relazione alla distanza che intercorre tra vegetazione reale e potenziale dell'area in esame.

La vegetazione può essere classificata in:

- **vegetazione naturale**, in cui la struttura e la composizione floristica non sono alterate;
- **vegetazione semi-naturale**, modificata nella struttura, ma non nella composizione;
- **vegetazione artificiale**, alterata nella struttura e nella composizione.

Le attività di monitoraggio che sono state individuate in base ai fattori di pressione sulla componente Ecosistemi sono le seguenti:

- descrizione degli ecosistemi;
- analisi degli Indici Strutturali di un ecosistema;
- individuazione delle tipologie vegetazionali;
- valutazione di stato, densità e distribuzione della vegetazione;
- analisi del grado di naturalità;
- integrazioni con le comunità animali;
- analisi del livello di frammentazione.

Il Proponente afferma che per il monitoraggio della condizione di riferimento iniziale dell'ambiente naturale è necessario rilevare dati e parametri di base per i biotopi terrestri e acquatici. Rispetto alle caratteristiche ecologiche, vanno monitorati tutti quegli elementi conoscitivi in merito a probabili effetti derivanti dall'attività dei cantieri nei confronti degli ecosistemi, ponendo particolare attenzione all'individuazione e caratterizzazione delle diverse unità ecosistemiche, alle aree ad alto valore ecologico, alle relazioni inter-intraspecifiche e alla ricostruzione delle successioni ecologiche. Nello specifico i parametri da monitorare per ogni ecosistema dovranno così articolarsi:

- analisi e mappatura delle diverse unità ecosistemiche;
- indici di naturalità a scala di comunità;
- indice di naturalità a scala di paesaggio;
- densità e distribuzione della vegetazione (indice NDVI);
- analisi della frammentazione e della connessione tra gli elementi dell'unità ecosistemica;
- analisi delle caratteristiche della diversità biologica, a livello di specie al fine di definirne i rapporti con la stabilità dei diversi ecosistemi;
- presenza, status e trend di specie animali target (specie ombrello e specie focali).

Inoltre, una volta definite e cartografate le unità ecosistemiche (Carta degli ecosistemi), per ciascuna di esse saranno determinati i seguenti indici strutturali:

- superficie complessiva (ha) e relativa (%);
- grana (ha), data dal rapporto tra la superficie e il numero di tessere (poligoni) occupate da una determinata unità ecosistemica, grandezza correlata in maniera inversa al grado di frammentazione ecologica delle singole unità;
- indice perimetrale (IP), dato dal rapporto tra il perimetro e la superficie di ciascuna unità;
- indice di Biopotenzialità Territoriale (BTC) per individuare le evoluzioni/involuzioni dell'unità ecosistemica, in relazione al grado di conservazione, recupero o trasformazione.

Le attività saranno eseguite con una periodicità adeguata agli scopi dello studio e con modalità tali da permettere l'integrazione dei dati ottenuti con i risultati dei monitoraggi delle componenti Vegetazione,

Flora, Fauna.

Di seguito sono riportate le tabelle riguardanti le attività, la frequenza, la durata e il periodo delle misure.

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Descrizione degli ecosistemi	Scheda monografica sintetica	1 misura/anno	1 anno
Individualizzazione delle tipologie vegetazionali	Carta della vegetazione reale	1 misura/anno	1 anno
Indici di naturalità a scala di comunità	Rilevo floristico. Rapporto specie sinantropiche/specie censite. Incidenza percentuale delle specie invasive	1 misura/anno	1 anno
Indice di naturalità a scala di paesaggio	ILC	1 misura/anno	1 anno
Valutazione di stato, densità e distribuzione della vegetazione	NDVI	1 misura/anno	1 anno
Analisi degli Indici Strutturali	Superficie complessiva (ha)	1 misura/anno	1 anno
	Grana (ha)		
	Indice perimetrale (IP)		
	Indice di Biopotenzialità Territoriale (B.T.C.)		
Integrazione con le comunità animali	Mappatura dell'idoneità faunistica e del livello di frammentazione	1 elaborazione/anno	1 anno
Analisi della frammentazione	Determinazione e analisi dello status delle popolazioni delle specie ombrello	1 elaborazione/anno	1 anno

Scheda delle attività, frequenze e durata delle misure in fase AO

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Descrizione degli ecosistemi	Scheda monografica sintetica	1 misura/anno	Durata lavori
Individualizzazione delle tipologie vegetazionali	Carta della vegetazione reale	1 misura/anno	Durata lavori
Indici di naturalità a scala di comunità	Rilevo floristico. Rapporto specie sinantropiche/specie censite. Incidenza percentuale delle specie invasive	2 misure/anno	Durata lavori
Indice di naturalità a scala di paesaggio	ILC	1 misura/anno	Durata lavori
Valutazione di stato, densità e distribuzione della vegetazione	NDVI	1 misura/anno	Durata lavori
Analisi degli Indici Strutturali	Superficie complessiva (ha)	1 misura/anno	Durata lavori
	Grana (ha)		
	Indice perimetrale (IP)		
	Indice di Biopotenzialità Territoriale (B.T.C.)		
Integrazione con le comunità animali	Mappatura dell'idoneità faunistica e del livello di frammentazione	1 elaborazione/anno	Durata lavori
Analisi della frammentazione	Determinazione e analisi dello status delle popolazioni delle specie ombrello	1 elaborazione/anno	Durata lavori

Scheda delle attività, frequenze e durata delle misure in fase CO

Attività da monitorare	Parametri	Frequenza	Periodo
Descrizione degli ecosistemi	Scheda monografica sintetica	1 misura/anno	2 anni
Individualizzazione delle tipologie vegetazionali	Carta della vegetazione reale	1 misura/anno	2 anni
Indici di naturalità a scala di comunità	Rilevo floristico. Rapporto specie sinantropiche/specie censite. Incidenza percentuale delle specie invasive	2 misure/anno	2 anni
Indice di naturalità a scala di paesaggio	ILC	1 misura/anno	2 anni
Valutazione di stato, densità e distribuzione della vegetazione	NDVI	1 misura/anno	2 anni
Analisi degli Indici Strutturali	Superficie complessiva (ha)	1 misura/anno	2 anni
	Grana (ha)		
	Indice perimetrale (IP)		
	Indice di Biopotenzialità Territoriale (B.T.C.)		
Integrazione con le comunità animali	Mappatura dell'idoneità faunistica e del livello di frammentazione	1 elaborazione /anno	2 anni
Analisi della frammentazione	Determinazione e analisi dello status delle popolazioni delle specie ombrello	1 elaborazione /anno	2 anni

Scheda delle attività, frequenze e durata delle misure in fase PO

Monitoraggio componente rumore;

I siti d'indagine sono stati individuati in modo da rappresentare una pluralità di situazioni riscontrabili lungo il tracciato:

- in cui eseguire accertamenti mirati a valutare i livelli di rumore immesso nell'ambiente esterno dall'esercizio della nuova infrastruttura stradale (*post operam - PO*):
 - sono stati scelti edifici a ridosso di sezioni stradali in rilevato, in trincea e in viadotto;
 - sono stati considerati degli edifici che saranno protetti da barriere antirumore (di legno o trasparenti) ma anche altri in cui queste non sono previste;
- in cui verranno eseguiti degli accertamenti mirati a valutare i livelli di rumore immesso nell'ambiente interno ed esterno dalle operazioni di costruzione dell'infrastruttura stradale (*corso d'opera - CO*)
 - sono state individuate aree urbanizzate in prossimità dei cantieri e del fronte di avanzamento dei lavori;
 - sono state scelte aree urbanizzate interessate dal traffico di cantiere.

Sono stati previsti:

- n°17 siti in cui verranno eseguite indagini di tipo RU-TR: misure fonometriche in ambiente esterno in corrispondenza di un ricettore esposto verso una sorgente di traffico veicolare della durata di una settimana;
- n°17 siti in cui verranno eseguite indagini di tipo RU-TV: misure di flussi veicolari in continuo della durata di una settimana, accompagnati dai corrispondenti dati relativi alle velocità medie di transito dei veicoli;
- n°8 siti in cui verranno eseguite indagini di tipo RU-CF: misure fonometriche in ambiente esterno e interno in corrispondenza di un ricettore esposto verso i cantieri e/o le lavorazioni che saranno posti in essere per la costruzione.

La seguente tabella riassume le attività da eseguirsi nelle varie fasi temporali per ogni punto di misura individuato; si specifica che per le indagini RU-TR-VI-004, RU-TR-VI-005, RU-TR-TR-009, RU-TR-TR-011 e RUTR-AM-013, verranno svolte presso edifici in cui sono previste anche delle indagini RU-CF. Per queste indagini RU-TR è possibile non eseguire la fase *ante operam* in quanto sarà eseguita quella relativa all'indagine RU-CF (alla quale sarà possibile fare riferimento)

Per ciascun punto proposto sarà necessario verificarne la fattibilità.

Codifica attività	Comune	Tipo attività	Obiettivo	Note	AO	CO	PO
RU-TR-CI-001	Cassano Allo Ionio	TR	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TV-CI-001	Cassano Allo Ionio	TV	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-CI-002	Cassano Allo Ionio	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche Presenza Duna terreno	1 volta	-	1 volta
RU-TV-CI-002	Cassano Allo Ionio	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche Presenza Duna terreno	-	-	1 volta
RU-TR-CI-003	Cassano Allo Ionio	TR	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere.		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TV-CI-003	Cassano Allo Ionio	TV	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-VI-004	Villapiana	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	-(*)	-	1 volta
RU-TV-VI-004	Villapiana	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	-	-	1 volta
RU-CF-VI-001	Villapiana	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Cantiera operativo e fronte avanzamento lavori	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-VI-005	Villapiana	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	-(**)	-	1 volta
RU-TV-VI-005	Villapiana	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	-	-	1 volta
RU-CF-VI-002	Villapiana	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Fronte avanzamento lavori	1 volta	ogni 6 mesi	-

RU-TR-VI-005	Villapiana	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	1 volta	-	1 volta
RU-TV-VI-006	Villapiana	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore in legno	-	-	1 volta
RU-CF-VI-003	Villapiana	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Cantiere operativo	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-TR-007	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere	Scuola	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TV-TR-007	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere	Scuola	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-TR-008	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TV-TR-008	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-TR-009	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore trasparente	-(***)	-	1 volta
RU-TV-TR-009	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore trasparente	-	-	1 volta
RU-CF-TR-004	Trebisacce	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Fronte avanzamento lavori	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-TR-010	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche	1 volta	-	1 volta
RU-TV-TR-010	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche	-	-	1 volta
RU-TR-TR-011	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	-(****)	-	1 volta
RU-TV-TR-011	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	-	-	1 volta
RU-CF-TR-005	Trebisacce	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Fronte avanzamento lavori (palificata)	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-TR-012	Trebisacce	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche	1 volta	-	1 volta
RU-TV-TR-012	Trebisacce	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Assenza di mitigazioni acustiche	-	-	1 volta
RU-CF-AL-006	Albidona	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Deposito provvisorio	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-AM-013	Amendolara	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	-(*****)	-	1 volta
RU-TV-AM-013	Amendolara	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	-	-	1 volta
RU-CF-AM-007	Amendolara	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Fronte avanzamento lavori	1 volta	ogni 6 mesi	-

RU-TR-AM-014	Amendolara	TR	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TV-AM-014	Amendolara	TV	Valutazione del Rumore dovuto al transito dei mezzi di cantiere		1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-AM-015	Amendolara	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	1 volta	-	1 volta
RU-TV-AM-015	Amendolara	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Prevista barriera antirumore trasparente	-	-	1 volta
RU-TR-AM-016	Amendolara	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore trasparente	1 volta	-	1 volta
RU-TV-AM-016	Amendolara	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore trasparente	-	-	1 volta
RU-CF-RS-008	Roseto Capo Spulico	CF	Valutazione del Rumore dovuto alle attività di cantiere per la costruzione della nuova ss 106	Cantiere nord	1 volta	ogni 6 mesi	-
RU-TR-RS-017	Roseto Capo Spulico	TR	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore legno	1 volta	-	1 volta
RU-TV-RS-017	Roseto Capo Spulico	TV	Valutazione del Rumore dovuto ai futuri traffici veicolari sulla nuova ss 106	Previste barriere antirumore legno	-	-	1 volta

-(*) In corrispondenza di questo punto è possibile fare riferimento all'indagine Ante operam RU CF VI 001

-(**) In corrispondenza di questo punto è possibile fare riferimento all'indagine Ante operam RU CF VI 002

-(***) In corrispondenza di questo punto è possibile fare riferimento all'indagine Ante operam RU CF TR 004

-(****) In corrispondenza di questo punto è possibile fare riferimento all'indagine Ante operam RU CF TR 005

-(*****) In corrispondenza di questo punto è possibile fare riferimento all'indagine Ante operam RU CF AM 007

Monitoraggio componente vibrazioni:

Il Proponente dichiara che per il monitoraggio della componente vibrazioni, saranno assunti come riferimento i valori registrati allo stato *ante operam* e si procederà poi con misurazioni nel corso delle fasi di costruzione (a cadenza regolare ma mantenendo la necessaria flessibilità per valutare le variazioni delle sorgenti emmissive corrispondenti al mutare delle fasi di lavoro) e nella fase di esercizio dell'opera. Il monitoraggio della componente vibrazioni avrà inoltre una funzione particolarmente importante di audit nel corso dei lavori proprio per permettere l'adozione di accorgimenti e di variare eventuali procedure operative nel caso dell'insorgere di potenziali problematiche sia sulla popolazione che sugli edifici.

Inoltre, si esclude la possibilità di trasmissione delle vibrazioni all'esterno delle aree di lavoro, grazie alle tecnologie costruttive previste in progetto, comprese quelle che riguardano gli scavi in galleria, e la natura dei terreni.

Il piano di monitoraggio della componente vibrazioni è stato studiato in modo da consentire un'adeguata valutazione dei fenomeni vibratorii indotti in recettori situati nei pressi di:

- aree di cantiere o fronte avanzamento lavori in cui vengono utilizzati macchinari caratterizzati da emissioni di vibrazioni rilevanti,
- strade utilizzate dai mezzi di cantiere,
- tracciato della linea stradale,

pertanto la localizzazione dei punti di monitoraggio è stata effettuata tenendo conto del posizionamento relativo tra ricettori, aree di cantiere e infrastruttura.

Sono stati identificati complessivamente 20 edifici, di cui 19 classificabili come residenziali e 1 come ricettore sensibile (Scuola) posto a 280 mt circa dall'asse del tracciato di progetto.

Per ogni punto di monitoraggio è stata redatta una scheda che riporta il ricettore individuato per le attività di verifica e un'area di riferimento che contiene altri edifici caratterizzati da un'esposizione simile all'edificio prescelto. Ogni punto è soggetto a verifica di fattibilità.

Di seguito si riporta la cadenza temporale dei rilievi per ogni punto individuato:

CODICE STAZIONE	USUCAZIONE RICETTORE	CODICE COMUNE	AO	CO	PO
VI-PA/PB-CI-001	viabilità cantiere	CI	-	1 VOLTA/intesif. lavori	-
VI-PA/PB-CI-002	cantiere - FAL	CI	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-CI-003	viabilità cantiere	CI	-	1 VOLTA/intesif. lavori	-
VI-PA/PB-VI-004	cantiere - FAL	VI	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-VI-005	cantiere - FAL	VI	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-VI-006	cantiere - FAL	VI	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-TR-007	viabilità cantiere	TR	-	1 VOLTA/intesif. lavori	-
VI-PA/PB-TR-008	viabilità cantiere	TR	-	1 VOLTA/intesif. lavori	-
VI-PA/PB-TR-009	cantiere - FAL	TR	1 VOLTA	CADENZA SEMESTRALE	1 VOLTA
VI-PA/PB-TR-010	cantiere - FAL	TR	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-TR-011	cantiere - FAL	TR	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-TR-012	cantiere - FAL	TR	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-AL-013	cantiere - FAL	AL	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-AM-014	cantiere - FAL	AM	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-AM-015	cantiere - FAL	AM	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-AM-016	cantiere - FAL	AM	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-AM-017	cantiere - FAL	AM	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-RC-018	viabilità cantiere	RC	-	1 VOLTA/intesif. lavori	-
VI-PA/PB-RC-019	cantiere - FAL	RC	1 VOLTA	1 VOLTA/intesif. lavori	1 VOLTA
VI-PA/PB-VI-020	cantiere - FAL	VI	1 VOLTA	CADENZA SEMESTRALE	1 VOLTA

Monitoraggio componente paesaggio

Rispetto alla componente Paesaggio il Proponente fa riferimento alle "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA)" predisposte dalla CTVA del MATTM (2007) e afferma che i settori d'indagine da integrare rispetto al quadro di riferimento ambientale del SIA saranno i seguenti:

- i caratteri e i dati ecologico-ambientali e naturalistici del territorio,
- i caratteri e i dati visuali-percettivi e delle sensibilità paesaggistiche,
- i caratteri e i dati socio-culturali, storico-insediativi e architettonici.

L'obiettivo generale del monitoraggio della componente Paesaggio è quello di valutare la coerenza fra le previsioni di progetto e quanto realizzato, di misurare le variazioni del paesaggio attraverso la costruzione e l'utilizzo di opportuni indicatori percettivi ed ecologici.

L'analisi e la valutazione dello stato e dell'evoluzione del paesaggio saranno effettuate tramite un approccio complementare che affronterà sia la componente ecologica che quella percettiva. Lo studio ecologico sarà improntato a una visione scientifica e oggettiva del paesaggio, allo scopo di analizzare gli aspetti strutturali e funzionali del mosaico territoriale e di monitorare eventuali variazioni degli stessi. Verranno impiegati strumenti di indagine che tengano conto delle caratteristiche, della distribuzione spaziale, della funzionalità delle dinamiche e delle interrelazioni degli ecosistemi presenti. Saranno inoltre estrapolati indicatori e utilizzati strumenti analitici che consentano di avere una visione sintetica dello stato del paesaggio e che consentano di valutarne l'evoluzione nel tempo; tale approccio ecologico sarà quindi la risultante dei diversi indicatori monitorati nelle componenti Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi.

L'analisi percettiva si concentrerà sul paesaggio inteso come bene culturale a carattere identitario, con un'attenzione specifica alla percezione da parte della popolazione.

Alla luce di quanto sopra esposto il Proponente prevede che nell'ambito del monitoraggio siano sviluppate le seguenti attività:

- verifica delle indagini del SIA,
- riesame e integrazione dell'Analisi e valutazione ecologica del paesaggio,
- riesame e integrazione dell'Analisi e valutazione percettiva del paesaggio,
- riesame e integrazione dell'Analisi e valutazione storico-insediativa e architettonica del paesaggio.

Tra le metodologie di rilievo e d'indagine previste per il monitoraggio della componente in oggetto sono previsti:

- rilievi fotografici (realizzazione di riprese fotografiche correlate alle principali posizioni di percezione umana; punti di vista privilegiati "stazioni visive" tratti in prima istanza dai punti già selezionati in fase di SIA e di Progetto Definitivo);
- Ecologia del Paesaggio (la valutazione ecologica del paesaggio richiederà l'allestimento di un Sistema Informativo Territoriale che includerà ortofoto, tematismi di base già prodotti dal

monitoraggio delle altre componenti Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi, consentendo l'elaborazione delle informazioni cartografiche e il calcolo degli indicatori al fine dell'analisi dello stato ecologico del paesaggio; saranno oggetto di analisi: la carta della vegetazione, la carta dell'uso del suolo, la carta della naturalità, la carta dell'ecomosaico con ecotopo, la carta della connettanza/permeabilità ecologica, la carta dell'alpha-biodiversità vegetale protetta, la carta della Biopotenzialità Territoriale).

In merito all'articolazione temporale, il monitoraggio dei caratteri percettivi del paesaggio sarà così articolato:

- la fase di AO avrà durata di 1 anno;
- la fase di CO corrisponderà alla durata delle lavorazioni previste, fino allo smantellamento dei cantieri;
- la fase di PO avrà una durata di 2 anni.

Nell'ambito del SIA e del Progetto Definitivo sono stati identificati gli ambiti e le aree sensibili interessate dalle azioni di progetto che saranno identificati quali punti da monitorare per la componente in oggetto, sia per gli indicatori ecologici che per quelli percettivi secondo criteri di validità e opportunità, al fine di svolgere rilievi e osservazioni su porzioni di paesaggio significative.

Nello specifico, per quanto riguarda i punti atti a monitorare gli indicatori ecologici, si fa riferimento ai punti georeferenziati nelle planimetrie riferite alle rispettive componenti Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi (Carta di sintesi degli impatti), invece, per quanto riguarda gli indicatori percettivi, sono stati individuate le seguenti tipologie di punti di monitoraggio:

- recettori degli aggregati urbani prossimi al tracciato dell'infrastruttura di progetto;
- percorsi con valenza panoramica.

Di seguito si riporta la tabella con indicati incodici di tutte le stazioni di monitoraggio per le subcomponenti VP (Rilievi fotografici dei percorsi con valenza panoramica) e AU (Rilievi fotografici dei fronte di aggregati urbani):

CODICE STAZIONE	COMUNE	CODICE COMUNE	COMPONENTE	SUB-COMPONENTE	TIPOLOGIA ATTIVITA'
PA-VP-CI-001	Cassano allo Ionio	CI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CI-002	Cassano allo Ionio	CI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CI-003	Cassano allo Ionio	CI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CI-004	Cassano allo Ionio	CI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CI-005	Cassano allo Ionio	CI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-FM-006	Francavilla Marittima	FM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CC-007	Cerchiera di Calabria	CC	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-CC-008	Cerchiera di Calabria	CC	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-VI-009	Villapiana	VI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-VI-010	Villapiana	VI	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-011	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-AU-TR-012	Trebisacce	TR	PA	AU	Analisi e valutazione socio-

					culturale e percettiva
PA-VP-TR-013	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-014	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-AU-TR-015	Trebisacce	TR	PA	AU	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-016	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-017	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-018	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-TR-019	Trebisacce	TR	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AL-020	Albidona	AL	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AL-021	Albidona	AL	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-022	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-023	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-024	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-025	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-026	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-RS-027	Roseto Capo Spulico	RS	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-AM-028	Amendolara	AM	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-RS-029	Roseto Capo Spulico	RS	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva
PA-VP-RS-030	Roseto Capo Spulico	RS	PA	VP	Analisi e valutazione socio-culturale e percettiva

Elenco delle stazioni di monitoraggio - Paesaggio

2.5 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il documento di Valutazione di Incidenza presentato dal Proponente parte da uno screening iniziale che coinvolge la selezione dei Siti Natura coinvolti, per poi analizzare i diversi siti individuati nello specifico. Nel corso dell'analisi dei singoli siti si procede descrivendo il sito, effettuando lo screening iniziale (Livello D) e caratterizzando le incidenze indotte dal progetto, nonché gli effetti riferibili ad habitat e specie, per poi passare alle fasi successive di valutazione.

Ai fini dell'analisi il Proponente ha utilizzato i seguenti documenti/fonti:

FONTI E DOCUMENTI CONSULTATI	vis
Formulario standard del Sito	v
Cartografia storica	x
Uso del suolo	v
Attività antropiche presenti	v
Dati sull'idrogeologia e l'idrologia	v
Dati sulle specie di interesse comunitario	v
Habitat di interesse comunitario presenti	v
Studi di impatto ambientale sull'area in cui ricade il Sito	v
Piano di gestione del Sito	v
Cartografia generale	v
Cartografia tematica e di piano	v
Fonti bibliografiche	v

Tabella 3.1 - Identificazione delle fonti e dei documenti consultati (v: identificato; x: non identificato)

I siti individuati sono unicamente quelli che presentano interferenza diretta con il tracciato in progetto, ovvero:

- SIC "Fiumara Saraceno" IT9310042;
- SIC "Fiumara Avena" IT9310043;
- ZPS "Alto Ionio Cosentino" IT9310304.

L'analisi svolta si è fermata per i tre siti Natura 2000 al II Livello - valutazione appropriata, in quanto il Proponente ha ritenuto che non si produrranno effetti significativi su di essi anche in considerazione degli interventi di mitigazione previsti, aventi funzione di attenuazione delle ricadute degli impatti sul sistema ambientale e naturale a condizione che vengano rispettate le modalità di attuazione delle mitigazioni e delle azioni sulle componenti abiotiche e biotiche presenti nell'ambiente coinvolto, sia in fase di costruzione che di esercizio, previste dal progetto.

Di seguito la sintesi delle conclusioni riportate dal Proponente per ogni sito Rete Natura 2000 coinvolto dal progetto:

SIC Fiumara Saraceno

VALUTAZIONE APPROPRIATA	
Elementi del progetto causa di incidenza sul SIC	Sbancamenti delle aree di cantiere; costruzione delle diverse tipologie infrastrutturali dell'opera.
Obiettivi di conservazione del SIC	Salvaguardia degli habitat connessi con gli ambienti delle fiumare; salvaguardia di specie di interesse comunitario legate alle fiumare.
Incidenza su specie ed habitat di interesse comunitario indotta dall'opera. Eventuale mancanza di informazione	Sottrazione di habitat di interesse comunitario: incidenza non significativa. Sottrazione temporanea di suolo: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Frammentazione degli habitat: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Alterazione delle fitocenosi: incidenza non significativa. Sottrazione di aree ad elevata idoneità faunistica: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Creazione di "effetto barriera": incidenza non significativa. Disturbo: incidenza non significativa. Morte diretta: incidenza non significativa. Inquinamento: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione.
Misure di mitigazione	<ul style="list-style-type: none"> • Modalità operative in fase di cantiere; • realizzazione di interventi di miglioramento della vegetazione ripariale; • realizzazione di una recinzione utile ad evitare la presenza di fauna sulla strada.
Giudizio	La procedura di Valutazione di Incidenza termina al secondo livello (valutazione appropriata)

Tabella 10.1 - Quadro riassuntivo del livello II (valutazione appropriata)

SIC Fiumara Avena

VALUTAZIONE APPROPRIATA	
Elementi del progetto causa di incidenza sul SIC	Sbancamenti delle aree di cantiere; costruzione delle diverse tipologie infrastrutturali dell'opera.
Obiettivi di conservazione del SIC	Salvaguardia degli habitat connessi con gli ambienti delle fiumare; salvaguardia di specie di interesse comunitario legate alle fiumare.
Incidenza su specie ed habitat di interesse comunitario indotta dall'opera. Eventuale mancanza di informazione	Sottrazione di habitat di interesse comunitario: incidenza non significativa. Sottrazione temporanea di suolo: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Frammentazione degli habitat: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Alterazione delle fitocenosi: incidenza non significativa. Sottrazione di aree ad elevata idoneità faunistica: incidenza non significativa. Creazione di "effetto barriera": incidenza non significativa. Disturbo: incidenza non significativa. Morte diretta: incidenza non significativa. Inquinamento: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione.
Misure di mitigazione	<ul style="list-style-type: none"> • Modalità operative in fase di cantiere; • realizzazione di interventi di miglioramento della vegetazione ripariale; • realizzazione di una recinzione utile ad evitare la presenza di fauna sulla strada.
Giudizio	La procedura di Valutazione di Incidenza termina al secondo livello (valutazione appropriata)

Tabella 10.1 - Quadro riassuntivo del livello II (valutazione appropriata)

ZPS Alto Ionio Cosentino

VALUTAZIONE APPROPRIATA	
Elementi del progetto causa di incidenza sulla ZPS	Sbancamenti delle aree di cantiere; costruzione delle diverse tipologie infrastrutturali dell'opera.
Obiettivi di conservazione della ZPS	Salvaguardia degli habitat connessi con gli ambienti delle fiumare; salvaguardia di specie di interesse comunitario legate alle fiumare.
Incidenza su specie ed habitat di interesse comunitario indotta dall'opera. Eventuale mancanza di informazione	Sottrazione di habitat di interesse comunitario: incidenza non significativa. Sottrazione temporanea di suolo: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Frammentazione degli habitat: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Alterazione delle fitocenosi: incidenza non significativa. Sottrazione di aree ad elevata idoneità faunistica: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione. Creazione di "effetto barriera": incidenza non significativa. Disturbo: incidenza non significativa. Morte diretta: incidenza non significativa.
	Inquinamento: incidenza non significativa con adozione di misure di mitigazione.
Misure di mitigazione	<ul style="list-style-type: none"> Modalità operative in fase di cantiere; realizzazione di interventi di miglioramento della vegetazione ripariale; realizzazione di una recinzione utile ad evitare la presenza di fauna sulla strada
Giudizio	La procedura di Valutazione di Incidenza termina al secondo livello (valutazione appropriata)

Tabella 22.1- Quadro riassuntivo del livello II (valutazione appropriata) nella ZPS "Alto Ionio Cosentino" (IT9310334)

Le mitigazioni proposte riguardano la sola fase di cantiere, in forma di accorgimenti e modalità operative necessarie a rendere non significativi gli impatti.

Vengono infine indicati interventi di miglioramento della qualità della vegetazione della fiumara per una lunghezza complessiva di 150 m su ambo le rive (tra cui messa a dimora di specie erbacee, arbustive e arboree), al fine di mitigare gli elementi sensibili presenti anche mediante la realizzazione di una recinzione che impedisca l'ingresso e il passaggio della fauna sulla strada.

Si segnala che il livello di studio elaborato dal Proponente – fase I di screening - all'interno della Valutazione d'Incidenza sopra descritto non è adeguato rispetto alla complessità e alla sensibilità del territorio in esame.

La richiesta d'integrazioni da parte della Commissione CTVA, di cui al capitolo 3 del presente parere, ha inteso approfondire e dettagliare lo studio d'incidenza fino alla fase IV così come da metodologia procedurale proposta nella Guida della Commissione Europea DG Ambiente.

3. RICHIESTA INTEGRAZIONI (PROT. N. CTVA-2014-0001290 DEL 11/04/2014)

Nell'ambito della procedura di approvazione del Progetto Definitivo del Megalotto 3 della SS106 Jonica, a seguito dell'esame della documentazione trasmessa dal Proponente ANAS S.p.A. al Ministero dell'Ambiente, è stata formulata da parte della Commissione Tecnica VIA la richiesta d'integrazioni, trasmessa con nota CTVA/2014/0001290 dell'11/04/2014. Le risposte alla richiesta d'integrazioni sono state trasmesse con nota CTVA/2014/0001731 del 21/05/2014.

Le integrazioni riguardano sia la verifica di ottemperanza che lo studio d'impatto ambientale delle varianti.

	Argomento delle Integrazioni	N°	Tot.
1)	ASPETTI GENERALI		11
1.1	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Redazione Relazione di Ottemperanza.	1	
1.2	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Confronto misure di Mitigazione e Compensazione del PP con il PD (prescr. n. 1 Delibera CIPE 103/07).	1	
1.3	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: QUADRO ECONOMICO INTERVENTI DI COMPENSAZIONE (prescr. n. 6 Delibera CIPE 103/07).	1	
1.4	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Approfondimenti richiesti nelle prescr. nn. 12, 14, 21, 36.	4	
1.5	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Approfondimento motivazioni tecniche e ambientali in risposta alle prescr. n. 27 (abbassamento livelletta) e 34 (eliminazione svincolo Albidona).	2	
1.6	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Approfondimento interventi mitigazione e compensazione relativi allo spostamento del metanodotto.	1	
1.7	VERIFICA DI OTTEMPERANZA: Approfondimento interventi in area protetta (prescr. n. 32 Delibera CIPE 103/07).	1	
2)	AMBITO PROGETTUALE		5
2.1	Abbassamento della livelletta, per ridurre i tratti in trincea in favore delle gallerie artificiali, e per ridurre la lunghezza dei viadotti	1	
2.2	Problematiche tecniche relative alla definizione dei Viadotti	1	
2.3	Aggiornamento Analisi Costi/Benefici	1	
2.4	Redazione analisi di rischio di esecuzione delle opere sotterranee	1	
2.5	Confronto Bilancio Terre del PP con il PD	1	
3)	AMBITO AMBIENTALE		26
3.1	Approfondimento misure di mitigazione e compensazione ambientale relative alla nuova infrastruttura e alla SS 106 esistente, da declassare	3	
3.2	Relazione Paesaggistica	3	
3.3	Valutazione di Incidenza Ambientale	4	
3.4	Componente Ambientale : Fauna	3	
3.5	Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	5	
3.6	Componente Ambientale : Atmosfera	2	
3.7	Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo	1	
3.8	Componente Ambientale : Paesaggio	5	

A seguito della richiesta d'integrazioni trasmessa dalla Commissione CTVA, la Società ANAS S.p.A., con nota prot. CDG-0067498-P in data 20/05/2014, acquisita al prot. n. CTVA-2014-0001731 del 21/05/2014, ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta e ha pubblicato la documentazione prodotta; dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa, è stato dato contestualmente avviso al pubblico per la consultazione in data 21/05/2014 sui quotidiani: "Il Sole 24 Ore" e "Il Quotidiano di Calabria".

Nel seguito si analizzano le risposte fornite dal Proponente alle Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA.

3.1 ASPETTI GENERALI

Richiesta integrazioni n. 1

Integrare la documentazione presentata con un'apposita Relazione di Ottemperanza alle prescrizioni formulate in sede di approvazione del Progetto Preliminare indicate nella Delibera CIPE 103/2007;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha redatto specifica Relazione di Ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007.

Richiesta integrazioni n. 2

Esplicitare la rispondenza alla prescrizione n. 1 della Delibera CIPE 103/2007 "Recepire e sviluppare, col dettaglio adeguato alla relativa fase di progettazione, le misure di mitigazione e compensazione previste nel Progetto Preliminare, nello Studio di impatto ambientale e nelle sue integrazioni", con un raffronto specifico tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che le scelte promosse dal Progetto Definitivo in merito alle opere di mitigazione ambientale e paesaggistica "ottimizzano e potenziano le opere previste dal PP, ridefinendone i contenuti secondo i criteri dell'ecologia applicata e incrementando le misure compensative per l'ottenimento di livelli superiori di sostenibilità ambientale, soprattutto nelle aree SIC e nei nodi sensibili di interferenza lungo il tracciato."

Gli interventi proposti, delineati nel successivo paragrafo 3.2 unitamente al tracciato del Progetto Definitivo Integrato proposto a seguito del soddisfacimento delle integrazioni formulate dalla CTVIA, sono riferibili alle seguenti categorie:

- Interventi di deframmentazione faunistica;
- Interventi di ripristino delle aree interessate dalla cantierizzazione;
- Interventi di compensazione ambientale;
- Interventi di mitigazione acustica;
- Interventi di mitigazione dell'ambiente idrico superficiale.

In particolare, il Progetto Definitivo conferma gli interventi di compensazione ambientale nelle aree SIC Avena e Saraceno, interventi "limitati al miglioramento e ampliamento delle fasce di vegetazione ripariale, a monte e a valle del punto di attraversamento stradale, per una lunghezza complessiva di 150 m ed una larghezza di circa 50 m."; inoltre, "definisce ulteriori interventi compensativi con l'obiettivo di favorire il ripristino di equilibri naturali, il normale dinamismo della vegetazione e giungere a condizioni più stabili e in equilibrio."

In riscontro alle integrazioni richieste, il Proponente prevede le ulteriori compensazioni ambientali:

- **Impianto di boschi** – "la realizzazione dell'infrastruttura causerà la sottrazione di circa 19 ettari di ambienti di pineta, (...) a fronte dei quali sono stati previsti reimpianti per una superficie totale di 70 ettari, con un rapporto di compensazione 1: 3,72";
- **Siepi di connessione ecologica** – di entità non inferiore ai 20 metri lineari per ettaro, per un totale di 64 km di elementi vegetati lineari;

ai fini delle procedure di acquisizione delle aree su cui realizzare gli interventi, il Proponente dichiara che "saranno da privilegiare aree pubbliche e demaniali, prendendo in considerazione anche la possibilità di utilizzare eventuali aree in cui le attività di espropriazione determineranno la creazione di reliquati".

Richiesta integrazioni n. 3

Esplicitare e dettagliare il quadro economico relativo agli interventi di compensazione, che dovranno essere realizzati per un importo non inferiore al 2% dell'intero valore dell'opera, in rispondenza alla prescrizione n. 6 della Delibera CIPE 103/2007;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente risponde alla presente richiesta d'integrazione, riportando il corrispettivo contenuto nel progetto definitivo nella categoria del computo "MA – Mitigazioni Ambientali – Altri oneri", per un importo pari al 2% del valore dell'opera.

Tuttavia, il Proponente considera erroneamente interventi di compensazione alcuni interventi di carattere socio-territoriale e di ripristino e riqualifica dell'attuale SS 106; le due tipologie d'intervento, infatti, sono distinte, così come esplicitato nel testo della prescrizione n. 6 della Delibera CIPE 103/2007, dove si legge: "Realizzare interventi di compensazione ambientale per un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA e, **oltre a tali interventi**, ridimensionare e riconfigurare la SS 106 Jonica attualmente impiegata come strada di scorrimento in modo da:

- 1) riqualificarla in coerenza con la sua nuova destinazione intercomunale e sub-urbana;
- 2) limitare l'effetto di cesura del territorio che essa attualmente realizza;
- 3) provvedere i tratti urbani o suburbani di marciapiedi;
- 4) prevedere ampi tratti di piste ciclabili;
- 5) sostituire gli attuali svincoli con rotatorie rinaturando la relativa area."

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie

del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 4

Dettagliare puntualmente la risposta alla prescrizione n. 12 della Delibera CIPE 103/2007, in particolare riferimento ai punti in cui il tracciato delle "opere in sotterraneo risulta sottostante o singole abitazioni o ad aree antropizzate" (cfr. Relazione generale del Progetto Definitivo);

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente analizza le condizioni di scavo delle gallerie naturali e sulla base dei dati tecnici e di monitoraggio in condizioni simili, valuta che i potenziali fenomeni vibrazionali, indotti dalle operazioni di scavo sulle preesistenze interferenti, risultano non rilevanti e comunque contenute nelle soglie di disturbo previste dalle norme.

Richiesta integrazioni n. 5

Presentare uno studio specifico "sulla possibile influenza dei cantieri destinati alla realizzazione dei viadotti sulle fiumare sul regime delle acque", come richiesto dalla prescrizione n. 14 della Delibera CIPE 103/2007;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che i cantieri fissi sono stati ubicati al di fuori delle aree di potenziale esondazione dei corsi d'acqua, calcolate con un tempo di ritorno di 200 anni; nelle aree di potenziale esondazione sono previste le sole attività collegate alla realizzazione di fondazioni e pile dei viadotti, che in ogni caso saranno limitate ai periodi di secca degli alvei, coincidenti con il periodo maggio – settembre.

Richiesta integrazioni n. 6

Esplicitare l'ottemperanza alla prescrizione n. 21 della Delibera CIPE 103/2007 "realizzare tutte le indagini e gli approfondimenti indicati nel progetto preliminare, nello Studio di impatto Ambientale e sue integrazioni nonché quelli connessi all'ottemperanza alle presenti prescrizioni tenendo adeguatamente conto dei relativi esiti nella redazione del progetto definitivo. Devono tra l'altro essere eseguite con particolare scrupolo le seguenti indagini destinate a risolvere residue problematiche locali di natura geologica, geotecnica, idrogeologica e di tracciato: sondaggi profondi e direzionati; prove in foro e risorse idriche; individuazione delle sorgenti interferibili dalla realizzazione delle gallerie; monitoraggio delle relative risorse per un tempo periodo significativo ad individuare i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse", con un raffronto specifico tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente illustra le campagne d'indagini geognostiche e di monitoraggio effettuate per lo sviluppo del Progetto Definitivo, e la conseguente caratterizzazione geologica, geotecnica e idrogeologica. In particolare, il monitoraggio dei pozzi e piezometri risulta tutt'ora in corso per una verifica di lungo periodo per quanto riguarda gli aspetti idrogeologici.

Richiesta integrazioni n. 7

Esplicitare l'ottemperanza alla prescrizione n. 32 della Delibera CIPE 103/2007 "nelle successive fasi di progettazione vengano sviluppate tutte le misure di mitigazione, compensazione, inserimento ambientale-paesaggistico e rinaturalizzazione individuati nel progetto preliminare e nello S.I.A. ponendo particolare attenzione a quelle finalizzate alla restituzione delle caratteristiche di naturalità nelle aree SIC Saraceno e Avena", con un raffronto specifico (quadro - tabella di sintesi) tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva

Sintesi della risposta: il Proponente rimanda alla risposta all'Integrazione n. 2; valgono, pertanto, le stesse valutazioni su quanto predisposto dal Proponente, riportate nella risposta alla suddetta integrazione.

Richiesta integrazioni n. 8

Approfondire e dettagliare le motivazioni tecniche e ambientali per le quali non è stata presa in considerazione come istanza progettuale inderogabile, l'ottemperanza alla prescrizione n. 27 della Delibera CIPE 103/2007 "in sede di progettazione definitiva, in corrispondenza del Km 23+600 e del Km 31+500, si provvederà all'abbassamento della livelletta con un approfondimento dell'altezza delle trincee ed alla realizzazione di scarpate più dolci (3/1) che permettano la piantumazione di essenze omogenee col contesto";

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che "In sede di progettazione definitiva si è tenuto conto di tale prescrizione compatibilmente alla variante altimetrica apportata nel tratto centrale del tracciato". In particolare, dichiara che la livelletta è stata abbassata di 5-6 metri rispetto al PP in corrispondenza del km 31+500, e all'altezza del km 23+600 è stata realizzata una trincea profonda circa 2 metri, ricadente attualmente nello svincolo di Albidona. La pendenza delle scarpate è stata mantenuta pari a tre su due in quanto con la pendenza richiesta tre su uno l'occupazione di territorio risulterebbe eccessiva.

Richiesta integrazioni n. 9

Motivare meglio la scelta di mantenere lo svincolo di Albidona, contrariamente a quanto definito dalla prescrizione n. 34 della Delibera CIPE 103/2007 "si prescrive inoltre che non vengano realizzati i seguenti svincoli: a) Villapiana – progressiva km 14+700; b) Albidona – progressiva km 23+600; c) Amendolara – progressiva km 31+500";

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente giustifica il mantenimento dello svincolo di Albidona per esigenze di flussi di traffico, tenuto conto anche della parzializzazione introdotta allo svincolo di Trebisacce e dell'eliminazione dello svincolo di Amendolara. In particolare il Proponente nota quanto segue:

- *"In assenza dello svincolo di Albidona, tenuto conto che dei 13.454 veicoli provenienti da Nord 5.475 hanno la necessità di uscire a Trebisacce, questi sarebbero dovuti uscire a Roseto, percorrendo circa 16 km di SS 106 Jonica esistente in quanto tecnicamente, come precedentemente detto, non è stato possibile prevedere le manovre da nord dello svincolo Trebisacce.*
- *In alternativa gli utenti avrebbero dovuto percorrere la nuova infrastruttura sino allo svincolo di Cerchiara di Calabria – Francavilla per circa 24 km e poi tornare indietro verso Trebisacce per altri 8 km".*

Tuttavia, vista la localizzazione dello svincolo di Albidona, che permane in area di vincolo paesaggistico, si ritiene necessario un ulteriore approfondimento per verificare la possibilità di spostare il tracciato verso monte al di fuori dall'area di vincolo, come da prescrizione n. 5.

Richiesta integrazioni n. 10

Motivare la scelta effettuata in relazione alla prescrizione n. 36 della Delibera CIPE 103/2007 e definita quale soluzione a minore impatto ambientale, riportando anche planimetrie di confronto tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: al fine di ottemperare le prescrizioni nn. 34 e 36, il Proponente ha eliminato lo svincolo di Amendolara, conseguendo una riduzione di consumo di suolo e riducendo gli impatti sulla componente Atmosfera; anche lo svincolo di Villapiana risulta eliminato, mentre permane lo svincolo di Albidona, ricadente in un'area a forte valenza paesaggistica.

Per la presente integrazione permangono le criticità riscontrate nel punto n. 9, circa lo svincolo di Albidona.

Richiesta integrazioni n. 11

Specificare i progetti delle opere di mitigazione e compensazione ambientale relativi all'intervento di spostamento del metanodotto in relazione con tutti gli impatti indotti sull'ambiente da questo.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: con specifico riferimento alle opere di mitigazione relative allo spostamento del metanodotto, il Proponente dichiara di prevedere "la soluzione riferibile alla tipologia di ripristino agricolo, tramite la costruzione di uno strato di suolo fertile che garantisca la continuazione dell'attività agricola delle aree, una volta terminati i lavori, limitando così gli impatti ambientali alla sola fase di

cantierizzazione”.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Richiesta integrazioni n. 12

Ridurre l'impatto paesaggistico dell'opera in esame, attraverso soluzioni tecniche che permettano l'allungamento dei tratti in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, l'abbassamento della livelletta e l'abbassamento e la riduzione dei tratti in viadotto, in particolare:

- a) *Esaminare, per tutti i tratti interessati dalle proposte di trasformazione delle gallerie naturali in gallerie artificiali, la possibilità di adozione di soluzioni intermedie che permettano la riduzione delle tratte in trincea (sostituite con gallerie artificiali), con lo scopo di minimizzare l'effetto di cesura della continuità territoriale anche nelle fasi di cantiere;*
- b) *Valutare un abbassamento della livelletta tra il viadotto Forno e il viadotto Stellitano in modo da allungare la galleria artificiale Schiavi e trasformare la trincea tra il viadotto Avena e il viadotto Stellitano in galleria artificiale (ex galleria naturale Stellitano), al fine di ridurre l'impatto visivo dell'opera (con particolare attenzione all'attraversamento dell'area SIC IT9310042, Fiumara Avena – Codice Natura 2000: IT9310043, attraversata dal Viadotto Avena a 84 m di altezza sul p.c., con i tratti di approccio alla struttura che si sviluppano nelle aree limitrofe al SIC, adottando soluzioni in trincea e/o in galleria artificiale;*
- c) *Con riferimento alla valutazione degli impatti residuali per la componente paesaggio, valutare l'eliminazione delle trincee e delle varianti apportate al Progetto Preliminare, in modo particolare per quanto riguarda le aree critiche principali individuate con l'analisi degli impatti e definite a sensibilità alta o molto alta e con impatto "importante":*
 - *A4, da Viadotto Satanasso a Viadotto Saraceno, Fattore di pressione PAE7, Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, a cavallo tra l'area della Sibaritide e la zona sud dell'Alto Ionio Cosentino, con sensibilità tra alta e molto alta;*
 - *A5, Svincolo e Galleria Trebisacce, Fattore di pressione PAC7, Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, PAE3 Frammentazione del sistema unitario d'appartenenza, PAE5 Intrusione visiva alle brevi e medie distanze, area collinare dell'Alto Ionio Cosentino, con sensibilità alta;*
 - *A6, Viadotto Pagliaro, Fattore di pressione PAE7, Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, l'area è compresa tra il SIC della fiumara Saraceno e il SIC della fiumara Avena, con sensibilità alta;*
 - *A8, Galleria Schiavi, Viadotto Avena, Variante Gallerie Artificiali, Fattore di pressione PAE3 Frammentazione del sistema unitario d'appartenenza, PAE5 Intrusione visiva alle brevi e medie distanze, PAC7 Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, PAC9 Inserimento di elementi di degrado/inquinanti/disturbo di ricettori antropici o naturali, area di costa dell'Alto Ionio Cosentino, con sensibilità molto alta;*
 - *A9, dal Viadotto Straface al Viadotto Amendolara, Fattore di pressione PAC7 Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, PAC9 Inserimento di elementi di degrado/inquinanti/disturbo di ricettori antropici o naturali, area di costa dell'Alto Ionio Cosentino, con sensibilità molto alta;*
 - *A10, Galleria Taviano e Viadotto Ferro, Fattore di pressione PAE3 Frammentazione del sistema unitario d'appartenenza, PAE5 Intrusione visiva alle brevi e medie distanze, PAC7 Alterazione della morfologia naturale e*

della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali. Area settentrionale dell'Alto Ionio Cosentino con sensibilità molto alta;

- A12, Variante Galleria Roseto, Fattore di pressione PAE3 Frammentazione del sistema unitario d'appartenenza, PAE5 Intrusione visiva alle brevi e medie distanze, PAC7 Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale con sostanziale modifica dello stato plano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali. Area settentrionale dell'Alto Ionio Cosentino con sensibilità molto alta;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha inserito nel Progetto Definitivo Integrato alcune varianti per migliorare l'inserimento paesaggistico del tracciato nel contesto costituito dai pianori ricadenti nei comuni di Albidona e Amendolara.

Come si evince dalla tabella e dal profilo sottostante lo sviluppo lineare delle gallerie artificiali è aumentato con il conseguente abbassamento dell'altezza dei viadotti e la diminuzione dello sviluppo dei tratti in trincea:

Tipologia di opera	Progetto Preliminare		Progetto definitivo		Progetto con soluzioni tecniche integrative	
	Sviluppo [m]	Sviluppo %	Sviluppo [m]	Sviluppo %	Sviluppo [m]	Sviluppo %
Viadotti	4.934	12	6586	17	6.414	17
Gallerie naturali	11.529	30	4814	13	4.814	13
Gallerie artificiali	1.175	4	1543	4	4.013	11
Rilevati	16.600	44	-	-	18.803	50
Trincee	3.600	10	-	-	3.559	9

Il Proponente individua 12 aree d'impatto, caratterizzate da un sensibilità variabile da media, alta e molto alta, e i relativi fattori di pressione; con le proposte di variante trasmesse, l'inserimento di alcune gallerie artificiali, l'abbassamento dei viadotti e l'eliminazione di alcuni tratti in trincea ha portato a una riduzione dell'impatto sul paesaggio e sulle coperture vegetali, che, a seguito della realizzazione dell'opera, potrà essere ripristinata nella sua continuità territoriale per tutti i tratti in galleria artificiale. In ogni caso l'elevato consumo di suolo in ambiti naturali e di pregio paesaggistico richiedono ulteriori interventi compensativi; inoltre, lì dove il tracciato di progetto interferisce con aree boscate e attraversa aree protette, determinando anche consumo di habitat, le opere compensative proposte saranno caratterizzate dai seguenti interventi:

- ripristino delle aree boscate nel rispetto degli obiettivi di tutela e conservazione del sito;
- formazione di nuove aree boscate in proporzione a quelle perse, su un sito nuovo o ampliando quello esistente, in misura pari al triplo delle aree disboscate;
- ripristino, incremento e miglioramento delle fasce ripariali.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che eventuali approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Richiesta integrazioni n. 13

Con riferimento alle opere d'arte previste nel tracciato, e al fine di migliorare l'aspetto estetico e l'inserimento paesaggistico dei viadotti proposti, si richiede un'analisi dettagliata di confronto tra diverse soluzioni in termini di rapporto luce delle campate/altezza delle pile, e soluzioni architettoniche pile e impalcato, in particolare:

- a) Esaminare, per i ponti e viadotti principali, per i quali il progetto ha reso necessaria l'adozione di soluzioni di forte impatto paesaggistico, con altezze di Pile sino ai massimi di 85 m da p.c., proposte di adozioni di luci superiori a 75 m, come quelle attualmente indicate in progetto, o, in caso di incisioni vallive più strette, forme di accompagnamento a terra delle strutture, che permettano di conferire alle opere il miglior inserimento nel paesaggio, cercando di ottenere per tutti il maggior valore possibile del rapporto Luce campata/H.pile, esaminando anche la possibilità di viadotti di grandi luci per gli attraversamenti di aree protette o di aree sensibili (vedi, ma non solo, il viadotto Fiumarella);
- b) Presentare, in relazione alla necessità di mitigazione degli impatti, vista anche la precedente

richiesta di mascheramento con pietre da taglio (non limitate, nelle prescrizioni, ai soli primi 2 m di altezza delle pile) nuove proposte di inserimento della soluzione progettuale elaborando:

- Nuove tipologie di interventi mitigativi
- Fotosimulazioni attestanti gli obiettivi mitigativi e gli effetti raggiunti o raggiungibili.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: in risposta alla richiesta il Proponente ha adottato le seguenti scelte progettuali:

- impalcato misto acciaio-calcestruzzo, realizzato con due sole travi portanti e aggetti trasversali di luce considerevole (oltre 6 m) che rendono snella la struttura, e che consente di operare con un'unica pila per le due carreggiate. L'impalcato sarà varato a spinta da una spalla, abbattendo i tempi e conseguentemente gli impatti legati alla fase realizzativa;
- le luci delle campate centrali, già aumentate in sede di Progetto Definitivo (nel preliminare la luce massima era di 40 m), sono state ulteriormente prolungate, passando da 75 m a 100m;
- sono state introdotte delle travi ad altezza variabile, in modo da armonizzare il profilo dei viadotti con le scarpate naturali e con le luci maggiorate;
- con lo scopo di limitare l'impatto derivante dallo scavo delle fondazioni, sono state studiate delle cuffie di protezione (paratie di micropali) in grado di limitare l'estensione degli sbancamenti e aumentando i fattori di sicurezza relativi alla stabilità dei profili di scavo.

Richiesta integrazioni n. 14

Attualizzare l'Analisi Costi /Benefici relativa al tracciato del Progetto Preliminare, confrontandola con quella avente a base il tracciato attuale, considerando, in ambedue i casi, la realizzazione di tutte le opere previste; il documento dovrà essere corredato dalla relativa analisi di sensitività, evidenziando i differenti risultati dei principali indicatori economici;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha redatto un "Aggiornamento dell'Analisi Costi-Benefici del Megalotto 3 della SS 106 Jonica"; i risultati ottenuti sono riportati nella seguente tabella:

Tabella 5.1 - Riepilogo degli indicatori economici determinati con l'ACB					
Tasso attualizzazione 4,0%					
Configurazione	Domanda	VANE	TIRE	Costo econ.	VANE/Costo
		Mil €		Mil €	
Progetto Definitivo	Alta	131,68	5,1%	705	18,7%
	Bassa	83,06	4,7%		11,8%
Progetto Preliminare Rideterminato	Alta	-126,75	3,2%	1056	-12,0%
	Bassa	-175,37	2,8%		-16,6%
PER CONFRONTO					
Progetto Preliminare ACB 2004	Alta	56	4,63%	589	9,5%
	Bassa	24	4,27%		4,1%

Richiesta integrazioni n. 15

Sviluppare un'analisi di rischio di esecuzione delle opere con riferimento specifico alle gallerie naturali presenti nel Progetto Preliminare e confrontare il P.P. in termini di riduzione/aumento del rischio con le nuove soluzioni del Progetto Definitivo;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha effettuato l'analisi di rischio di esecuzione delle opere, con particolare riferimento alle opere in sotterraneo, di confronto tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo, ipotizzando le diverse ricadute in termini di riduzione/aumento del rischio nei seguenti scenari:

- configurazione iniziale dei cantieri per come previsto in Progetto Preliminare, con variazione di configurazione in corso d'opera, necessaria e conseguente al manifestarsi degli elementi di conoscenza solo oggi noti;
- configurazione dei cantieri per come previsto in Progetto Definitivo.

Al fine di verificare le istanze che hanno condotto alle varianti del Progetto Definitivo, il Proponente ha effettuato degli studi nei quali simula il manifestarsi di uno scenario inatteso successivo all'avvio dei lavori, caratterizzato dalle nuove condizioni geologiche emerse a seguito delle indagini del Progetto Definitivo.

In considerazione di tale scenario inatteso, le variazioni da attuare in corso d'opera per la realizzazione del progetto così come previsto nel preliminare comporterebbero:

- per i problemi di natura geologica (ammassi caratterizzati da moduli di deformabilità più scadenti di quanto ipotizzato in PP), un aumento delle quantità di consolidamento originariamente previste;
- a seguito dei rinvenimenti di Gas metano, i cantieri sotterranei dovranno prevedere il getto dei rivestimenti definitivi a ridosso del fronte, e quindi con lavorazione in serie, con un incremento nei tempi di realizzazione, calcolato nella misura di circa il 70%.

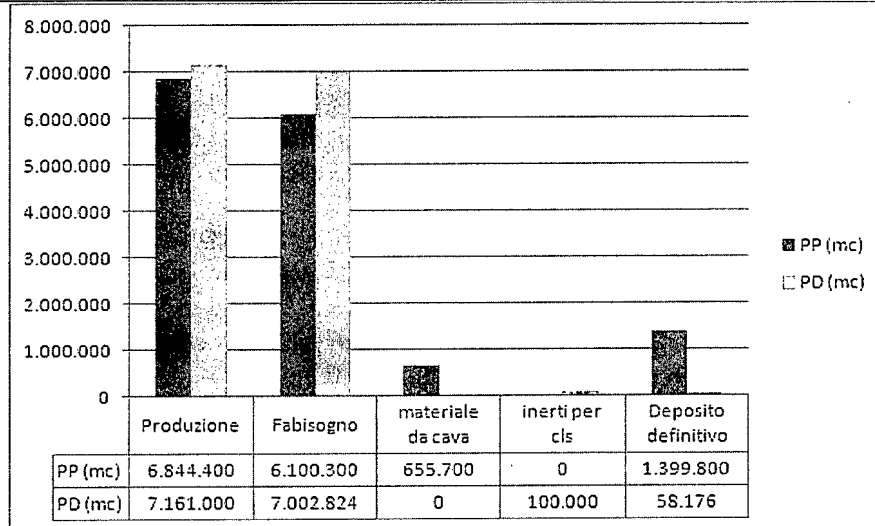
Richiesta integrazioni n. 16

Confrontare il bilancio delle terre del P.P. con il P.D., in termine di quantità e di impatti;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: dal confronto tra il bilancio delle terre del Progetto Preliminare con quello del Progetto Definitivo emergono i seguenti dati, sintetizzati nelle seguenti tabelle:

	Progetto Preliminare	Progetto Definitivo
Produzione	6.844.400 mc (teoricamente reimpiegabili al 100%)	7.161.000 mc (interamente reimpiegati)
Fabbisogno	6.100.300 mc	7.002.824 mc
Materiale da cava	655.700 mc	0 mc
Inerti per cls	0 mc	100.000 mc
Esubero	1,4 milioni di mc	58.176 mc



L'esubero previsto nel Progetto Preliminare di circa 1,4 milioni di mc veniva conferito a deposito finale nella cava di Cassano, localizzata ad oltre 30 km rispetto al sito di produzione dei materiali scavati; viceversa il Piano di Utilizzo delle Terre del Progetto Definitivo, prevede il riutilizzo di tutti i materiali derivanti dalle lavorazioni impiegando trattamenti specifici per la stabilizzazione, nonché il riutilizzo degli inerti anche per il confezionamento di calcestruzzo; questa scelta fa sì che il bilancio delle terre chiuda quasi in pareggio con circa 58.000 mc di materiale in esubero, da conferirsi presso un'area ubicata a ridosso del torrente Ferro (deposito D2).

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che eventuali approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Richiesta integrazioni n. 17

Specificare progettualmente alla scala di Progetto Definitivo tutte le opere previste per la riqualificazione della SS 106 esistente;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente, rispetto a quanto elaborato in fase di progettazione definitiva, sviluppa i seguenti elaborati:

- sezioni trasversali con passo 20 m;
- planimetrie barriere acustiche;

- planimetrie della segnaletica stradale;
- planimetrie idrauliche.

Nel caso dell'opera compensativa OCCR01 Strada di accesso al Plesso "Grotta delle Ninfe" e dell'opera compensativa OCRS05 Svincolo di Roseto Nord, sono state redatte anche le planimetrie di tracciamento.

Richiesta integrazioni n. 18

Identificare nel dettaglio gli impatti cumulativi dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura e alla presenza della SS 106 esistente che, sebbene declassata, verrà mantenuta e come questi verranno superati dalle misure di mitigazione e compensazione previste;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva in quanto non è stata considerata la componente atmosfera; inoltre il Proponente propone come soluzione il Piano d'area di cui alla richiesta d'integrazioni n. 19, che non sembra risolvere tutte le criticità.

Sintesi della risposta: il Proponente riporta le tabelle rappresentative degli impatti attesi per le due infrastrutture e una tabella di sintesi degli impatti cumulativi dalla quale si evincono i seguenti livelli di impatto.

IMPATTI CUMULATIVI	RUMORE	FAUNA	VEGETAZIONE	ECOSISTEMI	PAESAGGIO	SUOLE SOTTOSUOLO	ACQUE SUPERFICIALI SOTTERRANEE
	MINORE/MEDIO	MEDIO	MINORE	MEDIO	MEDIO/IMPORTANTE	MINORE/MEDIO	MINORE/MEDIO

In conclusione, si afferma che "gli impatti cumulativi evidenziati saranno superati dalle misure di mitigazione e compensazione ambientale previsti nel Piano d'area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale (Integrazione n.19)".

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 del che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 19

Presentare un Piano d'area alla scala di Progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale di tutto il tracciato del Megalotto 3; si rammenta che le opere di urbanizzazione primaria presenti negli elaborati consegnati, indicate quali interventi di compensazione ambientale, in realtà sono opere di compensazione socio-territoriale e pertanto non ottemperano la prescrizione n. 6 della Delibera CIPE 103/2007. In particolare si richiede di:

- Sviluppare strategie innovative per la definizione e progettazione di un corridoio infrastrutturale d'inserimento ambientale dell'opera che assuma caratteristiche sia dimensionali sia di performances ambientali variabili e in stretta relazione alla sensibilità dell'ambiente attraversato;*
- Definire un Piano d'Area complessivo delle opere compensative che metta in relazione, in una visione ambientale, le sensibilità territoriali e le criticità ambientali indotte dall'opera principale e dalle sue opere connesse;*
- Sviluppare lo studio del Bilancio Ecologico Territoriale, utilizzando i criteri dell'Ecologia del Paesaggio, per delineare la qualità e la quantità delle strategie di mitigazione e compensazione rispetto agli impatti dell'opera infrastrutturale;*
- Definire un sistema integrato di opere di deframmentazione ecosistemica in relazione alla Rete Natura 2000, alla Rete Ecologica Regionale e a tutti gli elementi che compongono il mosaico paesaggistico e ambientale del territorio nel quale verrà realizzata l'infrastruttura (per esempio i corridoi faunistici, ecc.);*

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente descrive gli elementi caratterizzanti e qualificanti il territorio del 3° Megalotto della SS106 Jonica dall'analisi dei quali individua tre tipologie di paesaggio. Per ogni tipologia di

paesaggio (seminaturale, agricolo e periurbano, in movimento) sono proposte azioni specifiche per il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica, realizzate attraverso le opere di mitigazione. Infine il Proponente descrive le opere di compensazione degli impatti residui che riguardano l'interferenza diretta con gli ambiti di pineta (reimpianto di 70 ha a fronte di 19 ha sottratti), il potenziamento della naturalità diffusa (costituzione di 12,8 ha di siepi arbustive con funzione di connettività ecologica) e gli ambiti di Fiumara (per i quali si propongono studi specifici e censimenti).

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

3.3.1 Relazione Paesaggistica

Richiesta integrazioni n. 20

Al capitolo 5 "Valutazioni degli impatti dell'intervento sul paesaggio" viene riportata una check list degli impatti potenziali indotti sintetizzati in una tabella di riepilogo degli impatti generati sul paesaggio: si ritiene che la trattazione degli impatti sia molto carente e poco dettagliata pertanto si richiede di integrare e approfondire la trattazione degli impatti sul paesaggio e di motivare la classificazione di questi quali reversibili o irreversibili e il giudizio conclusivo per cui l'opera viene dichiarata "accettabile" dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico; inoltre si richiede di collegare a ogni impatto identificato le opere di mitigazione/compensazione ambientale previste per l'attenuazione - eliminazione degli effetti negativi sia per la fase di esercizio che per la fase di cantiere

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: in merito all'impatto riguardante la "Potenziale alterazione dei sistemi paesaggistici in fase di cantiere e di esercizio" sono spiegati tutti gli interventi di mitigazione ambientale e d'inserimento paesaggistico- ambientale previsti attraverso la definizione dei diversi interventi.

In merito all'impatto "Potenziale alterazione degli elementi naturali biotici/abiotici" si afferma che "mentre le interferenze con gli ambiti agricoli - data l'organizzazione del sistema agricolo basata su un razionale schema di bonifica - sono naturalmente assorbibili all'interno della struttura morfologica esistente, quello con il sistema fluviale rappresentano impatti difficilmente mitigabili nell'ottica della riproposizione di immagini ormai consolidate" per cui vengono identificati gli interventi di mitigazione previsti attraverso la redazione di tipologici. Sono anche specificati gli interventi previsti in area di fiumara e SIC (Saraceno e Avena).

Per l'impatto "Potenziale danneggiamento emergenze antropiche ed elementi storico-testimoniali" viene confermata l'esecuzione preventiva di saggi di scavo con trincee lungo il tracciato, come richiesto dalla Soprintendenza e sviluppato negli elaborati specifici del PD.

In riferimento alla "Potenziale alterazione delle configurazioni paesaggistiche e della trama territoriale in esercizio" il Proponente indica che "l'obiettivo è quello di ricostruire la struttura dei diversi paesaggi interferiti ed organizzare una sequenza di finestre sul paesaggio in modo da restituire a chi percorre il tracciato una visione coerente e ben strutturata del territorio"

Per l'impatto "Potenziale alterazione della percezione visiva" nelle integrazioni sono riportate le immagini delle visuali che esemplificano quali siano i percettori dinamici indicati all'interno del testo.

Infine viene riportato il quadro riepilogativo della valutazione degli impatti generati sul paesaggio in fase di Cantiere (C) e in fase di Esercizio (E). A ogni impatto può essere associato un'intervento di mitigazione ambientale e/o compensazione. Se l'impatto è ritenuto reversibile, vengono previsti gli interventi di mitigazione, se è ritenuto irreversibile, vengono attuate le misure compensative. In particolare, gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono:

- mitigazione di opere a verde;
- mitigazione acustica;
- mitigazione idraulica.

Di seguito la tabella della relazione paesaggistica più specifica e dettagliata.

	PRINCIPALI IMPATTI VERIFICATI	CATEGORIE DELLE COMPONENTI IMPATTATE					R/I	FASE	MITIGAZIONE	COMPENSAZIONE
		MAGNITUDINE	ABIOTICHE	BIOTICHE	INS. RURALE	IIS.. URBANO				
POTENZIALE ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI IN FASE DI CANTIERE E DI ESERCIZIO	MODIFICAZIONI DELLA MORFOLOGIA	2	X	X	X	X	I	C		X
		2	X	X	X	X	I	E		X
	MODIFICAZIONI SKYLINE NATURALE	3	X	X	X	X	R	C/E	Parzialmente mitigabile	
	MODIFICAZIONI SKYLINE ANTROPICO	3	X	X	X	X	I	C/E		X
	RIDUZIONI	2		X	X		I	C/E		X
MODIFICAZIONI DELLA FUNZIONALITÀ	2		X	X		I	C/E		X	
POTENZIALE ALTERAZIONE DEGLI ELEMENTI NATURALI BIOTICI/ABIOTICI	MODIFICAZIONI DELLA COMPAGINE VEGETALE	2		X	X		R	C/E	Ben mitigabile	
	MODIFICAZIONI SKYLINE NATURALE	3	X	X	X	X	R	C/E	Parzialmente mitigabile	
	MODIFICAZIONI SKYLINE ANTROPICO	3	X	X	X	X	I	C/E		X
	MOD. CARATTERI TERR.AGRICOLA	3		X	X		I	C/E		X
INTERRUZIONE PROCESSI ECOLOGICI	3		X	X		I	C/E		X	
POTENZIALE DANNEGGIAMENTO EMERGENZE ANTROPICHE ED ELEMENTI STORICO-TESTIMONIALI	MODIFICAZIONI SKYLINE NATURALE	3	X	X	X	X	R	C/E	Parzialmente mitigabile	
	MODIFICAZIONI SKYLINE ANTROPICO	3	X	X	X	X	I	C/E		X
	MOD. ASSETTO INSEDIATIVO-STORICO	3				X	I	C/E		X
POTENZIALE ALTERAZIONE DELLE CONFIGURAZIONI PAESAGGISTICHE E DELLA TRAMA TERRITORIALE IN ESERCIZIO	MODIFICAZIONI SKYLINE NATURALE	3	X	X	X	X	R	C/E	Parzialmente mitigabile	
	MODIFICAZIONI SKYLINE ANTROPICO	3	X	X	X	X	I	C/E		X
	RIDUZIONE	2		X	X		I	E		X
	MODIFICAZIONI DELLA FUNZIONALITÀ	3		X	X	X	I	C/E		X
	INTRUSIONE	2		X	X		I	C/E		X
FRAMMENTAZIONE	3		X	X		I	C/E		X	
POTENZIALE ALTERAZIONE DELLA PERCEZIONE VISIVA	MODIFICAZIONI ASSETTO PERCETTIVO	3		X	X	X	I	C/E		X
	INTRUSIONE	3		X	X		I	C/E		X

GIUDIZIO SINTETICO ACCETTABILE

In generale il Proponente afferma che *“Attuando le corrette misure mitigative ambientali sia in fase di cantiere che di esercizio e le misure compensative, il progetto risulta integrato nel contesto paesaggistico.”* Il capitolo 5 è stato dettagliato e approfondito come richiesto e sono stati indentificati specificatamente gli interventi di mitigazione previsti per gli impatti individuati nella checklist e progettati i diversi tipologici. Viene rifatto anche il capitolo 6 della Verifica di intervisibilità in cui sono stati aggiunti dei punti e alcune prese sono state modificate:

- Svincolo di Sibari;
- Viadotto Laghi;
- Viadotto Raganello;
- Viadotto Saraceno;
- Svincolo Trebisacce;
- Viadotto Pagliaro;
- Viadotto Avena;
- Viadotto Straface;
- Viadotto Ferro;
- Galleria Roseto;
- Viadotto Annunziata.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 21

53

R

h

W

AS

SM

bs

Rh

g

u

Si ritiene che i fotoinserti prodotti per la verifica d'intervisibilità e per l'analisi paesaggistico-percettiva siano carenti, vengono infatti analizzati solamente le opere d'arte maggiori (viadotti e svincoli) e solo da punti di vista definiti "notevoli" dal Proponente ("da punti notevoli posti all'interno - es. dall'abitato e dalle viabilità principali che intersecano l'Opera; - da punti notevoli posti lungo la linea di costa -in particolare nel tratto settentrionale dell'infrastruttura ed in corrispondenza dei varchi delle fumare attraversate dai viadotti; -dal mare); si richiede che:

- Vengano definiti altri punti di verifica della percezione visiva (comprensivi di viste a volo d'uccello oltre a quelle "h uomo");
- Vengano prodotte immagini di verifica degli imbocchi delle gallerie e delle trincee, delle aree di servizio e delle aree di deposito e di cantiere operativo interferenti con ambiti tutelati o corridoi ecologici di notevole interesse e di tutti gli svincoli;
- Venga prodotta una planimetria generale riportante tutti i punti di presa delle fotosimulazioni e venga riportato sempre lo stato ante operam di riferimento;
- Che siano verificate e corrette tutte le immagini già prodotte per i viadotti, con particolare riferimento alle proporzioni delle opere inserite.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: è stata elaborata una relazione metodologica dell'analisi paesaggistica - percettiva e sono stati trasmessi 33 elaborati riportanti fotosimulazioni ed elementi di analisi. Le tavole prodotte per la verifica d'intervisibilità sono complete ed esaustive.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che eventuali approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Richiesta integrazioni n. 22

Si chiede di redigere un'apposita relazione forestale in cui siano analizzate tutte le previste trasformazioni del bosco (disboscamento per la realizzazione dell'opera e realizzazione del cantiere) e siano dettagliate le superfici interessate e le relative compensazioni ambientali.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: sono stati forniti gli approfondimenti richiesti, nel dettaglio si è proceduto all'individuazione delle aree boschive mediante un'impostazione fisionomico-strutturale con l'identificazione di elementi qualitativi dal punto di vista floristico e fitogeografico, tenendo conto del valore relittuale di alcune formazioni forestali interessate dall'opera mediate accenni sinfitosociologici e riferimenti biogeografici, producendo apposite schede per ogni formazione interferita dall'infrastruttura. In conclusione si tratta principalmente di fitocenosi a dominanza di pino mediterraneo, a prevalenza di Pino d'Aleppo residuale, con struttura disetanea.

COMUNE	ETTARI SOTTRATTI	ETTARI SOTTRATTI DI INTERESSE NATURALISTICO
Villapiana	7.0	3.5
Trebisacce	3.0	1.0
Albidona	0.74	0.32
Amendolara	8.9	6.0
TOTALE	19.64	10.82

3.3.2 Valutazione di Incidenza Ambientale

Richiesta integrazioni n. 23

Il decreto di recepimento della direttiva 92/43/CEE, ovvero il DPR 357/97 così come modificato e integrato dal DPR 120/03, prevede che lo Studio di Incidenza sia finalizzato all'individuazione e alla valutazione degli effetti che l'opera in progetto produce sui siti Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi; dall'analisi della documentazione pervenuta è emerso che il Proponente non ha adeguatamente sviluppato lo studio di incidenza al fine di dimostrare la compatibilità del

Uelle

Σ

Σ

Σ

u

Σ

progetto con le finalità conservative dei singoli siti e del sistema ambientale di cui fanno parte alla scala territoriale; in considerazione di ciò si richiede:

- a. *Modificare e approfondire lo Studio d'Incidenza in modo da comprendere quali elementi minimali:*
 - i. *Una valutazione degli impatti determinati dalla realizzazione del Megalotto 3 sul sistema complessivo delle aree protette;*
 - ii. *La valutazione dei siti non direttamente interferiti dall'opera, ma presenti in un raggio di 10 km;*
 - iii. *Di esplicitare tutte le misure di mitigazione e compensazione ambientali previste per l'impatto nei SIC/ZPS, corredate da relative tavole progettuali, sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio;*
 - iv. *Un'adeguata cartografia di sovrapposizione delle aree tutelate con: tracciato (preliminare e definitivo), aree di cantierizzazione, aree di deposito, piste di cantiere, presidi idraulici;*
 - v. *L'analisi delle incidenze su habitat e specie per le quali i siti sono stati istituiti, nonché la relativa cartografia;*
 - vi. *Le analisi della compatibilità del progetto nella sua complessità con le finalità conservative dei singoli siti, fornendo gli opportuni riferimenti anche ai Piani di Gestione dei singoli SIC/ZPS, riportando obiettivi, misure e azioni previste e della coerenza di questi con il progetto;*
- b. *Che lo Studio di Incidenza sia redatto in forma autonoma rispetto agli altri elaborati e che contenga al suo interno tutte le informazioni necessarie senza riferimenti a documenti esterni;*
- c. *Che lo Studio di Incidenza valuti la sovrapposizione degli effetti prodotti dal progetto proposto e da tutti gli altri progetti realizzati e previsti nella stessa area vasta;*
- d. *Fornire in allegato allo Studio di Incidenza le schede dei SIC e ZPS interferiti dall'opera;*
- e. *Redigere una planimetria complessiva (corografia) dell'opera (Megalotto 3) in cui vengano identificate le interferenze coi SIC e ZPS, oltre alla localizzazione ed eventuale interferenza con i siti Rete Natura 2000 vicini (nell'arco di 10 km dalla zona di realizzazione dell'opera);*
- f. *Valutare adeguatamente possibili soluzioni alternative al fine di minimizzare e eliminare gli impatti ambientali sui siti Natura 2000.*

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: i siti Natura 2000 direttamente interferiti dall'opera in progetto sono: SIC IT9310042 "Fiumara Saraceno", SIC IT9310043 "Fiumara Avena" e ZPS IT9310304 "Alto ionio Cosentino". Il Proponente fornisce lo studio d'incidenza relativo ai tre siti e conclude fornendo l'analisi complessiva della compatibilità del progetto con le finalità conservative dei siti stessi.

È stata presa in considerazione una porzione di territorio che si estende fino a 10 km dal tracciato. In questo ambito sono presenti 7 SIC e 2 ZPS, di cui viene presentata l'analisi delle incidenze a livello di screening, approfondita fino al IV livello per le Aree Natura 2000 direttamente interferite. La perdita di habitat, stimata per eccesso secondo il criterio di precauzione, è a discapito dei tre siti interferiti, in particolare sarà sottratta parte degli habitat 92D0 e 9540, mentre l'habitat 3250 subirà una sottrazione a carattere temporaneo in relazione alle attività di cantiere.

Si stima inoltre che la perdita dell'habitat 92D0 può determinare una riduzione numerica di coppie nidificanti di specie che selezionano positivamente tale tipologia di habitat per la ricerca d'idonei siti riproduttivi. Questo è il caso dell'Occhione (*Burhinus oenicedemus*), specie inserita nell'Allegato I della Direttiva "Uccelli" e specie target per le azioni di conservazione secondo il Piano di Gestione dei SIC dell'Alto Ionio Cosentino.

Il Proponente definisce per ciascun sito direttamente interessato dal progetto misure di mitigazione che consisteranno nell'attuare accorgimenti da adottare durante la fase di cantiere, quali: miglioramenti della qualità della vegetazione di fiumara e realizzazione di una recinzione che eviti la presenza della fauna sulla strada.

Le opere di compensazione prevedono reimpianti in ambienti di pineta, con dominanza di *Pinus halepensis*, per una superficie pari a 70 ettari con rapporto di compensazione delle pinete sottratte pari a 1:4. Inoltre quale strategia di compensazione il Proponente si propone di porre in essere le indicazioni del Piano di Gestione dei SIC se presenti.

Per quanto concerne l'aspetto relativo a Vegetazione e Habitat, le azioni proposte riguardano l'individuazione e rimozione delle discariche abusive e il censimento degli habitat presenti. A tale intervento saranno associate altre due azioni previste dal Piano di Gestione dei SIC riguardo agli aspetti floristici:

- avviare programmi di monitoraggio per specie di interesse quali *Sarcopoterium spinosum* e *Pinguicula hirtiflora*;
- censire le popolazioni di specie rare quali *Teucrium fruticans*, *Festuca calabrica*, ecc.

Per quanto riguarda la fauna saranno portate a termine altre azioni previste nel Piano di Gestione:

- la stesura di check-list;
- la definizione degli habitat di specie.

Si provvederà inoltre alla stesura di Piani d'Azione per le specie d'interesse conservazionistico.

Il Proponente fornisce la caratterizzazione fitosociologia dei siti direttamente interessati dal progetto e l'elenco degli habitat in essi presenti. Vengono inoltre riportate le superfici di habitat d'interesse comunitario sottratte a seguito della realizzazione dell'opera e l'elenco delle specie d'interesse comunitario presenti in ciascun sito.

Nel paragrafo relativo alle compensazioni, il Proponente cita più volte l'esistenza di Piani di Gestione dei SIC/ZPS e alcune delle azioni in essi presenti, ponendole in relazione con le misure di compensazione previste.

Infine in merito alle possibili alternative di progetto, il Proponente dichiara che:

- SIC IT9310042 Fiumara Saraceno: lo spostamento verso nord è penalizzato dalla presenza della galleria Trebisacce, lo spostamento verso sud imporrebbe rampe di svincolo sul viadotto Saraceno di notevole impatto ambientale. L'ubicazione dello svincolo al di fuori dei limiti comunali comporterebbe rampe di collegamento più estese e un percorso maggiore per gli utenti. Non sono forniti elaborati grafici con le alternative citate e i relativi impatti ambientali.
- SIC IT9310043 Fiumara Avena: il Proponente dichiara che non è stato possibile individuare alternative progettuali.
- ZPS IT9310304 Alto Ionio Cosentino: l'ubicazione dello svincolo al di fuori dei limiti comunali comporterebbe rampe di collegamento più estese e un percorso maggiore per gli utenti. Il posizionamento in aree più distanti comporterebbe interferenze con i vincoli paesaggistici.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 tra le quali è stata inserita anche la Carta degli habitat prioritari.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 24

Dalla documentazione presentata quale variante sostanziale, in sede di Progetto Definitivo, si riscontra che sono state previste aree di cantiere per lo stoccaggio e il betonaggio in aree tutelate SIC/ZPS. Si richiede di spostare tali aree al di fuori dell'area vincolata e di definire i progetti di mitigazione e compensazione ambientale a scala di Progetto Definitivo previsti per l'eliminazione degli impatti negativi correlati e i progetti di ripristino a fine cantiere, oltre all'inserimento dell'opera all'interno del quadro di azioni e di obiettivi previsto dal piano di gestione del SIC/ZPS interessato.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente riporta l'elenco delle aree di deposito e di cantiere che erano state ubicate nei SIC/ZPS, con gli spostamenti richiesti. È stata individuata una diversa ubicazione per tutte le aree, eccetto che per il deposito T5, a questo proposito il proponente afferma: "Il deposito T5 (35.300 mq) non è stato ubicato in altra zona in quanto tutta l'area vicina all'imbocco sud è in zona protetta e quindi i materiali devono essere spostati in destra idrografica; in queste zone sono presenti colture di pregio aranceti/uliveti e quindi si è reputato più conveniente reimpiegare immediatamente i materiali per la realizzazione dei rilevati" i cui materiali verranno reimpiegati immediatamente per la costruzione dei rilevati e per il deposito eventuale E2, per il quale non è stata presa in considerazione alcuna alternativa.

Richiesta integrazioni n. 25

Dalla documentazione presentata si evince che sono previsti due svincoli (svincolo di Roseto Capo Spulico e svincolo di Trebisacce) all'interno di due siti Natura 2000: ZPS IT9310304 e SIC IT9310042;

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large 'E' on the left, a signature 'B', a signature 'R', a signature 'U', and a signature 'P' on the right. There are also some scribbles and initials.

si richiede di verificare la possibilità di spostare queste aree al di fuori delle aree vincolate, o altresì motivare dettagliatamente le ragioni per cui si rende necessario mantenere tale localizzazione, definire i progetti di mitigazione e compensazione ambientale a scala di progetto definitivo previsti per l'eliminazione degli impatti negativi correlati, oltre all'inserimento dell'opera all'interno del quadro di azioni e di obiettivi previsto dal piano di gestione del SIC/ZPS interessati.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ritiene sfavorevole lo spostamento degli svincoli di Trebisacce e Roseto Capo Spulico al di fuori dei siti Natura 2000 in quanto, dal punto di vista localizzativo essi sono ubicati in aree delimitate da una parte da un viadotto di scavalco della fiumara e dall'altra dagli imbocchi di gallerie naturali: tale condizione porta a escludere sia traslazioni minime in aree prossime a quelle attualmente riportate nel progetto, che traslazioni consistenti su distanze superiori al chilometro.

Nel primo caso infatti, lo spostamento verso nord è penalizzato dalla presenza della galleria naturale (Trebisacce per il primo svincolo o Roseto per il secondo) ove, in accordo alle linee guida per la progettazione della sicurezza (emanate da ANAS a Dicembre del 2009), sono da evitare variazioni delle dimensioni di piattaforma immediatamente a ridosso degli imbocchi della stessa; viceversa lo spostamento verso sud imporrebbe la realizzazione di rampe di svincolo su viadotto (Saraceno o Ferro) di notevole impatto ambientale. Nel secondo caso invece risulta illogico allontanare di molto gli svincoli dall'attuale posizione in quanto essi risultano essere strategici ai fini dell'allontanamento dall'attuale SS106 dei flussi di traffico presenti nei centri di Trebisacce e Roseto.

Si rimanda alle prescrizioni n. 4 e 6.

Richiesta integrazioni n. 26

Si richiede di presentare il piano delle mitigazioni e compensazioni ambientali a scala di Progetto Definitivo atte a superare gli impatti negativi sui siti Natura 2000 (habitat di interesse comunitario e prioritari) prodotti dalla costruzione dell'opera (per la fase di cantiere e per la fase di esercizio).

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: v. richiesta integrazioni n. 23.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

3.3.3 Avifauna

Richiesta integrazioni n. 27

Definire la sensibilità delle singole specie presenti nell'area di intervento e di valutare la vicinanza delle specie alle fonti di perturbazione in modo da verificarne la vulnerabilità rispetto all'opera, in particolare per quanto riguarda i viadotti alti;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi delle risposte: il Proponente dichiara che in mancanza di approfonditi studi pregressi, non si hanno conoscenze adeguate per definire le densità esistenti e nemmeno, salvo poche indicazioni certe, le specie sicuramente presenti, nidificanti o di passo.

Gli stessi siti Natura 2000 non sono muniti, di studi specifici sull'avifauna e, per questo motivo, l'analisi della sensibilità dell'avifauna si è riferita a categorie di specie con simile ecologia.

Particolare attenzione è stata posta nella trattazione dell'Occhione (*Burhinus oedicephalus*) in quanto specie sicuramente nidificante nelle fiumare dell'Alto Ionio cosentino e di importanza conservazionistica inserita nell'allegato I della direttiva "Uccelli" e obiettivo di conservazione del Piano di Gestione dei SIC. La trattazione prende in considerazione alcune specie sicuramente presenti, o perché segnalate in letteratura, o perché avvistate durante i sopralluoghi, o per assoluta coerenza con gli habitat presenti. I gruppi di specie vengono raggruppati a livello di famiglia con eventuali trattazioni specifiche nel caso sia possibile distinguere sensibilità differenti per sottogruppi all'interno della famiglia.

Per facilità di analisi, la sensibilità dei gruppi faunistici esaminata viene attribuita alle tipologie ambientali riscontrate (ambienti urbanizzati e a forte impronta antropica, ambienti agricoli, ambienti prativi e pascoli, aree boschive e ambienti umidi), adeguatamente raggruppate. In particolare, vengono considerati cinque

ambiti faunistici che raggruppano habitat simili per idoneità faunistica, per un totale di 20 tipologie ambientali.

Il Proponente approfondisce dettagliatamente per ogni tipologia ambientale la sensibilità valutata per i vari gruppi avifaunistici considerati per similarità di esigenze ecologiche, e analizza la prossimità del tracciato, la distribuzione e fenologia in relazione alla sensibilità dell'avifauna stessa.

Richiesta integrazioni n. 28

Sviluppare un approfondimento della valutazione, utilizzando le diverse fonti d'informazione e i dati disponibili su consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna presente in tutte le fasi fenologiche; si sottolinea che queste valutazioni saranno da elaborare a livello specie-specifico, relativamente alle specie indicatrici individuate, o quantomeno per gruppi di specie con simile ecologia, per le diverse fasi fenologiche delle specie e dovrebbero contenere la descrizione della variazione attesa rispetto allo stato attuale, al fine di definire con precisione un giudizio di significatività;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: v. integrazione n. 27.

Richiesta integrazioni n. 29

Elaborare analisi approfondite circa la relazione fra la distribuzione delle specie e il fattore perturbativo "emissioni di rumore".

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: per analizzare i possibili effetti del rumore emesso dall'opera il Proponente ha preso come riferimento lo studio condotto da Dooling e Popper (2007) nel quale viene proposta una classificazione degli effetti sulla fisiologia e sul comportamento dell'avifauna in funzione dell'intensità del disturbo sonoro.

Al fine di analizzare i possibili impatti sull'avifauna conseguenti alle emissioni di rumore, sono stati messi in relazione i risultati riguardanti la componente rumore con quanto precedentemente illustrato riguardo la sensibilità dei vari gruppi avifaunistici e di tipologia ambientali, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Per quanto riguarda le fasi di cantiere si è provveduto a definire per ogni tipologia di cantiere la fase più critica dal punto di vista acustico; per ogni fase critica prevista è stato simulato l'uso dei macchinari che verranno utilizzati operando in maniera quanto più realistica possibile nel ricostruire i vari scenari con ipotesi adeguatamente cautelative, non potendo allo stato conoscere con certezza le macchine che saranno impiegate. Il Proponente infine ritiene che per quanto gli impatti da rumore per i cantieri siano di natura temporanea, e per tanto saranno annullati definitivamente alla fine della fase di cantiere, sono previsti specifici interventi di mitigazione nelle aree particolarmente sensibili per l'avifauna (aree di fiumara inclusi siti Natura 2000) che prevedono un abbattimento delle intensità sonore emesse.

L'eventuale disturbo residuale sull'avifauna non ulteriormente mitigabile, sempre inteso nella sua temporaneità, sarà bilanciato attraverso le opere di compensazione previste.

3.3.4 Rumore e Vibrazioni

Richiesta integrazioni n. 30

Fornire la caratterizzazione del clima acustico attuale delle aree potenzialmente più impattate dalle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera in progetto;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono state eseguite misure strumentali in corrispondenza di alcuni ricettori nel corso degli anni 2003 e 2012, rispettivamente di durate 10 minuti e 24 ore, che pertanto non rispettano le procedure dettate dal DM 16/03/1998 in merito alle sorgenti di tipo stradale che prevedono tempi di misura di almeno 7 giorni. Inoltre non è stata fornita alcuna evidenza che i ricettori scelti per l'esecuzione delle misure siano quelli potenzialmente più impattati.

Si rimanda alla prescrizione n. 17, 18, 19, 29.

Richiesta integrazioni n. 31

Redigere l'analisi e la valutazione, anche attraverso misurazioni, dei livelli acustici ante operam, presso i ricettori sensibili/residenziali presenti;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: si rimanda all'integrazione n. 30.

Richiesta integrazioni n. 32

Fornire la descrizione dei ricettori presenti nell'area vasta oggetto di studio, attraverso la localizzazione planimetrica e l'indicazione della destinazione d'uso, della classe acustica di riferimento (valori limite), della distanza dall'opera e/o aree di cantiere;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono stati effettuati dei sopralluoghi per censire i ricettori impiantati all'interno della fascia dei 250 m dall'infrastruttura di progetto, mentre per i ricettori sensibili è stata considerata una fascia di 500 m.; sono inoltre state predisposte apposite schede.

Si rimanda alla prescrizione n. 17, 18, 19, 29.

Richiesta integrazioni n. 33

Redigere una valutazione maggiormente esaustiva dell'impatto acustico prodotto dalla realizzazione delle opere di progetto: lo studio deve comprendere un'indicazione più dettagliata dei dati di input inseriti nel modello acustico (compreso il riferimento utilizzato per i livelli di potenza sonora delle macchine di cantiere) e della configurazione di calcolo, la valutazione dell'impatto prodotto dal traffico dei mezzi di cantiere e la stima dell'efficacia acustica degli interventi di mitigazione previsti; lo studio deve inoltre riportare in forma tabellare i risultati delle simulazioni, ovvero i livelli di immissione e emissione stimati sui ricettori (ante e post mitigazione) e il confronto con i valori limite normativi (valore limite di immissione assoluto e differenziale e valore limite di emissione);

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente ha provveduto a valutare delle "situazioni tipo" di lavorazione, associando a ciascuna di esse i livelli acustici emessi dalle singole sorgenti coinvolte. Tali dati input hanno consentito di valutare i livelli acustici in corrispondenza dei ricettori e di prevedere le relative azioni di mitigazione.

Si rimanda alla prescrizione n. 17, 18, 19, 29.

Richiesta integrazioni n. 34

Redigere una valutazione più esaustiva del disturbo da rumore sull'avifauna presente nelle aree naturalistiche di pregio prossime ai cantieri e/o al tracciato della nuova infrastruttura, anche attraverso l'individuazione di aree di perturbazione e/o di influenza da sovrapporre alle aree SIC e ZPS presenti, nonché tutte le misure di mitigazione previste;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: v. integrazioni 27 - 28 - 29.

3.3.5 Atmosfera

Richiesta integrazioni n. 35

Integrare il quadro ante operam della qualità dell'aria, in quanto nella documentazione esaminata (Quadro di riferimento ambientale) sono riportati i dati relativi ai livelli di inquinanti nell'area interessata dall'opera in progetto rispetto a un prelievo effettuato il 16/09/2003 su 4 punti di misura scelti lungo l'asse dell'infrastruttura; si ritiene che sia necessario aggiornare i dati dell'ante operam con prelievi più recenti;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il proponente riporta l'analisi già contenuta nel SIA relativa ai campionamenti effettuati il 16/09/2003 su 4 punti di misura per gli inquinanti CO, NOX, SOX, PM; in merito ai risultati ottenuti dichiara che il livello di inquinamento registrato è basso (la zona analizzata è scarsamente urbanizzata e caratterizzata dalla presenza di vegetazione e aree coltivate). La zona comprendente tutti i comuni interessati dal progetto è classificata come "Zona D collinare e di pianura senza specifici fattori di pressione" (zonizzazione del territorio regionale – Documento preliminare al Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Regione Calabria 2009). Sulla base dell'assenza di interventi di modifica della zona in oggetto dal 2003 e dell'assenza di una nuova zonizzazione, i risultati ottenuti dai prelievi vengono considerati ancora validi.

Il Proponente conclude dichiarando che: "Al fine di aggiornare i dati dell'ante operam con prelievi più recenti, e visti i tempi necessari per effettuare misurazioni in atmosfera (30 giorni) si prevede di utilizzare i dati che saranno rilevati a seguito delle campagne di Monitoraggio Ambientale della componente Atmosfera relativi alla fase ante operam come previsti nel PMA".

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in

osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.
Si rimanda alla prescrizione n. 12, 13, 14, 15, 29.

Richiesta integrazioni n. 36

In ottemperanza alla prescrizione n. 18 della Delibera CIPE 103/2007, redigere le simulazioni modellistiche dei livelli di inquinanti nelle aree interessate dall'opera per la fase di corso d'opera, poiché gli elaborati presentati in sede di Progetto Definitivo sono relativi alla fase di post operam;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente ritiene che le simulazioni effettuate per la fase di esercizio, ricomprendano le condizioni di traffico relative alla fase di costruzione in quanto si reputa che l'entità del traffico nella fase di costruzione (che si ipotizza di durata limitata e inerente mezzi equipaggiati di efficaci sistemi di abbattimento) sia inferiore a quello relativo alla fase di esercizio.

L'area di analisi, considerata per la fase in corso d'opera, è limitata a poche decine di metri dal perimetro dell'area di cantiere; sempre in tale fase di studio il territorio interessato dal progetto proposto viene suddiviso in 5 sistemi:

- Aree ad uso residenziale e agricolo
- Nuclei con infrastrutturazione a maglia (elevata densità abitativa)
- Aree rurali (media e bassa densità abitativa)
- Aree artigianali e industriali
- Ricettori naturali (corsi d'acqua, SIC, ZPS).

Vengono prese come riferimento le soglie di emissione di PM₁₀ (g/h) in funzione della distanza dalla sorgente (m) e del numero di giorni di attività nell'anno ("Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" Arpa Toscana, 2009). Per il cantiere in esame, si è preso come riferimento il caso in cui si verificano più di 300 giorni di attività/anno.

Viene analizzato l'impatto delle emissioni da polveri generate nell'ambito delle situazioni ritenute più critiche: cantiere per corpi stradali (area in prossimità progressiva km 14+000); cantiere per viadotti (area in prossimità progressiva km 33+300); cantiere per galleria (area in prossimità progressiva km 35+500, imbocco nord galleria Roseto); impianto di betonaggio (Sirjo 3).

Per la stima degli impatti è stato utilizzato il software Breeze Aermod Pro, utilizzando i dati meteorologici estratti dalla stazione meteo di Cosenza. Viene stimato un intervallo per i livelli di concentrazione delle polveri pari a (15-27) µg/m³.

Si conclude che nella fase di cantiere i livelli di dispersione attesi sono inferiori al valore limite di 50µg/m³ (Direttiva 50/2008) e che quindi non si determinano criticità presso i ricettori.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 12, 13, 14, 15, 29.

3.3.6 Suolo e Sottosuolo

Richiesta integrazioni n. 37

Valutare nel dettaglio la variante in Zona Castello di Roseto Capo Spulico alla luce della presenza della frana, rispetto alle problematiche relative al dissesto idrogeologico;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Le indagini e gli approfondimenti geognostici svolti in fase di progettazione definitiva hanno messo in evidenza alcuni aspetti che hanno condizionato le scelte progettuali definitive nel tratto 3 dallo svincolo di Roseto a fine intervento:

- "i depositi Flyschoidi (Argille Varicolori in particolare) hanno evidenziato la presenza di gas metano (anche se prove specifiche per la quantificazione del fenomeno sono ancora in corso); se confermata, tale circostanza imporrebbe l'impiego di tecnologie di scavo antidetonanti, particolarmente onerose per i costi finali dell'opera;
- la propensione al dissesto dei versanti è particolarmente diffusa, tanto che il problema della instabilità delle pendici va comunque affrontato, quale che sia l'ubicazione dell'imbocco. In tal senso, le letture inclinometriche effettuate nel periodo da Ottobre 2012 ad oggi, in corrispondenza dell'imbocco Nord proposto per la galleria Roseto (a nord dello "Scoglio Galera"), evidenziano la presenza di un esteso movimento che coinvolge spessori di terreno variabili da 20 a 30 m".

Pertanto i Progettisti hanno deciso una modifica al tracciato proponendone uno che ricalca l'attuale profilo della S.S. 106.

"La nuova soluzione proposta per ovviare alle problematiche sopra citate prevede l'imbocco Nord della galleria Roseto in prossimità del Castello per poi raccordarsi alla SS 106 esistente con un tratto tutto in superficie". "Si è pertanto sviluppato un percorso che spostato verso il mare attraversa il territorio in due gallerie naturali ed una artificiale, quest'ultima ripiega verso nord-ovest, in tal modo è evitata tale interferenza, con la frana del vecchio imbocco nord".

Gli studi geologici, idrogeologici e geotecnici ottenuti da analisi e dati di letteratura hanno però evidenziato che il nuovo tracciato, *"In particolare dalla pk 35+760 sino alla pk 36+700 circa il tracciato attraversa una ampia zona franosa, il cui piano di scollamento, individuato da letture inclinometriche storiche, è posto a circa 20-25m dal p.c. (cfr. 5.3.8); un altro corpo franoso, la cui potenza all'altezza del tracciato è stimata in circa 10-12m, è stato riconosciuto tra la pk 37+120 circa e fine lotto. Questo dissesto è stato riconosciuto su base foto interpretativa ed è stato confermato dalle letture inclinometriche eseguite per la presente fase progettuale".*

Per ciò che riguarda la frana principale, quella cioè tra la pk 35+760 sino alla pk 36+700 si riscontra una *"superficie di scorrimento, riconducibile al passaggio fra formazione alterata e substrato argilloso-calcareo, si estende da quota 40-45 m su l.m.m. circa fino al litorale. La velocità di spostamento deducibile da alcune misure fatte eseguire dall'ente Ferrovie dello Stato (1987-1988) è di alcuni millimetri per anno I profili geotecnici ripresi dalla letteratura "evidenziano i tratti in cui le frazioni argillose risultavano preponderanti. Dai profili si osserva a partire da p.c. uno spessore di alcuni metri (fino a 10 m) di terreni alterati, poi un substrato prevalentemente argillitico in posto. I movimenti di versante interessano la coltre alterata; frequenti le riattivazioni in concomitanza di periodi particolarmente piovosi".*

"Data la suscettibilità alla riattivazione dei fenomeni di instabilità che caratterizza l'area in esame, al fine di aumentare i margini di sicurezza dei versanti si prevede di realizzare diaframmi drenanti ad interasse di 40 m, spinti fino ad una profondità media di 20m da p.c. ed estesi per circa 100 m a monte dell'attuale SS106 Ionica".

La tipologia d'intervento ritenuta adeguata prevede il contenimento dei livelli piezometrici nel sottosuolo attraverso diaframmi drenanti profondi. Il Progetto prevede la realizzazione di diaframmi drenanti da realizzare con interasse di 40m, mediamente fino alla profondità di 20m da p.c., estesi a monte per circa 100m dall'attuale SS106 Ionica. *"Il diaframma è costituito da pali secanti in ghiaia con diametro ϕ 1200mm, realizzati mediante un tubo forma a "tubo gobbo" e da riempire di inerti fino a circa 1,5m da p.c.; per garantire la efficienza del drenaggio nel tempo, il riempimento in ghiaia è contenuto in un cilindro di tessuto non tessuto con funzione di filtro. Il tratto superficiale del palo è reso impermeabile da un riempimento di materiale argilloso per evitare l'infiltrazione diretta delle acque di pioggia dalla superficie. Ciascuna trincea si completa al piede con un pozzo ispezionabile collegato alla zona di recapito delle acque mediante una condotta di fondo".*

Richiesta integrazioni n. 38

Approfondire l'analisi delle reti ecologiche presenti sull'area vasta interessata dal progetto, fornendo anche una cartografia adeguata dello stato di fatto e con la sovrapposizione dell'opera (sul tratto complessivo del Megalotto 3); a tal proposito si richiede che venga fornito uno studio specifico riguardante l'effetto negativo determinato dalla frammentazione della continuità ecologica che necessariamente sarà prodotto dalla costruzione dell'opera, identificando puntualmente gli impatti indotti, le aree interessate e le misure di mitigazione e compensazione ambientale previste;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: v. integrazioni 19 e 23.

Richiesta integrazioni n. 39

Approfondire lo studio sulle aree identificate come "sensibili" all'interno del Quadro di riferimento ambientale (ambiti fluviali e fumare, aree archeologiche (Broglia e Amendolara), uliveti e frutteti) e di specificare i progetti di mitigazione e compensazione ambientale specifici alla tutela di tali aree;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: v. integrazioni 19 e 23.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che ulteriori approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Si rimanda alla prescrizione n. 1 che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 40

Specificare le modalità di intervento in corrispondenza delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico (vincolo paesaggistico apposto con decreto del Ministero pubblica Istruzione 2 ottobre 1974 (G.U. 801 del 12/2/1975) e decreto MIBAC 11 aprile 1990 (G.U. 106 del 9/5/1990) interferite dal tracciato e dalle opere connesse, presentando nuove fotosimulazioni e uno studio più dettagliato dell'intervisibilità e dell'inserimento nel paesaggio tutelato, definendo le opere di mitigazione e compensazione ambientale correlate;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente rimanda alle considerazioni inerenti la richiesta di integrazione n. 20 e 21.

Si segnala che in sede d'istruttoria alcuni miglioramenti sono stati trasmessi con le integrazioni volontarie del 05/08/2014 e che eventuali approfondimenti devono essere eseguiti in sede di Progetto Esecutivo, in osservanza del quadro prescrittivo del presente parere.

Richiesta integrazioni n. 41

Redigere uno specifico studio sulle aree rurali, in particolare per le aree agricole speciali (IGP, IGT, DOC, DOCG, ...) e di definire puntualmente gli impatti dell'opera sulla componente agricola e produttiva (identificando le attività rurali presenti sul territorio), specificando il piano degli espropri rispetto al Progetto Definitivo; si richiede a tal proposito di definire quali misure mitigative sono previste per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente rimanda a una fase successiva l'individuazione delle coltivazioni di pregio: "verranno individuate tutte quelle coltivazioni di pregio, secondo quanto fin'ora esposto, rimarcandone il valore commerciale (IGP, DOC, DOCGP, ect) il valore storicoculturale, il valore riferito alla biodiversità (conservazione del germoplasma in situ), il valore ecologico che saranno impattate dall'opera. La restituzione sarà effettuata mediante cartografia tematica in ambiente GIS e relative schede di approfondimento e metodologie di protezione che in parte sono già state individuate nel capitolo mitigazioni. L'analisi così costituita ci consente di ottenere diversi risultati. Il primo è quello di individuare le colture di pregio dal punto di vista del "valore produttivo" in termini di qualità del prodotto (DOC, IGP, ecc...).

Il secondo è di individuare particolari condizioni che invece meritano misure di protezione perchè sono indice di qualità dell'Agrobiodiversità; è il caso delle "colture tipiche", razze in via di estinzione, ecc.

Il terzo è quello di individuare particolari segni paesaggistici nel contesto del paesaggio agrario (strada interpodale, filiare alberato, siepe, ecc.) considerevoli di tutela. Pertanto, per quanto riguarda le opere di mitigazione e compensazione sono in parte già definite nel Piano d'area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale (Integrazione n.19) e saranno integrate in relazione all'impatto dell'opera nel suo complesso e a tutte le emergenze meritevoli di protezione e/o mitigazioni.

In merito al piano di esproprio si rimanda ogni valutazione alla successiva fase della procedura di pubblica utilità, conseguente l'approvazione del Progetto Definitivo, ferma restando l'applicazione dei criteri di valutazione stabiliti dalla vigente normativa".

Si rimanda alla prescrizione n. 1 del presente parere che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.

Richiesta integrazioni n. 42

Ai fini della valutazione della congruità del valore dell'opera dichiarato dal Proponente, anche alla luce delle integrazioni richieste con il presente documento, si ritiene necessaria l'acquisizione della seguente documentazione aggiornata:

- Computo metrico estimativo, con elenco prezzi unitario, comprensivo di riepilogo delle categorie di lavorazione;

- b. *Quadro economico generale distinto per lavori e spese generali (IVA compresa) concorrenti alla determinazione del valore dell'opera da assoggettare a calcolo del contributo dello 0,5 per mille;*
- c. *La dichiarazione sostitutiva di atto notorio, rilasciata dal legale rappresentante del richiedente o dal professionista iscritto all'Albo responsabile del progetto e/o del relativo Studio di Impatto Ambientale, attestante il valore complessivo degli interventi, l'ammontare del relativo contributo dello 0,5 per mille e la tipologia delle opere da realizzare (pubblica o privata).*

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il computo metrico estimativo esposto nell'allegato i42 è riferito alla sola parte dei lavori, integrati per come rappresentato ai punti n.12 e n.13 in una configurazione di accoglimento globale dell'intero ventaglio di soluzioni esaminate.

4. INTEGRAZIONI VOLONTARIE

Il Proponente con nota prot. CDG-0101407-P del 24.07.2014 ha trasmesso, come miglioramento e approfondimento progettuale a seguito del processo istruttorio svolto con i rappresentanti di CTVIA e MIBAC, la seguente documentazione integrativa:

1. Analisi multicriteri per la verifica dell'impatto ambientale dell'intervento riferita al confronto tra PP, PD rev. febbraio 2014 e PD revisione maggio 2014;
2. Soluzioni progettuali studiate per verificare un miglior inserimento ambientale e paesaggistico dell'intervento;
3. Aggiornamento degli elaborati progettuali del PD trasmessi a febbraio 2014:
 - a. Carta degli Habitat prioritari;
 - b. PUT;
 - c. PMA (Relazione Generale e monografie Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, oltre alle planimetrie di ubicazione dei punti di misura di tutte le componenti);
 - d. cantierizzazione.
4. Soluzioni progettuali richieste dai Comuni quali opere compensative:
 - e. soluzioni progettuali richieste dai comuni quali opere compensative;
 - f. soluzioni progettuali proposte dai comuni per ottimizzazioni lungo la trincee e fuori asse.

Inoltre il Proponente ha presentato una relazione generale - elaborato LO716CD1301 T00 IV00 GEN RE 02 A - in cui fa proprie alcune proposte migliorative di variante progettuale emerse nel corso degli incontri con gli Enti, di cui sono stati trasmessi:

- Verbale esteso del 7 luglio 2014 sottoscritto dai partecipanti;
- Estratto sintetico del verbale del 14 luglio sottoscritto dai partecipanti;
- Tabella relativa del valore delle opere compensative da attribuire al territorio di ciascun comune determinato sulla scorta dei parametri indicati dai rappresentanti territoriali.

La suddetta documentazione integrativa, ulteriormente specificata in alcuni dettagli, è stata successivamente pubblicata dal Proponente in data 05/08/2014 (nota prot. CDG-0106516-P).

4.1 ANALISI MULTICRITERI

Il Proponente ha fatto redigere alla società CONTECO un'Analisi Multicriteri ai fini di avere una valutazione da parte di terzi dell'impatto ambientale delle tre soluzioni progettuali dell'infrastruttura: il Progetto Preliminare a base di gara (PE), il Progetto Definitivo approvato da ANAS per l'avvio delle procedure autorizzative di Legge Obiettivo - revisione febbraio 2014 (PD ANAS) e il Progetto Definitivo integrato in risposta alle richieste della Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale (PD-CTVIA).

L'analisi multicriteri è stata condotta mediante il metodo prescrittivo che si basa sui seguenti presupposti:

- la funzione globale deve essere additiva;
- i criteri devono essere tra loro indipendenti;
- gli indicatori devono essere di tipo quantitativo.

Si è proceduto secondo le seguenti fasi:

- costruzione di una griglia annidata d'indicatori e una distribuzione di pesi;
- valutazione e normalizzazione di ogni indicatore per ogni soluzione progettuale;
- il valore normalizzato è stato moltiplicato per il peso aggregato dell'indicatore, ottenendo un valore pesato;

- infine per ogni alternativa si è proceduto a calcolare la somma dei valori pesati (che equivale alla media pesata).

Successivamente è stata condotta un'analisi di sensitività per valutare la stabilità dei parametri di sistema alle variazioni di criteri e di pesi, cioè attraverso la redazione di scenari alternativi. Dall'analisi è emerso che la struttura dei dati è stabile sia rispetto alla distribuzione dei pesi che dei criteri adottati, garantendo quindi l'oggettività dell'approccio tecnico proposto.

L'esito dell'Analisi Multicriteri è il seguente:

scenario base	
Soluzione progettuale	Indice di impatto ambientale
PP a base di gara	3,823
PD approvato ANAS	3,529
PD integrato come da richieste CTVA	3,235

Dagli esiti dello studio si evince che tra le tre soluzioni analizzate e confrontate, la soluzione di Progetto Definitivo integrato secondo le richieste della Commissione Tecnica VIA è caratterizzato dall'indice di impatto ambientale più basso.

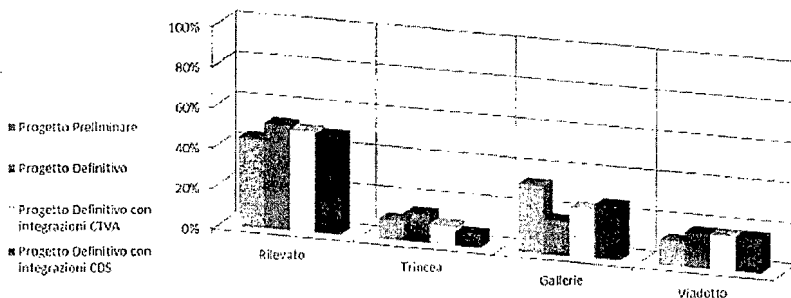
Considerazioni: Lo strumento utilizzato per la comparazione delle tre proposte del tracciato, nonché la realizzazione a opera di ente terzo, può considerarsi esaustivo nelle sue analisi e nelle sue determinazioni.

4.2 SOLUZIONI PROGETTUALI STUDIATE PER VERIFICARE UN MIGLIOR INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Il Proponente afferma che, a seguito del sopralluogo con MIBAC e MATTM, sono state apportate alcune modifiche al progetto in termini migliorativi rispetto al paesaggio e all'ambiente interferito dall'opera.

In particolare, in merito all'interferenza dell'infrastruttura con le aree interessate da decreti di vincolo paesaggistico e, in generale, con i terrazzi marini, è stata valutata la possibilità di ridurre i tratti in trincea ancora presenti soprattutto in aree interessate dalla presenza di colture pregiate, individuando opportune soluzioni delle interferenze. A questo proposito, il Proponente afferma che, "a seguito delle soluzioni progettuali introdotte in questa sede (Iv b1-b3) i tratti in trincea sono stati ridotti a circa il 7%, percentuale nettamente inferiore anche al Progetto Preliminare".

Tipo Opera	Progetto Preliminare		Progetto Definitivo		Integrazioni CDS			
	Sviluppo [m]	%	Sviluppo [m]	%	Sviluppo [m]	%	Sviluppo [m]	%
Rilevato	16,600	44%	19,290	52%	18,803	50%	18,553	49%
Trincea	3,600	10%	5,369	14%	3,559	9%	2,485	7%
Gallerie	12,704	34%	6,358	17%	8,827	24%	10,051	27%
Viadotto	4,934	12%	6,586	17%	6,414	17%	6,414	17%
TOTALE	37,838	100%	37,603	100%	37,603	100%	37,603	100%

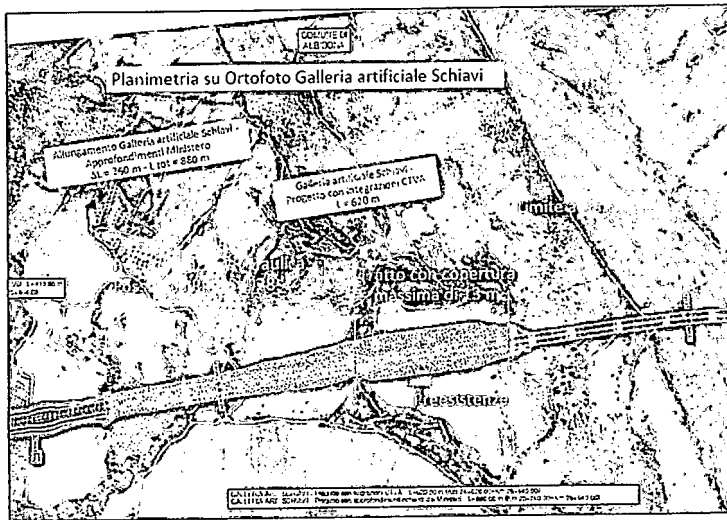


	Rilevato	Trincea	Gallerie	Viadotto
Progetto Preliminare	44%	10%	34%	12%
Progetto Definitivo	52%	14%	17%	17%
Progetto Definitivo con integrazioni CTVA	50%	9%	24%	17%
Progetto Definitivo con integrazioni CDS	49%	7%	27%	17%

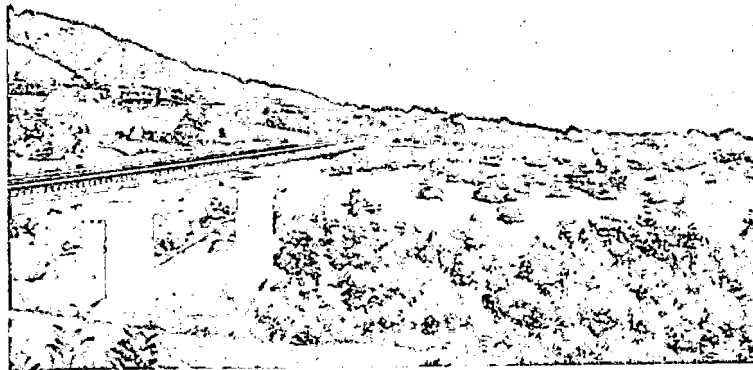
Le integrazioni trasmesse, riportano la proposta di realizzare ulteriori allungamenti di alcuni tratti in galleria come di seguito descritto:

- galleria artificiale Schiavi (allungamento di 260 m – sviluppo complessivo 880 m):

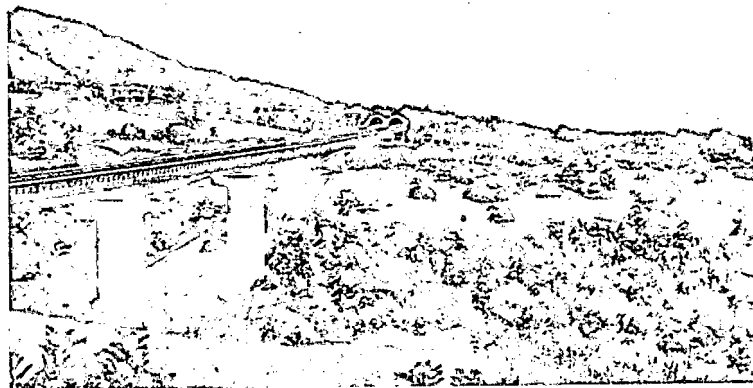
Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 95.



Con riferimento alla galleria artificiale Schiavi, sono stati elaborati alcuni foto-inserimenti da differenti punti di vista, aggiornati rispetto alle migliori progettuali proposte, riportanti l'allungamento della galleria artificiale Schiavi che s'innesta sul viadotto Forno:

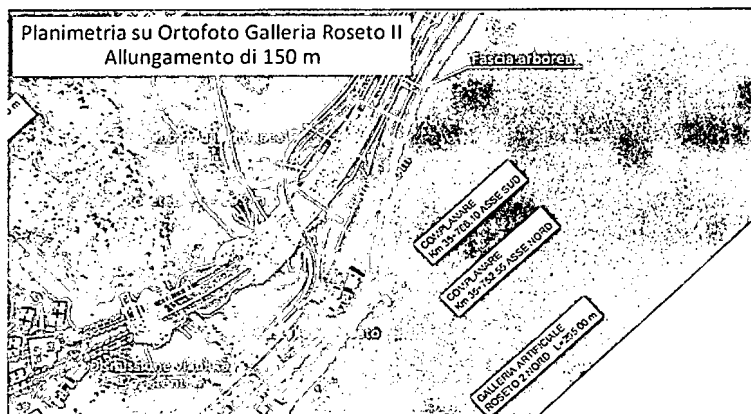


Viadotto Forno

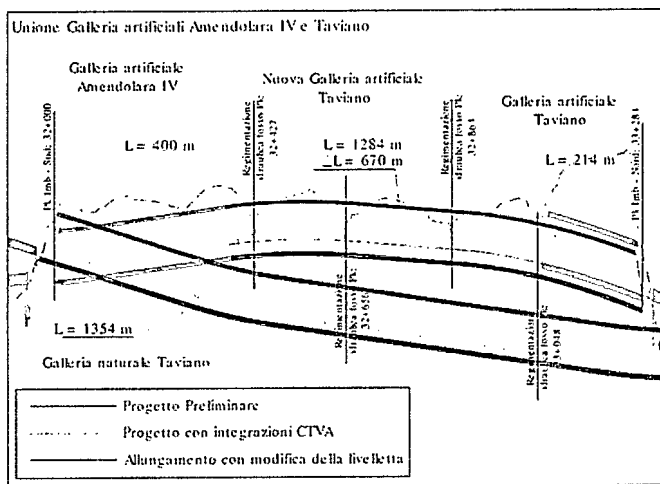
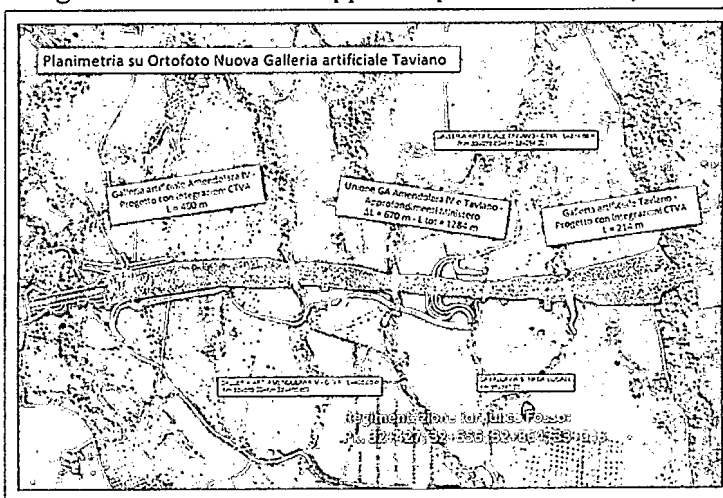


Allungamento della Galleria Artificiale Schiavi

- galleria artificiale Roseto 2 (allungamento di 150 m – sviluppo complessivo 295 carr. Nord, 290 carr. Sud):



- galleria artificiale Taviano (allungamento di 670 m, permettendo l'unione tra la galleria artificiale Amendolara IV e la galleria Taviano - sviluppo complessivo 1284 m):



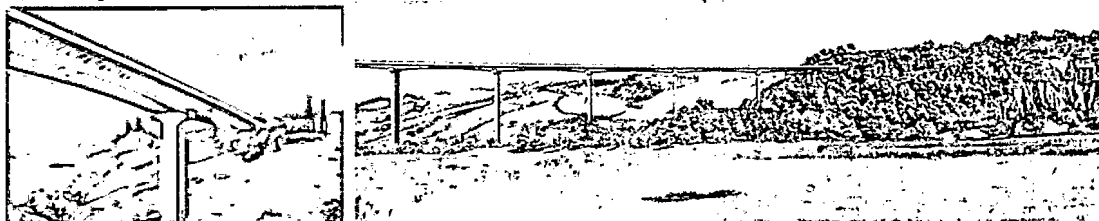
Il Proponente presenta inoltre nuovi fotoinserti delle opere inserite nel paesaggio circostante, all'interno della piana di Sibari:



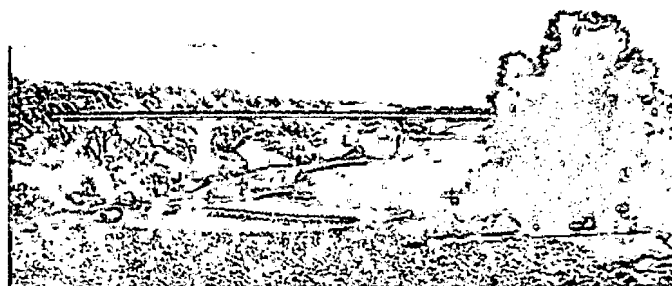


Fotoinserimenti di contesto delle opere presenti nella Piana di Sibari – AO e PO

Altri fotoinserimenti vanno ad approfondire alcuni aspetti relativi all'inserimento architettonico dei manufatti, tra i quali il Viadotto Avena, il Viadotto Stellitano, il Viadotto Celogreco e il Viadotto Straface:



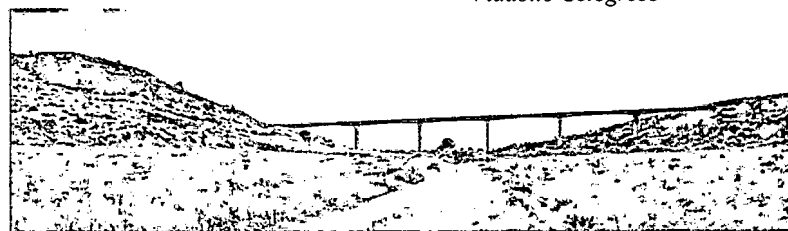
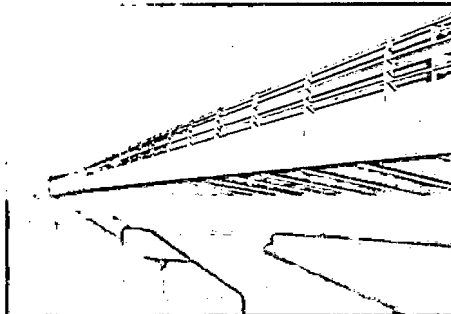
Viadotto Avena



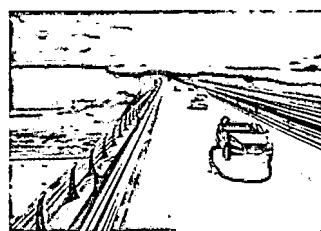
Viadotto Stellitano e Galleria artificiale Potresino



Viadotto Celogreco



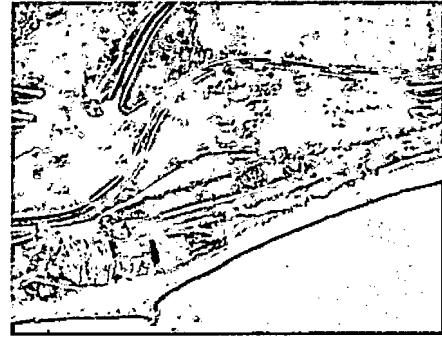
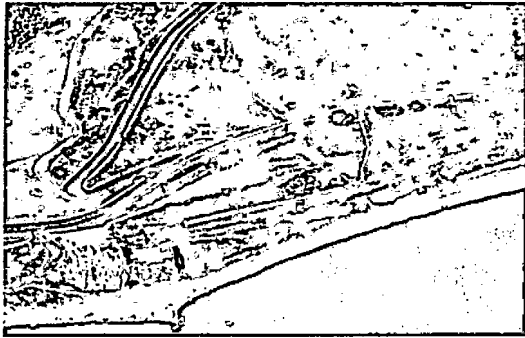
Viadotto Straface



Anche le opere d'arte delle gallerie artificiali sono state approfondite e integrate in termini di fotoinserimenti e simulazioni tridimensionali, riportando le modifiche progettuali proposte e la riduzione dei tratti in trincea:



Galleria Artificiale Taviano e Galleria Artificiale Amendolara III



Allungamento della Galleria Roseto II (L=150 m) — Nuova configurazione della viabilità locale — AO e PO

In merito all'ipotesi di riduzione del numero degli svincoli attualmente previsti e ricadenti in aree di particolare valenza paesistica, il Proponente ha ipotizzato l'eliminazione dei seguenti svincoli:

- Svincolo di Cassano,
- Svincolo di Trebisacce;

mentre ritiene necessario il mantenimento dei seguenti svincoli:

- Svincolo di Sibari,
- Svincolo di Albidona,
- Svincolo di Roseto Capo Spulico.

In merito alla possibilità di inserire nuove gallerie artificiali nel tratto che insiste tra il Viadotto Pagliaro e il Viadotto Forno, richiesta emersa in fase di Conferenza dei Servizi e più volte nelle Osservazioni del Pubblico, il Proponente ha effettuato ulteriori analisi circa la possibilità di inserire nuove gallerie artificiali. Il Proponente dichiara che da tali approfondimenti è emerso che l'inserimento di nuove gallerie artificiali comporterebbe la formazione di un effetto diga ai flussi idraulici, in quanto l'arco rovescio si innesterebbe all'interno dello strato impermeabile e costituirebbe quindi uno sbarramento nei confronti dei flussi idraulici.

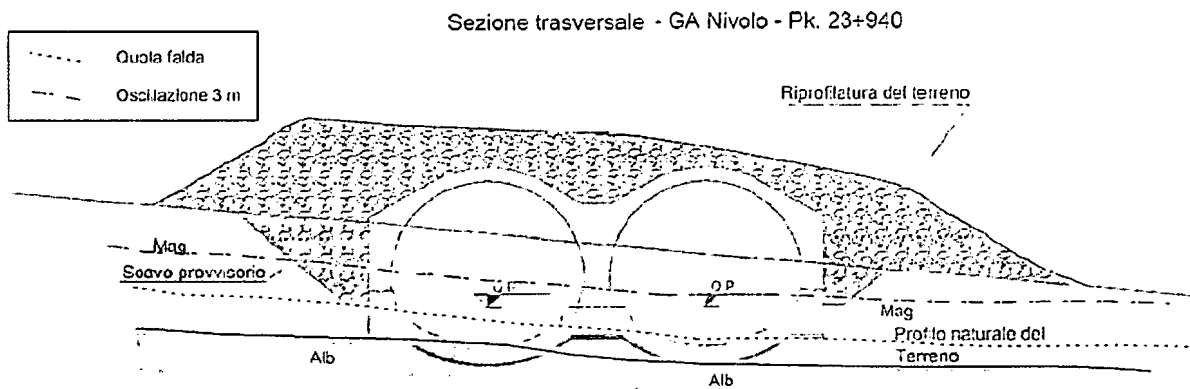
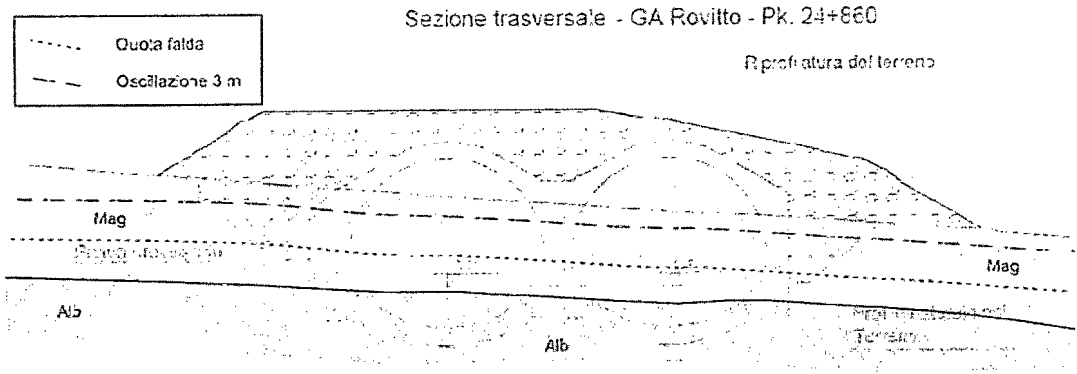


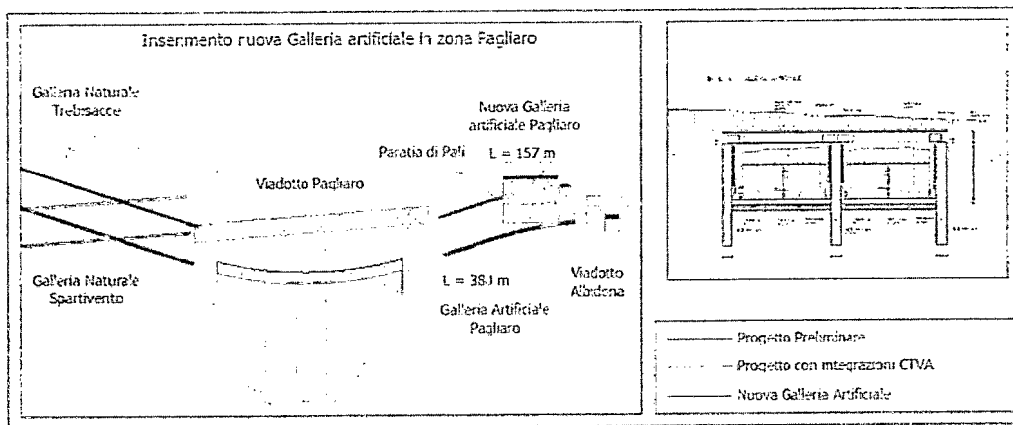
Figura 21 - Sezione geologica trasversale in corrispondenza della Galleria artificiale Nivolo ipotizzata



Pertanto, il Proponente ritiene infattibile l'inserimento di nuove gallerie artificiali nei terrazzi subito precedenti i viadotti Monaco e Forno.

Tenuto conto dell'esigenza espressa dal Comune di Trebisacce, si ritiene opportuno approfondire la realizzazione della richiesta galleria artificiale tra il viadotto Monaco e il Viadotto Forno, tenuto anche conto della necessità di traslare il tracciato di progetto in corrispondenza dello svincolo di Albidona per posizionare tale svincolo fuori dall'area soggetta a vincolo paesaggistico.

In merito alla richiesta del Comune di Trebisacce di coprire il tratto in trincea collocato tra il viadotto Pagliaro e il Ponte Albidona, il Proponente ha sviluppato una proposta progettuale nella quale prevede l'inserimento di una galleria artificiale della lunghezza di 157 m tra le progressive 23+123 e 23+280.



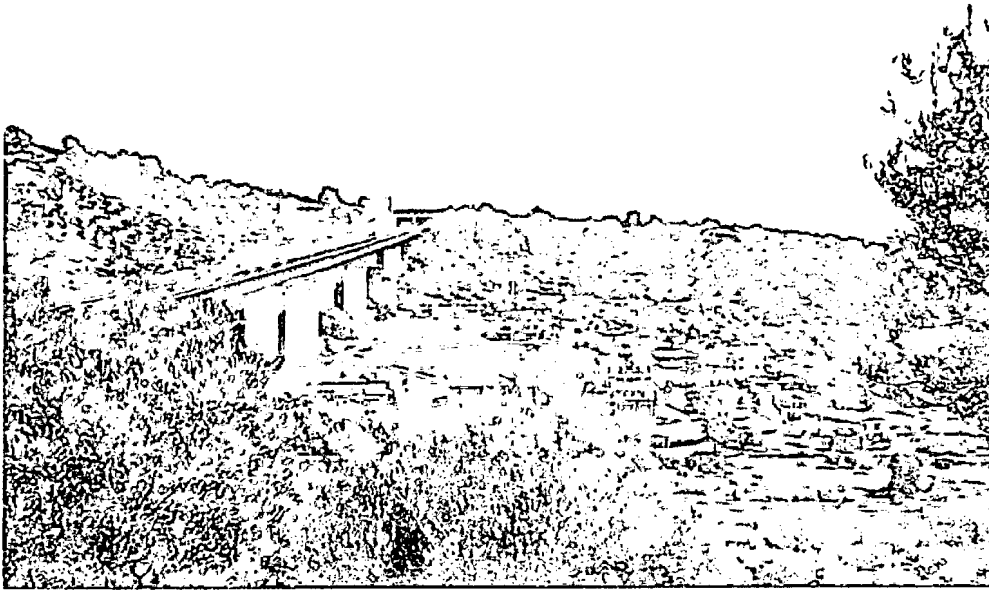
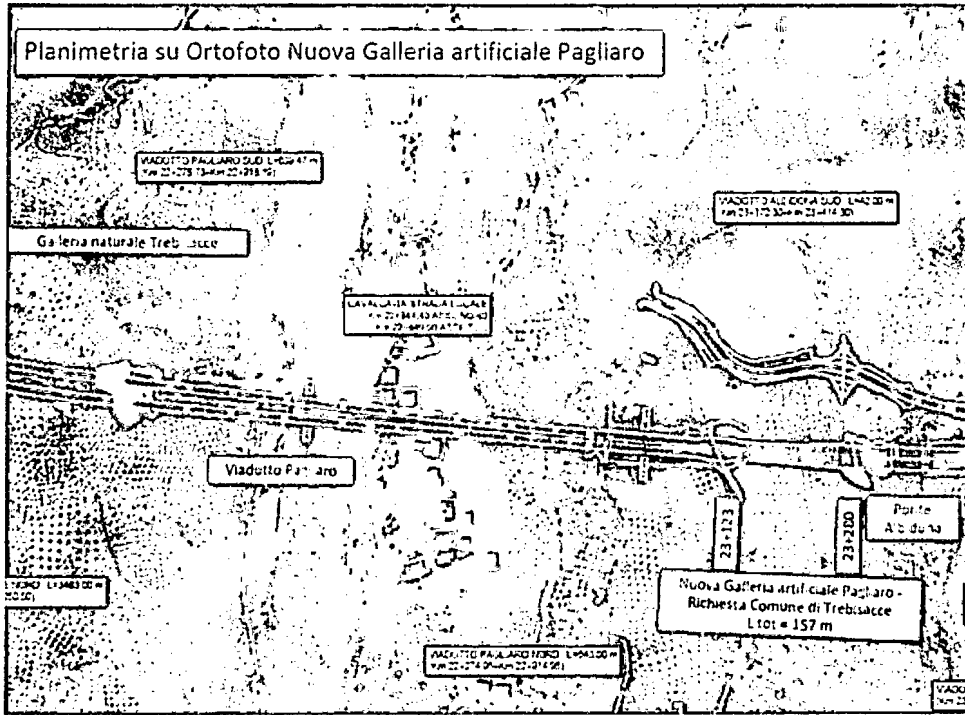


Figura 24 - Fotosimulazione nuova Galleria Artificiale Pagliaro

Infine, in risposta alle richieste del Comune di Amendolara, il Proponente ha sviluppato una ipotesi progettuale circa l'unione delle gallerie artificiali Amendolara II e Amendolara III, che comporta un incremento di sviluppo di 177 metri, con la realizzazione di un'unica galleria artificiale di lunghezza complessiva pari a 1157 m.

4.3 AGGIORNAMENTO DEGLI ELABORATI PROGETTUALI DEL PD TRASMESSI A FEBBRAIO 2014:

4.3.1 a. Carta degli Habitat prioritari:

Il Proponente ha realizzato la seguente carta degli Habitat prioritari, nella quale emerge che nei territori dei SIC "Fiumara Saraceno" IT9310042, SIC "Fiumara Avena" IT9310043 e ZPS "Alto Ionio Cosentino" IT9310304, è presente l'Habitat prioritario 6220* (*Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea*) e "formazioni vegetali che al loro interno potrebbero sviluppare aspetti riferibili al 6220*". Da quanto presentato, l'area di progetto sembra interessare direttamente solo un ambito di

Mentre nei siti direttamente interferiti, si stima, per eccesso secondo il criterio di precauzione, una perdita di parte degli habitat: 92D0 – gallerie e forteti ripari meridionali (*Nerio-Tamaricetea* e *Securinegion tinctoriae*) e 9540 – pinete mediterranee di pini mesogeni endemici - mentre l'habitat 3250 – fiumi mediterranei a flusso permanente con *Galucium flavum* - subirà una sottrazione a carattere temporaneo in relazione alle attività di cantiere.

Infine, le opere di compensazione relative alle interferenze con i siti natura 2000 e in relazione alla perdita di habitat d'interesse comunitario, prevedono:

- reimpianti in ambienti di pineta, con dominanza di *Pinus halepensis*, per una superficie pari a 70 ettari con rapporto di compensazione delle pinete sottratte pari a 1:4;
 - porre in essere le indicazioni del Piano di Gestione dei SIC se presenti;
 - l'individuazione e rimozione delle discariche abusive;
 - nuovo censimento degli habitat presenti;
 - avvio di programmi di monitoraggio per specie di interesse quali *Sarcopoterium spinosum* e *Pinguicula hirtiflora*;
 - censimento delle popolazioni di specie rare quali *Teucrium fruticans*, *Festuca calabrica*, ecc.
- Per quanto riguarda la fauna saranno portate a termine altre azioni previste nel Piano di Gestione:
- la stesura di check-list;
 - la definizione degli habitat di specie;
 - stesura di Piani d'Azione per le specie d'interesse conservazionistico.

In generale, si condividono le misure compensative e mitigative proposte e si rimanda al quadro prescrittivo per ulteriori approfondimenti da redigere in sede di Progetto Esecutivo.

Per quanto riguarda invece gli impatti derivanti dagli svincoli e dalle relative rampe di accesso, si ritiene che una semplificazione progettuale sia necessaria, al fine di ridurre gli impatti diretti e indiretti e di evitare il generarsi di ulteriori fenomeni di antropizzazione delle aree limitrofe, per la quale si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere.

4.3.2 b. Piano Utilizzo Terre – PUT:

Il Proponente dichiara di aver redatto il PUT "in accordo con quanto previsto dall'art. 5 del DM 161 del 10/08/2012" in quanto il sito di produzione e il sito di destinazione coincidono con le aree interessate dai lavori e dal bilancio delle terre interno al lotto emerge il riutilizzo della quasi totalità del materiale prodotto dagli scavi, a meno di una piccola parte percentuale (circa 96.000 mc) che saranno utilizzati per il ripristino di una cava dismessa, localizzata in prossimità della Fiumara Straface.

I materiali scavati di cui è previsto il riutilizzo per la formazione di rilevati saranno allocati presso le aree di deposito temporanee individuate lungo il tracciato e saranno successivamente trasferiti nelle aree d'impiego, dove verranno messi in opera.

A seguito di una valutazione preliminare eseguita per verificare la presenza di siti contaminati nelle aree interessate dal progetto, il Proponente esclude l'interferenza con i siti mappati nel Piano Regionale di Bonifica e ripristino ambientale delle aree inquinate della regione Calabria.

Con riferimento al Piano di campionamento delle indagini ambientali, il Proponente ha effettuato le analisi per la caratterizzazione ambientale su campioni di terre e/o di acqua sotterranea prelevati in corrispondenza di 102 sondaggi. In merito ai risultati delle analisi eseguite sui campioni di terreno il Proponente dichiara quanto segue:

"Le analisi eseguite sui campioni di terreno indicano che per il set di parametri considerato, sono state rilevate concentrazioni inferiori ai valori indicati nella Colonna A. per il parametro Idrocarburi C>12 la concentrazione rilevata è per il 91 % dei campioni inferiore ai valori della Colonna A, mentre per il restante 9% la concentrazione è compresa tra i limiti della Colonna A e quelli della Colonna B".

Per i campioni di acqua sotterranea il Proponente dichiara che "sono stati registrati valori generalmente inferiori ai limiti definiti nella tabella 2, dell'allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/06 e smi. Per tre parametri, Selenio, Benzo(a)pirene e Idrocarburi totali espressi come n-esano, sono stati rilevati casi di superamento dei limiti della tabella 3. Su un totale di 53 campioni i casi di superamento per il parametro Selenio sono cinque, per il parametro Benzo(a)pirene sono tre, mentre per gli Idrocarburi totali espressi come n-esano i casi di superamento sono quattro".

Dopo aver descritto le attività di campionamento da effettuarsi durante l'esecuzione dei lavori mediante caratterizzazione su cumuli e sul fronte di scavo per le gallerie, il Proponente descrive le procedure di gestione che intende attuare.

A seguito dell'indicazione dei volumi di scavo, il Proponente specifica come intende utilizzare gli stessi, descrivendo le operazioni di normale pratica industriale previste, tra cui il trattamento a calce / cemento.

Con riferimento all'individuazione dei percorsi previsti per il trasporto del materiale di scavo, il Proponente dichiara che *"la movimentazione dei materiali è stata studiata in modo da limitare il più possibile il transito di mezzi pesanti sulla attuale SS 106 storica. In particolare si prevede di sfruttare la viabilità principale solo dove questa è stata ammodernata (SS 106 bis) e non attraversa direttamente i centri abitati"*.

4.3.3 c. PMA (Relazione Generale e monografie Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, oltre alle planimetrie di ubicazione dei punti di misura di tutte le componenti):

Il Proponente ha provveduto a fornire un aggiornamento della Relazione Generale del monitoraggio e delle monografie delle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni con riferimento alle variazioni intercorse tra il Progetto Definitivo presentato a febbraio 2014, e il Progetto Definitivo modificato a seguito della richiesta d'integrazioni della Commissione Tecnica CTVIA, nel quale sono state previste: variazioni altimetriche della livelletta, variazioni nel numero e nella tipologia di gallerie, trincee, viadotti e in generale delle opere d'arte, nonché lo spostamento dei cantieri e degli impianti di betonaggio.

Il Proponente pertanto ha aggiornato le monografie del Piano di Monitoraggio Ambientale individuando nuove possibili localizzazioni dei punti di campionamento, anch'esse - come nella precedente proposta - soggette a verifica di fattibilità.

Infine il Proponente ha presentato le planimetrie aggiornate dei punti di monitoraggio per tutte le componenti ambientali.

4.3.4 d. Cantierizzazione:

Con la seconda ripubblicazione del 05/08/2014, il Proponente ha riemesso la Relazione di Cantierizzazione e ha ricalcolato il Bilancio delle terre e i relativi flussi di materiale.

Confrontandolo con il Progetto Definitivo (consegna febbraio 2014), per il quale il materiale in esubero ammontava a 158.000 mc, dei quali 100.000 riutilizzabili per la produzione di calcestruzzi previa frantumazione e vagliatura, il bilancio terre generale del Progetto Definitivo Integrato varia in riferimento al complessivo esubero di materiale proveniente da scavi, che ammonta a circa 468.000 mc; il materiale da avviare a frantumazione e vagliatura passa a circa 416.000 mc, da utilizzarsi per la produzione di calcestruzzi, misto stabilizzato e materiale drenante.

I restanti 52.000 (materiale non riutilizzabile) saranno conferiti a deposito definitivo, mentre nel Progetto Definitivo la quantità di materiale da mandare a deposito finale era pari a circa 58.000 mc.

Con riferimento ai singoli cantieri, il Proponente dichiara il seguente dettaglio di bilancio interno:

- **Settore C1 (da pk 0+000 a pk 6+650):** Non ci sono modifiche sostanziali rispetto a quanto dichiarato per il Progetto Definitivo, in quanto l'unica modifica riguarda parte del materiale necessario per il fabbisogno interno (1,5 milione di mc), che arriverà, oltre che dai Settori C3, C4 e C5, anche dal Settore C7 (gallerie artificiali e corpi stradali);
- **Settore C2 (da pk 6+650 a pk 12+490):** non ci sono modifiche sostanziali rispetto a quanto dichiarato per il Progetto Definitivo, in quanto l'unica modifica riguarda parte del materiale necessario per il fabbisogno interno (1,6 milione di mc), che arriverà solo dai Settori C4 e C6 e non più dal C5;
- **Settore C3 (da pk 12+490 a pk 18+500):** non ci sono modifiche sostanziali rispetto a quanto dichiarato per il Progetto Definitivo, in quanto l'unica modifica riguarda parte del materiale necessario per il fabbisogno interno (1,47 milione di mc), che arriverà, oltre che dai Settori C4, C5 e C7, anche dal Settore C6 (gallerie artificiali e corpi stradali);
- **Settore C4 (da pk 18+500 a pk 22+250):** non ci sono modifiche rispetto a quanto dichiarato per il Progetto Definitivo;
- **Settore C5 (da pk 22+250 a pk 25+800):** a differenza di quanto dichiarato per il Progetto Definitivo (esubero di circa 280.000 mc), il Settore C5 presenta un bilancio in esubero di circa 52.000 mc; i Settori di reimpiego restano invariati, mentre il deficit interno sarà compensato con apporti provenienti unicamente da C7;
- **Settore C6 (da pk 25+800 a pk 28+350):** a differenza di quanto dichiarato per il Progetto Definitivo (esubero di circa 400.000 mc), il Settore C6 presenta un bilancio in esubero di circa 536.000 mc; i

Settori di reimpiego sono il C2 e il C3. Inoltre, nel Progetto Definitivo il bilancio interno era ristabilito a seguito di materiale proveniente dal Settore C8 (GA Taviano e corpi stradali) per volumi pari a 180.000 mc, mentre, a seguito delle integrazioni, nel Progetto Definitivo Integrato il bilancio interno sarà ristabilito dai cantieri C7 e C8, per un volume pari a circa 750.000 mc.

- **Settore C7 (da pk 28+350 a pk 31+500):** a differenza di quanto dichiarato per il Progetto Definitivo (esubero di circa 530.000 mc), il Settore C7 presenta un bilancio in esubero di circa 821.000 mc; in particolare i materiali provenienti dagli scavi passano da 1.34 milioni di mc del Progetto Definitivo a circa 2 milioni di mc del Progetto Definitivo Integrato; i Settori di reimpiego sono C1, C3, C5 e C6, oltre che per il confezionamento di calcestruzzi, misto stabilizzato e materiale drenante, non previsto nel Progetto Definitivo. Il fabbisogno della tratta passa da circa 400.000 mc del Progetto Definitivo (ritombamento delle GA) a circa 1.2 milioni di mc del Progetto Definitivo Integrato; tale fabbisogno sarà bilanciato con materiali provenienti dai Settori C8 e C9.
- **Settore C8 (da pk 31+500 a pk 34+350):** a differenza di quanto dichiarato per il Progetto Definitivo (esubero di circa 185.000 mc), il Settore C8 presenta un bilancio in esubero di circa 266.000 mc; il Settore di reimpiego è il C7, oltre alle necessità per il confezionamento di calcestruzzi, misto stabilizzato e materiale drenante, non previsto nel Progetto Definitivo.
- **Settore C9 (da pk 34+350 a pk 38+000):** non ci sono modifiche rispetto a quanto dichiarato per il Progetto Definitivo, a meno dei volumi di esubero finale, previsto per il Progetto Definitivo Integrato per un volume pari a circa 100.000 mc, mentre nel Progetto Definitivo era pari a circa 58.000 mc. Il sito di deposito finale cambia: infatti il materiale in esubero sarà allocato nell'area di deposito definitivo D2, nei pressi della Fiumara Straface (nel progetto Definitivo era prevista la sistemazione dei materiali in esubero nei pressi del Torrente Ferro).

In conclusione, le differenze riscontrate tra il bilancio delle terre complessivo relativo al Progetto Definitivo Integrato e quelli calcolati in sede di Progetto Preliminare e di Progetto Definitivo sono riportati nella seguente tabella:

	<i>Progetto Preliminare</i>	<i>Progetto Definitivo</i>	<i>Progetto Definitivo Integrato</i>
<i>Produzione</i>	6.844.400 mc (teoricamente reimpiegabili al 100%)	7.161.000 mc (interamente reimpiegati)	8.944.438 mc
<i>Fabbisogno</i>	6.100.300 mc	7.002.824 mc	8.476.606 mc
<i>Materiale da cava</i>	655.700 mc	0 mc	0 mc
<i>Inerti per cls</i>	0 mc	100.000 mc	416.000 mc (cls, misto stabilizzato, materiale drenante)
<i>Esubero</i>	1,4 milioni di mc	58.176 mc	52.000 mc

Con riferimento agli impianti di betonaggio, si rilevano le seguenti modifiche tra Progetto Definitivo e Progetto Definitivo Integrato:

- Nel PD l'impianto di betonaggio Sirjo 1 era localizzato nel Settore C4 e si prevedeva una produzione pari a 500.000 mc; nel PDI tale impianto di betonaggio si localizza nel Settore C3 e la produzione prevista scende a 421.377mc.
- Nel PD l'impianto di betonaggio Sirjo 2 era localizzato nel Settore C6 e si prevedeva una produzione pari a 185.000 mc; nel PDI tale impianto di betonaggio si localizza nel Settore C5 e la produzione prevista sale a 332.945 mc.
- L'impianto di betonaggio Sirjo 3 è confermato nel Settore C7, ma la produzione raddoppia, passando dai 225.000 mc previsti dal PD ai 472.925 mc previsti dal PDI.

4.3.5 Soluzioni progettuali richieste dai Comuni quali opere compensative:

In sede di Conferenza dei Servizi, convocata dal MIT in data 02/07/2014, si sono svolti una serie di tavoli tecnici ai quali hanno partecipato i sindaci dei Comuni coinvolti e i rappresentanti della Regione Calabria al fine d'individuare un'adeguata redistribuzione delle opere compensative tra i comuni.

Per ogni singolo comune sono stati individuati specifici interventi progettuali integrativi, tra cui alcuni interventi lungo linea e fuori asse, riportati nel precedente paragrafo 4.2, quali:

- Copertura tratto in trincea collocato tra il viadotto Pagliaro e il ponte Albidona (richiesta del Comune di Trebisacce);
- Completamento dell'intervento di riqualifica della SP 153, nel tratto di strada che congiunge lo

svincolo di Albidona e il Comune (richiesta del Comune di Albidona);

- Realizzazione di uno svincolo, unione della galleria Amendolara II e Amendolara III (richiesta del Comune di Amendolara).

Le modifiche progettuali e gli interventi compensativi richiesti dai comuni e trasmessi in forma preliminare dal Proponente con la documentazione integrativa del 24/07/2014 e oggetto di pubblicazione in data 05/08/2014, relativamente a quanto sopra esposto risultano in generale motivati ed adottabili, ad esclusione della richiesta di realizzazione dello svincolo di Amendolara, per il quale si conferma l'opportunità di eliminazione in ottemperanza alla specifica prescrizione della Delibera CIPE 103/2007.

Gli altri interventi richiesti dai comuni, non localizzati lungo l'infrastruttura, dovranno essere definitivamente concordati con gli Enti locali e sviluppati con la progettazione esecutiva.

A questo proposito, il presente parere, contiene tutte le osservazioni trasmesse relative all'opera e risponde attraverso il quadro prescrittivo esclusivamente alle istanze di carattere ambientale.

5. VERIFICA DI OTTEMPERANZA

Il Progetto Preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del DLgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal CIPE con la Deliberazione n. 103 del 2007 e pubblicata sulla G.U.R.I. n. 123 del 13 maggio 2008.

Le prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPE 103/2007 riguardano aspetti generali relativi all'intero progetto e problematiche specifiche di singoli tratti, opere e svincoli.

Il Progetto Definitivo e le successive modifiche introdotte a seguito delle integrazioni sviluppate dal Proponente, risulta sostanzialmente conforme al preliminare nel primo tratto (fino al km 18 circa) e presenta variazioni sostanziali nel secondo tratto (dal km 18 a fine lotto), soggetto a nuova procedura di compatibilità ambientale.

Pertanto, l'ottemperanza è stata verificata con riferimento all'intero progetto definitivo aggiornato per le prescrizioni a carattere generale, mentre si è tenuto conto di prescrizioni specifiche per le opere invariate rispetto al Progetto Preliminare.

Si segnala che a seguito della richiesta di integrazioni n. 1, il Proponente ha trasmesso una specifica Relazione di Ottemperanza. Sulla base di tale documento e dell'intera documentazione progettuale è stata sviluppata la presente verifica di ottemperanza, i cui risultati riportati nella tabella allegata.

5.1 CONCLUSIONI DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA

Ai fini della Verifica di Ottemperanza, si evidenzia che:

- risultano OTTEMPERATE le seguenti:
 - Prescrizioni: 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 30, 31, 32, 34, 35, 36;
 - Raccomandazioni: a, d, e, f, g, h, i.
- Risultano NON APPLICABILI le seguenti:
 - Prescrizioni: 27, 28, 29;
- Risultano RECEPITE le seguenti:
 - Prescrizioni: 24, 25;
 - Raccomandazioni: b, c.
- Risultano non di competenza della CTVIA la verifica delle seguenti Prescrizioni:
 - Prescrizioni: 3, 7, 33.

Per le note relative alle singole prescrizioni si rimanda alla tabella sotto riportata.

5.2 TABELLA DI OTTEMPERANZA
5.2.1 Prescrizioni

N.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA
1.	<p>Recepire e sviluppare, col dettaglio adeguato alla relativa fase di progettazione, le misure di mitigazione e compensazione previste nel Progetto preliminare, nello Studio d'impatto ambientale e nelle sue integrazioni;</p>	<p>Le scelte promosse dal Progetto Definitivo ottimizzano e potenziano le opere previste dal Progetto Preliminare, ridefinendone i contenuti secondo i criteri dell'ecologia applicata e incrementando le misure compensative per l'ottenimento di livelli superiori di sostenibilità ambientale, soprattutto nelle aree SIC e nei nodi sensibili di interferenza lungo il tracciato.</p> <p>In generale il potenziamento delle opere di mitigazione, con interventi di rinaturazione lungo il tracciato, è stato predisposto per garantire un'efficace funzione schermante che incide positivamente sulla riduzione degli impatti paesaggistici ma anche su quelli ambientali in senso lato. Infatti le fasce di vegetazione svolgono importanti funzioni, sia in termini di regolazione delle condizioni microclimatiche che dei flussi materici. Le fasce arboreo-arbustive, potenziate in estensione, numero e varietà di specie, fungeranno quindi da connettivo ecologico diffuso, trasformandosi in una rete di microcorridoi e di piccole unità di habitat.</p> <p>Ulteriori benefici indotti dal potenziamento della vegetazione riguardano gli impatti relativi alla componente aria per la capacità rimediante delle fitomasse nel controllare i flussi d'aria ed assorbire gli inquinanti. La disposizione della vegetazione, prevalentemente parallela al tracciato stradale, costituisce un network di ecosistemi su larga scala e assume un ruolo determinante non solo per la funzione di mitigazione degli impatti rappresentati dagli inquinanti atmosferici, ma anche per la possibilità di porre le basi all'insediamento di nuove naturalità.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
2.	<p>Estendere l'altezza dei filari in corrispondenza delle barriere antirumore - ove previste - oltre l'altezza di queste ultime;</p>	<p>Il Progetto Definitivo estende la formazione delle fasce vegetazionali lungo l'intero sviluppo delle barriere antirumore in legno, con l'obiettivo di mitigarne gli impatti visivi e garantire un'efficace inserimento paesaggistico dell'opera infrastrutturale.</p> <p>Le fasce arboreo-arbustive, predisposte per la mitigazione delle barriere, sono state progettate tenendo conto del massimo sviluppo altimetrico raggiungibile a maturità degli individui arborei, nel rispetto dell'art. 26 comma 3 del DPR 16 dicembre 1992, n. 495 - Nuovo Codice della Strada, nonché dell'art. 892 del Codice Civile (distanze dai confini), al fine di garantire le distanze di sicurezza tra le alberature e la recinzione stradale e/o i confini.</p> <p>Si valuta che le specie arboree individuate garantiranno un efficace mascheramento delle barriere antirumore entro circa 6 anni all'impianto, che avverrà in seguito al completamento delle rispettive barriere acustiche secondo la tempistica individuata nel cronoprogramma.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente</p>
3.	<p>Rivestire le pile dei viadotti, almeno alla base, e realizzare i muri di qualunque tipo con pietrame da spacco del tipo locale, per favorire l'inserimento dell'opera e la mitigazione dell'impatto;</p>	<p>Per favorire l'inserimento dell'opera e la mitigazione dell'impatto dei viadotti sono state sviluppate delle soluzioni di maggiore trasparenza attraverso il ricorso a luci di campata maggiore ed utilizzo di travi ad altezza variabile.</p>	<p>Di competenza MIBAC</p>
4.	<p>Con riferimento alle opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione, da eseguire in ogni caso per</p>	<p>Gli interventi di ripristino sono finalizzati a favorire la riqualificazione ambientale delle aree coinvolte e dalla cantierizzazione e, nello specifico, tenderanno alla ricostituzione delle condizioni paesaggistico - ambientali ante operam, rilevate attraverso la fotointerpretazione delle riprese aeree opportunamente</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni</p>

<p>formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>	<p>ciascuna area di cantiere e di deposito del materiale di scavo: documentare la situazione ante operam con speciale riferimento ai profili naturalistico paesaggistico; prevedere soluzioni di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturalizzazione coerenti con lo stato dei luoghi precedente la realizzazione dell'opera (salvi gli interventi di ingegneria ambientale previsti e prescritti) attraverso un'adeguata progettazione paesaggistica e di opere di rinaturalizzazione, anche agricola; inquadrare le opere nell'obiettivo di integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione nell'ambiente circostante e adottare specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale; fare ricorso prevalentemente a tecniche di ingegneria naturalistica, adottando ove possibile, le "linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; prevedere l'accantonamento e la conservazione dello strato di humus delle aree che saranno utilizzate quali cantieri e depositi temporanei e definitivi per il successivo reimpiego;</p>	<p>verificate in campo con sopralluoghi. Si prevedono soluzioni riferibili alle seguenti tipologie: - interventi di ripristino della funzionalità agricola, per le aree coltivate, che saranno restituite ai proprietari successivamente alla dismissione dei cantieri; - interventi di ripristino forestale, per le aree interessate da vegetazione di tipo naturale. Per quanto riguarda la scelta delle specie vegetali sono stati individuati ambiti territoriali caratterizzati da una stessa tipologia di serie di vegetazione, ovvero dal medesimo insieme di appartengono a successioni temporali aventi come stadio finale la stessa vegetazione naturale potenziale, ovvero la vegetazione che ciascun sito potrebbe ospitare, nelle attuali condizioni climatiche e pedologiche, in assenza di disturbo. L'area di progetto è stata analizzata dal punto di vista bioclimatico e litologico, per poi procedere a sopralluoghi in campo atti a definire dal punto di vista fitosociologico (studiando le caratteristiche floristiche, fisionomiche e sindinamiche) sia le comunità vegetali che costituiscono la potenzialità degli ambiti di intervento, sia le cenosi che le sostituiscono a causa del disturbo antropico già esistente e che costituiscono al passare del tempo la successione di ricostituzione della vegetazione potenziale. In questo contesto metodologico sono stati individuati i modelli di riferimento per le specie da impiegare nelle opere di ripristino ambientale. L'obiettivo è ricostruire, tramite impianti mirati, comunità vegetali che abbiano caratteristiche quanto più prossime a quelle delle fitocenosi che naturalmente si insiederebbero nell'area o che possano fungere da precursori di queste. Oltre alle caratteristiche bioclimatiche del territorio sono state prese in considerazione le condizioni topoclimatiche delle aree d'intervento e le tipologie di vegetazione attualmente insediate nelle stesse. I modelli sono stati pertanto differenziati allo scopo di ottenere la massima coerenza dal punto di vista ecologico e paesaggistico degli impianti previsti. Tali informazioni di scala vasta, acquisite dalle carte tematiche (Carta del Fitoclima), dalla letteratura esistente e dai dati disponibili (ARPA), sono state poi verificate tramite sopralluoghi in campo. Ove necessario, nella definizione dei modelli di vegetazione, sono state introdotte le dovute correzioni al fine di tenere nella giusta considerazione gli effetti del topoclima e le interazioni con la componente edafica</p>
<p>Da completare in fase di progettazione l'esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche sviluppate dal Proponente.</p>	<p><u>Opere di mitigazione e compensazione ambientale</u> Gli interventi di mitigazione e compensazione relativi alle aree interne ed esterne alle recinzioni saranno realizzati non appena completati i lavori stradali principali e secondo la tempistica individuata nel cronoprogramma. In particolare gli inerbimenti delle scarpate saranno realizzati immediatamente dopo la configurazione delle stesse, in maniera da proteggere la superficie e limitare l'erosione superficiale dovuta al dilavamento delle acque meteoriche, mentre le fasce di vegetazione ed i filari, non interferenti con la viabilità provvisoria di cantiere, saranno realizzati ad ultimazione delle opere strutturali. In generale gli interventi di mitigazione saranno avviati appena disponibili le aree, anticipando quanto possibile la piantumazione per ottimizzare i benefici in termini paesaggistici e di miglioramento della qualità ambientale, apprezzabili normalmente dopo alcuni anni dall'impianto.</p>	<p>Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura; anticipare in particolare le opere di compensazione previste per i Sic nonché attivare tutte le procedure necessarie al fine di potenziare il raccordo tra la A3 (Svincolo di Firmo) e la SS 106 Jonica (Svincolo di Sibari) attraverso il potenziamento della SS 534;</p>
<p>OTTEMPERATO</p>	<p>Potenziamento del raccordo tra la A3 (Svincolo di Firmo) e la SS 106 Jonica (Svincolo di Sibari)</p>	<p>5.</p>

109



	<p>Il Progetto Definitivo ha tenuto conto delle caratteristiche stradali del Megalotto 4 (ammodernamento della SS 534), che prevede una carreggiata a doppia corsia per senso di marcia. Inoltre, al fine di potenziare ulteriormente il collegamento A3 (Svincolo di Firmo) - SS 106 Jonica (Svincolo di Sibari) e tener conto degli importanti volumi di traffico previsti in particolare "verso e dall'autostrada SA/RC", è stata elaborata una ottimizzazione dell'intersezione prevedendo la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati in sostituzione della rotatoria ellittica, con conseguente miglioramento della sicurezza e potenziamento delle rampe di collegamento tra i due Megalotti.</p>		
<p>6.</p> <p>Realizzare interventi di compensazione ambientale per un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA e, oltre a tali interventi, ridimensionare e riconfigurare la SS 106 Jonica attualmente impiegata come strada di scorrimento in modo da: 1) ricalificarla in coerenza con la sua nuova destinazione intercomunale e suburbana; 2) limitare l'effetto di cesura del territorio che essa attualmente realizza; 3) provvedere i tratti urbani o suburbani di marciapiedi; 4) prevedere ampi tratti di piste ciclabili; 5) sostituire gli attuali svincoli con rotatorie rinaturando la relativa area;</p>	<p>In relazione all'applicazione della prescrizione in argomento, ed a seguito delle richieste pervenute da Enti Terzi, il Contraente Generale ha provveduto, in sede di Progetto Definitivo, a svilupparne le parti conformi alle finalità della prescrizione stessa.</p> <p>Il corrispettivo per il recepimento della suddetta prescrizione è stato valorizzato nel Progetto Definitivo forfettariamente nella categoria del computo "MA - Mitigazioni ambientali - altri oneri", con gli articoli PA.OC.001 ÷ 4 (pari complessivamente a € 14.089.184).</p> <p>Nell'ambito delle integrazioni di cui alla relazione LO716CD1301T00 IV00 GEN RE 01 A, sono stati sviluppati ulteriori elaborati grafici ed un computo metrico estimativo degli interventi previsti al fine di qualificare l'importo suddetto.</p> <p>Rispetto a tale valorizzazione inoltre, a seguito dell'integrazione n.19 richiesta dalla Commissione CTVA, tale importo è stato incrementato in funzione degli interventi definiti COM01 (impianti di boschi) e COM02 (siepi di connessione biologica).</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>	
<p>7.</p> <p>Presentare alle Autorità competenti a tutelare le zone archeologiche un progetto che: 1) riconfiguri e attrezzi il tratto della SS 106 Jonica attuale che coincide con l'area archeologica di Sibari privilegiandone l'uso a servizio dell'area stessa una volta che l'opera in progetto sia in esercizio; 2) preveda, in occasione dei lavori di cui al precedente punto 1), studi, sondaggi e scavi - da svolgere in convezione con istituzione universitaria italiana o straniera - in un'area significativa a valorizzare l'area stessa e i reperti eventualmente risultanti da detti scavi; 3) realizzare le opere e i lavori di cui ai punti 1) e 2) conformemente agli atti e alle prescrizioni impartite dalle Autorità competenti; 4) destinare alle attività di cui ai punti 2 e 3 un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la</p>	<p>Nell'ambito della riqualificazione dell'area archeologica di Sibari, sono stati previsti degli interventi in conformità alle indicazioni impartite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria (rif. nota 18285 del 03.12.2012). In particolare sono stati predisposti un insieme di interventi compensativi assimilabili ad un masterplan ad indirizzo paesaggistico in grado di interpretare e indirizzare le vocazioni del territorio e di rafforzare le caratteristiche di vivibilità e visibilità dell'area, nel pieno rispetto delle consistenze archeologiche e ambientali. Nello specifico il progetto sviluppato mira a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ conservare e valorizzare le testimonianze archeologiche; ▪ rendere agevole la fruizione turistica del sito anche attraverso la riqualificazione dei percorsi esistenti; ▪ comunicare la forma e la struttura dell'insediamento antico, utilizzando i materiali del paesaggio per rendere leggibili segni presenti ma non visibili; ▪ connettere il sito archeologico al sistema paesaggistico e ambientale in cui è inserito attraverso le trame vegetali; ▪ realizzare la connessione pedonale dell'area archeologica di Parco Cavallo con l'area denominata 'Prolungamento Strada' attraverso un sottopasso. <p>Sono stati pianificati infine una serie di ampliamenti e nuove zone di scavo all'interno dell'area archeologica di Sibari come risulta dagli elaborati sviluppati, nonché sono stati previsti una serie di interventi di restauro da effettuare sulle strutture esistenti e di nuovo rinvenimento.</p> <p>Il corrispettivo per il recepimento di tale prescrizione è valorizzato forfettariamente nella categoria del computo "MA - Mitigazioni ambientali - altri oneri", con l'art.PA.OC.005 ed è pari a € 14.089.184.</p>	<p>Di competenza MIBAC</p>	

<p>procedura di VIA;</p>	<p>Il Progetto Definitivo definisce nel dettaglio le opere di mitigazione e compensazione ambientale relative sia ai S.I.C. che all'intervento nel suo complesso.</p> <p>Il progetto prevede inoltre l'attraversamento della ZPS "Alto Ionio Cosentino" (IT9310304), in corrispondenza di due bracci periferici della ZPS, uno dei quali si sovrappone quasi perfettamente con il SIC "Fiumara Saraceno" mentre l'altro, più a nord, corrisponde all'asse fluviale del Torrente Ferro.</p> <p>Il Progetto Definitivo conferma le previsioni relative alla ricostituzione della vegetazione ripariale del Progetto Preliminare, ma definisce anche ulteriori interventi compensativi con l'obiettivo di favorire il ripristino di equilibri naturali, il normale dinamismo della vegetazione e giungere a condizioni più stabili ed in equilibrio.</p> <p>Nel rispetto delle norme stabilite dal Regolamento dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) della provincia di Cosenza (2005), sono stati predisposti interventi selvicolturali orientati al miglioramento, preservazione e conservazione della fitocenosi presenti nelle aree prossime al nuovo tracciato stradale ed esterne all'alveo attivo.</p> <p>Nello specifico si prevede la pulizia dell'area, il decespugliamento di specie alloctone ed erbe infestanti, il rinfoltimento delle chiarie con piantagione di essenze arboree ed arbustive a prevalenza di Pinus halepensis.</p> <p>Inoltre, la costruzione dei viadotti che attraverseranno le fiumare si atterrà alle prescrizioni indicate nel paragrafo "Misure di contenimento degli impatti (aree di cantiere, percorsi di mezzi d'opera, aree di lavorazione)".</p> <p>Per bilanciare la riduzione di naturalità sull'alveo del fiume è previsto anche di migliorare lo status della vegetazione ripariale nei tratti immediatamente a monte ed a valle del punto di attraversamento, per una lunghezza complessiva di 150 m, su entrambe le rive.</p> <p>Gli interventi comprenderanno la messa a dimora delle specie erbacee, arbustive ed arboree che caratterizzano il popolamento vegetale autoctono delle fiumare, in primo luogo oleandro (Nerium oleander) e tamerici (Tamarix gallica, Tamarix africana). Altre essenze utilizzate saranno lentisco (Pistacia lentiscus), cisto di Montpellier (Cistus monspeliensis), perpetuum d'Italia (Helichrysum italicum) e cannuccia di palude (Phragmites australis). Nella fascia arretrata si farà impiego del pino d'Aleppo (Pinus halepensis), così da riprodurre la vegetazione già naturalmente insediata in questi contesti.</p>
<p>PROGETTAZIONE</p> <p>Contenere i seguenti accorgimenti progettuali: a) approfondire mediante apposito studio l'inserimento paesaggistico dell'opera; b) allungare i viadotti in coincidenza dei sovrappassi e degli attraversamenti in modo da evitare rilevati alti e favorire ulteriormente la permeabilità dell'infrastruttura agli ecosistemi; c) contenere entro 2-2,5 m l'altezza massima del rilevato previsto nella Piana di Sibari, fatte salve le esigenze degli attraversamenti e garantendo la necessaria permeabilità faunistica; d) includere una specifica</p>	<p><u>Punto a)</u> Gli interventi di mitigazione ed inserimento paesaggistico - ambientale, potenziati rispetto al Progetto Preliminare, hanno interessato, in particolare, la formazione delle fasce arboree ed arbustive, la rinaturalizzazione degli imbocchi delle gallerie, il ripristino della vegetazione ripariale, la sistemazione naturalistica di tombini, sottopassi faunistici, ecodotti, aree di svincolo e rotatorie. In generale il potenziamento della vegetazione è stato previsto per garantire un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato. Infatti, le fasce di vegetazione a struttura lineare svolgono importanti funzioni, sia in termini di regolazione delle condizioni microclimatiche che dei flussi materici, abiotici e biotici, rappresentando un connettivo diffuso, in una rete di microcorridoi e di piccole unità di habitat.</p> <p><u>Punti b-c-d-e-f)</u> Nel tratto dal km 0+000 al km 18+700 il tracciato altimetrico è stato reso congruente al rilievo</p>

OTTEMPERATO

Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente

OTTEMPERATO

Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

<p>relazione tecnica che dettagli le modifiche e le motivazioni delle scelte altimetriche del rilevato al fine di perseguire l'obiettivo di cui alla lettera precedente; e) ridefinire di conseguenza la scelta del sottopasso piuttosto che del sovrappasso per risolvere i problemi di viabilità interferita; f) garantire ove possibile la permeabilità dei fondi agricoli;</p>	<p>aggiornato, e, dove tecnicamente possibile, è stata modificata la livelletta di progetto lungo l'intero tratto della piana in modo da contenere l'altezza dei rilevati entro 2 - 2,5 m, fatte salve le esigenze degli attraversamenti e garantendo la necessaria permeabilità faunistica.</p> <p>Il tratto che si sviluppa complessivamente dal km 18+700 a fine tracciato, invece, è stato sviluppato sulla base delle varianti di tracciato apportate in fase di Progetto Definitivo, nonché quelle approfondite in seguito alle richieste di integrazione della Commissione CIVA.</p> <p>Al fine di garantire la massima trasparenza e permeabilità dell'infrastruttura in tale configurazione, per i viadotti sono state adottate luci maggiori rispetto a quelle previste nel Progetto Preliminare, incrementate fino a 100m per i viadotti Avena, Stelitano, Celogreco, Straface e Forno.</p> <p>Unitamente all'incremento della luce è stato ridotto il numero di pile, adottando per i viadotti della Piana una pila unica a sostegno di entrambi gli impalcati, e per quelli della tratta centrale pile uniche a sostegno di un unico impalcato (reso possibile dall'avvicinamento delle due carreggiate in presenza di gallerie artificiali).</p> <p>Relativamente ai corpi stradali, infine, è stata rispettata la rete stradale esistente e quindi la suddivisione e l'accesso ai fondi, riportando tutte le opere di scavalco o sottopasso necessarie in asse con le viabilità esistenti.</p>	<p>In ottemperanza alla prescrizione, per lo svincolo di Albidona è stata studiata l'ipotesi di inserire un cambio di corsia.</p> <p>Questa soluzione avrebbe consentito di effettuare le manovre di immissione ed uscita solo in direzione nord, lasciando la possibilità di effettuare le altre due manovre (immissione/uscita nella direzione sud) dal precedente svincolo di Trebisacce.</p> <p>Successivamente vista la forte penalizzazione per gli utenti diretti verso sud e la necessità di realizzare una viabilità di collegamento completa ed a forte impatto ambientale, nel Progetto Definitivo è stato previsto uno svincolo completo e a minor ingombro.</p> <p>L'ipotesi di eliminazione completa dello svincolo inoltre è stata scartata in quanto, rispetto alla configurazione di svincoli proposta dal CIPE, nel Progetto Definitivo è venuta meno la funzionalità completa dello svincolo di Trebisacce (in accordo alle linee guida per la progettazione della sicurezza emanate da ANAS a Dicembre del 2009, sono da evitare variazioni delle dimensioni di piattaforma immediatamente a ridosso degli imbocchi della stessa).</p> <p>Come dimostrato nello schema di flussi di traffico I9-a1, in assenza dello svincolo di Albidona, i veicoli provenienti da nord con necessità di uscire a Trebisacce, sarebbero o dovuti uscire a Roseto percorrendo circa 16 km di SS106 Jonica esistente (in quanto tecnicamente, come precedentemente detto, non è stato possibile prevedere le manovre da nord dello svincolo Trebisacce), o in alternativa avrebbero dovuto percorrere la nuova infrastruttura sino allo svincolo di Cerchiara di Calabria - Francavilla per circa 24 km e poi tornare indietro verso Trebisacce per altri 8 km.</p> <p>Dal punto di vista ambientale, la necessità di percorrere tratte stradali più lunghe in assenza dello svincolo, ed il conseguente aumento dei flussi di traffico sulla viabilità esistente, avrebbe generato impatti maggiori sull'atmosfera.</p> <p>Relativamente allo svincolo di Amendolara invece, conformemente alla presente prescrizione, nonché alla n. 36, è stato eliminato.</p>	<p>OTTEMPERATO PER LO SVINCOLO DI AMENDOLARA</p> <p>Per lo svincolo di Albidona è stato previsto uno schema con geometria più compatta. Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere.</p>
<p>11. Contenere dettagliati studi e prevedere modalità di scavo delle gallerie Acqua Salsa e Della Monaca tali da escludere l'insorgenza di ulteriori fenomeni di instabilità;</p>	<p>La necessità di prevedere modalità di scavo tali da escludere l'insorgenza di fenomeni di instabilità relativamente agli attraversamenti in sotterraneo nella zona di Roseto (che originariamente comprendevano le gallerie Acqua Salsa e Della Monaca) ha condotto allo studio di una variante planimetrica, determinata a valle di una campagna di indagini ampiamente sviluppata.</p>	<p>OTTEMPERATA</p> <p>Da approfondire in sede esecutiva in ragione della variante proposta e della verifica di stabilità dei versanti interessati.</p>	

<p>12.</p>	<p>Per le gallerie comprendere ulteriori indagini in sito e in laboratorio, anche mediante l'utilizzo di modelli di propagazione, per dettagliare i valori di accelerazione ai fini della valutazione dell'impatto delle vibrazioni secondo le norme UNI 9614 e UNI 9916; all'esito, tenendo conto anche della necessaria documentazione testimoniale sullo stato di fatto adottare sistemi di scavo e/o scelte progettuali (comprese eventuali varianti locali di tracciato) atte a contenere gli effetti di possibili fenomeni di vibrazione in modo da escludere ogni tipo di pregiudizio, anche solo potenziale, a persone o edifici.</p>	<p>In merito a tale prescrizione vengono fornite indicazioni relativamente ai potenziali fenomeni vibrazionali che potrebbero essere indotti sulle preesistenze interferenti con il tracciato delle opere in sotterraneo del Megalotto 3 della SS 106 Jonica. In particolare si è fatto riferimento a quelli previsti per le gallerie del Megalotto 3. Gli esiti del monitoraggio ambientale eseguito sul Megalotto 1, infatti, hanno mostrato chiaramente che, nel corso delle operazioni di scavo delle gallerie, non si sono registrati superamenti della soglia del disturbo indicata in 77 dB dalla norma UNI 9614 per edifici residenziali nel periodo di riferimento diurno. Considerando, quindi, che i fenomeni vibrazionali monitorati si sono propagati in ammassi dalla caratteristica di rigidità sensibilmente migliore a quelli delle gallerie del Megalotto 3, è lecito attendersi che il disturbo indotto sugli edifici interferenti sarà al più uguale a quello riscontrato nelle esperienze simili prese come riferimento. Considerato, inoltre, che gli edifici potenzialmente soggetti a disturbi di carattere vibrazionale (zona imbocco nord Roseto 1 e zona centrale Galleria Roseto 2) sono costituiti da una struttura in c.a. composta di 2 piani più una copertura, si è proceduto alla stima del valore di accelerazione massima ponderata.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
<p>AMBIENTE IDRICO</p>	<p>13.</p>	<p>Come stabilito nelle Norme di Attuazione e Misure di salvaguardia PAI Regione Calabria, lo studio idraulico redatto in corrispondenza degli attraversamenti di "Aree di Attenzione" fornisce i necessari interventi di mitigazione del rischio idraulico eventualmente prodotto. Nel caso di attraversamenti di aree non vincolate dal PAI Regione Calabria, saranno comunque predisposte misure atte a prevenire il dilavamento di inquinanti. In particolare in prossimità delle aree di cantiere verranno realizzati degli impianti di depurazione che prevedono un trattamento chimico fisico per la depurazione delle acque ed un processo di "filtrazione" per i fanghi prodotti.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
<p>14.</p>	<p>Comprendere uno specifico studio idraulico sulla possibile influenza dei cantieri destinati alla realizzazione dei viadotti sulle fiamme sul regime delle acque che comprenda la misura da adottare in caso di emergenza alluvionale in corso d'opera;</p>	<p>Al fine di limitare le interferenze tra i corsi d'acqua e le attività legate alla realizzazione dell'opera in progetto, i cantieri fissi sono stati ubicati al di fuori delle aree di potenziale esondazione dei corsi d'acqua, quali definite nello studio idraulico del Progetto Definitivo in accordo con la normativa vigente e con le linee guida del Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Calabria. Nelle zone di potenziale interessamento della piena con tempo di ritorno di 200 anni sono dunque previste solo le attività strettamente collegate con la realizzazione dei viadotti (pile e fondazioni); si prevede inoltre che tali attività siano limitate ai soli mesi asciutti che, visto il regime torrentizio di questi corsi d'acqua, corrispondono in sostanza a periodi di secca degli alvei; in questo modo viene di fatto notevolmente limitato il rischio di interferenza tra le lavorazioni e il deflusso superficiale. A tal fine, è stato prodotto uno studio idrologico per l'individuazione dei periodi ottimali di intervento in alveo (cosiddetto periodo asciutto), la cui definizione è finalizzata alla esatta programmazione temporale degli interventi. Dallo studio effettuato, risulta che nei mesi di maggio-settembre la precipitazione con tempo di ritorno di 10 anni è inferiore al valore dell'evapotraspirazione potenziale; durante questi mesi sono dunque da attendersi condizioni operative ottimali per le lavorazioni in alveo, potendo presumere che l'alveo sia asciutto. In tali mesi verrà dunque concentrata l'attività dei cantieri relativi alla realizzazione delle opere in alveo (fondazioni e pile dei viadotti).</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>

[Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below it.]

		<p>Tale situazione è tuttavia quella limite di alveo del tutto asciutto, pertanto anche periodi non significativamente diversi da questi, non avranno alcuna influenza sul regime delle acque.</p>	
15.	<p>Nei successivi livelli di progettazione, per i profili idraulici non calcolati con le formule di moto permanente, deve essere data dimostrazione dell'ammissibilità delle semplificazioni adottate;</p>	<p>Nel Progetto Definitivo - in relazione alle varianti sviluppate e al rilievo celerimetrico effettuato in corrispondenza di ciascun torrente - sono stati trattati in moto permanente gli attraversamenti relativi ai corsi d'acqua Raganello, Caldana, Castiglione, Satanasso, Saraceno, Pagliaro, Monaco, Forno, Avena, Potresino, Strataface, Della Donna, Ferro.</p> <p>Lo schema di verifica in moto permanente non è stato applicato solo nei casi in cui risultano verificate entrambe le seguenti condizioni:</p> <p>1) la distanza tra impalcato e fondo alveo è tale da poter escludere l'ipotesi di insufficiente capacità idraulica per la portata con tempo di ritorno duecentennale;</p> <p>2) le pile sono impostate in modo da non interferire con l'alveo di piena.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
16.	<p>Per i tombini è da considerare la possibile ostruzione da parte del materiale galleggiante trasportato e quindi è necessario valutare l'eventuale necessità di aumentare la sezione o di prevedere monte opere di trattenuta;</p>	<p>Nell'ambito della progettazione definitiva le sezioni utili al deflusso delle acque sono state determinate tenendo in conto del potenziale passaggio di materiale in sospensione o in galleggiamento.</p> <p>Nello specifico, il funzionamento a superficie libera è garantito nel caso in cui l'energia a monte dell'opera non superi 1,5 volte l'altezza del tombino, ossia $E \leq 1.5 D$.</p> <p>Si è tenuto in conto inoltre della notevole capacità di trasporto solido di alcuni alvei e della potenziale parziale ostruzione della sezione di passaggio da parte del materiale galleggiante, imponendo che la capacità della sezione di imbocco sia verificata se il riempimento, calcolato come $r = E^2/D$ (dove $E =$ carico idraulico a monte dell'imbocco e $D =$ l'altezza totale dell'opera) sia pari o inferiore al 90%.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
17.	<p>È necessario prevedere dispositivi anticallamento a monte e a valle utilizzando materiali che assicurino la durabilità nei confronti del trasporto solido.</p>	<p>Il Progetto Definitivo affronta in dettaglio il tema dello scalzamento al piede delle pile interessate dal deflusso tramite l'applicazione delle due formule più utilizzate in letteratura: Breusers (1977) e Colorado State University (originariamente proposta da Richardson, 1990 ed implementata nella circolare HEC18 della Federal Highway Association (FHWA)).</p> <p>Entrambe le formulazioni hanno mostrato come la profondità di scalzamento sulle fiamme principali in occasione della piena di riferimento possa essere dell'ordine di alcuni metri. L'espressione della CSU, nella formulazione rivista da Mueller, in particolare, ha consentito di valutare la riduzione dello scalzamento conseguente ad un intervento di protezione delle pile in alveo da realizzarsi con pietrame di grande pezzatura. Il criterio di dimensionamento delle protezioni è stato quello di limitare la profondità di scalzamento attesa fino alla quota dell'estradosso di fondazione, in modo da evitare che i plinti di fondazione stessi possano essere interessati dalla corrente.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
<p>ATMOSFERA</p>		<p>Confermare, anche mediante predisposizione di opportune modellistiche che tengano conto delle particolari condizioni morfologiche dei siti, che in fase di realizzazione dell'opera gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e di altri inquinanti) non determinino il superamento dei valori di legge.</p>	<p>In fase previsionale del Progetto Definitivo è stato effettuato uno studio basato sul modello di simulazione proposto dalla Linea Guida di Arpa Toscana, di cui alla Deliberazione di Giunta Provinciale n. 213 del 3.11.2009, non essendo disponibile una linea guida analoga da parte della Regione Calabria.</p> <p>Attraverso la linea guida è stato possibile prevedere le emissioni di polveri attraverso l'analisi dei processi di produzione senza e con abbattimento in base alla dimensione del particolato.</p> <p>Il modello proposto fornisce valori di soglia basati sulla forma e la dimensione della sorgente. Le valutazioni effettuate sono adeguate per sorgenti che possono essere ricondotte ad aree con emissioni uniformi aventi dimensioni lineari inferiori ai 100 m come nel caso delle lavorazioni previste. Il modello non risulta applicabile invece per sorgenti di dimensioni lineari molto maggiori, per i quali è suggerito l'utilizzo di modelli di dispersione. In alternativa, sempre la suddetta Linea Guida, suggerisce di suddividere la sorgente in parti aventi dimensioni coerenti per trattare situazioni caratterizzate da sorgenti più estese.</p> <p>Oltre al calcolo delle emissioni di polveri sono state indicate, infine, le procedure minime da seguire per minimizzare l'entità del sollevamento delle polveri determinato dal transito dei mezzi di cantiere.</p> <p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>

<p>Contenere un piano di riutilizzo/smaltimento del materiale di scavo dettagliato e coerente col volume di quest'ultimo e con quanto risultante dall'ottemperanza alla prescrizione di cui al punto 2.</p>	<p>Nell'ambito della progettazione definitiva è stato redatto uno specifico piano di riutilizzo/smaltimento del materiale di scavo (in accordo con quanto previsto dal DM 161 del 10/05/2012) che, pur mantenendo i criteri generali individuati in fase di Progetto Preliminare, viene dettagliato ed adattato in base alle varianti introdotte nel progetto, nonché alle risultanze delle analisi effettuate sui materiali. In particolare lo sviluppo del Progetto Definitivo ha consentito di verificare in generale un equilibrio tra volumi di scavo e di riporto.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
<p>Il Proponente deve inoltre: - dotare l'infrastruttura di dispositivi antischizzo a protezione degli uccelli nella zona in cui essa attraversa e lambisce aree IBA;</p>	<p>L'area di studio si sovrappone quasi completamente a una delle 172 IBA (Important Bird Areas, aree importanti per gli uccelli) identificate in Italia; quella dell'Alto Ionio Cosentino - cod 144 (Gariboldi et al., 2000). L'utilizzo di barriere trasparenti come intervento di mitigazione acustica ha il pregio di preservare la visibilità e l'inserimento paesaggistico della strada, ma può essere causa di morte di esemplari di uccelli appartenenti a numerose specie fra le quali anche quelle meno comuni come Sparviere, Martin pescatore, Beccaccia e Frosone. Per far fronte al problema, in alternativa alle speciali sagome anticollisione volatili di norma utilizzate, le pannellature trasparenti verranno dotate di strisce verticali adesive di 2 cm di larghezza e con interasse di 10 cm. Tali strisce conferiscono alla barriera trasparente un effetto "griglia" che si è dimostrato essere il più efficace nel prevenire le collisioni dei volatili, come riportato in esperienze europee: COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
<p>Il Proponente deve inoltre: - realizzare tutte le ulteriori indagini e gli approfondimenti indicati nel progetto preliminare, nello Studio di impatto ambientale e sue integrazioni nonché quelli connessi all'ottemperanza alle prescrizioni tenendo adeguatamente conto dei relativi esiti nella redazione del progetto definitivo. Devono tra l'altro essere eseguite con particolare scrupolo le seguenti indagini destinate a risolvere residue problematiche locali di natura geologica, geotecnica, idrogeologica e di tracciato: sondaggi profondi e direzionati; prove in foro e geofisiche di superficie; prove di laboratorio; monitoraggio delle sorgenti e delle risorse idriche; individuazione delle sorgenti interferibili dalla realizzazione delle gallerie; monitoraggio delle relative risorse per un tempo periodo significativo ad individuare i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse.</p>	<p>La campagna conoscitiva prevista nel Progetto Preliminare è stata pianificata, realizzata ed integrata in fase di Progettazione Definitiva. Le indagini previste ed i monitoraggi sono stati integrati per numero e tipologia. Nel complesso tale piano di indagini ha riguardato rilievi topografici, indagini geognostiche, prove geotecniche in situ, indagini e prospezioni geofisiche, prove di laboratorio, rilievi e studi geologici-geomorfologici, rilievi della presenza di gas, indagini ambientali, indagini e studi idraulici. Per il Progetto Definitivo è stato messo in atto un piano di indagini, mirato ad integrare i dati e le conoscenze già acquisite durante la progettazione preliminare, in modo da ottenere elementi utili alla definizione dei seguenti aspetti progettuali: • controllo e verifica delle ipotesi di ricostruzione geologica, geotettonica e geomorfologica; • caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dalle opere in progetto al fine di individuare gli interventi di fondazione, scavo e sostegno per le opere d'arte all'aperto; • caratterizzazione geotecnica-geomeccanica dei terreni interessati dalle opere in sotterraneo al fine di determinare le principali problematiche ed il comportamento deformativo atteso della cavità; • definizione delle soluzioni progettuali e degli interventi necessari alla soluzione di particolari situazioni di rischio legato a fenomeni geologico-geotecnici; • messa in opera di eventuali sistemi di monitoraggio in grado di fornire utili elementi diagnostici anche nelle ulteriori fasi della progettazione; • valutazione dei caratteri dinamici dei terreni volta a valutare la rigidezza a bassi livelli deformativi nonché la categoria di sottosuolo ai fini della definizione dell'azione sismica di progetto per le principali opere d'arte.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>

(Handwritten signatures and marks at the bottom of the page)

AMBIENTE IDRICO E SOTTOSUOLO	
<p>Predisporre un piano preventivo di intervento che minimizzi eventuali interferenze nel caso in cui, durante le fasi di scavo delle gallerie, si intercettino sistemi acquiferi il cui drenaggio, ad opera dello scavo stesso, possa alterare il sistema di alimentazione delle sorgenti, e introdurre misure di intervento urgente necessarie in caso di venute d'acqua, analizzando le diverse ipotesi e le conseguenti azioni di mitigazione e/o compensazione, ivi compreso un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile.</p>	<p>Il censimento eseguito ha permesso di individuare le aree di captazione idropotabile per le quali sono state indicate le fasce di rispetto. I rilevamenti eseguiti, inoltre, non hanno evidenziato la presenza di sorgenti interferenti con il tracciato delle gallerie; pertanto il metodo del DHI (Torri, 2007 e Dematteis, 1999), inizialmente previsto al fine di stimare il rischio di isterilimento delle sorgenti durante lo scavo di un Tunnel, non è stato applicato.</p>
<p>22.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
ALTRE PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE	
<p>Predisporre il Progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA, e inserire il relativo costo di attuazione nel quadro economico;</p>	<p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale contenuto nel Progetto Definitivo è corredato da una serie di fascicoli monografici relativi agli approfondimenti per ogni singola componente.</p> <p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale comprende l'insieme dei controlli da effettuare periodicamente o in maniera continua, attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo, di parametri biologici, chimici e fisici che caratterizzano le componenti ambientali impattate dalla realizzazione e/o dall'esercizio dell'opera. Lo scopo di tale attività, sarà strettamente e continuamente rapportato alle attività di cantiere al fine di porsi come strumento per la verifica di efficacia delle azioni di tutela ambientale adottate in sede di progettazione.</p> <p>Nella monografia di approfondimento di ogni singola componente sono riassunte in tabelle le tempistiche di monitoraggio, il numero dei punti ed i parametri presi in considerazione per le diverse componenti ambientali.</p>
<p>23.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
<p>24.</p>	<p>RECEPITO</p> <p>Il Sistema di Gestione Ambientale adottato è descritto nell'elaborato specifico "Manuale di Gestione Ambientale".</p>
<p>25.</p>	<p>RECEPITO</p> <p>I contratti di affidamento/subappalto conterranno clausole specifiche relative all'osservanza di tutte le prescrizioni riguardanti la conduzione delle attività di cantiere e la mitigazione dei relativi impatti. Tutte le obbligazioni già assunte in merito dal Contraente Generale sono infatti da intendersi passanti nei confronti degli affidatari/subappaltatori.</p>
<p>26.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Il Sistema cartografico di riferimento del Progetto Definitivo recepisce i rilievi celerimetrici di dettaglio effettuati lungo il tracciato, integrati con le basi cartografiche del Progetto Preliminare per la rappresentazione di una area esterna più vasta. L'intero progetto in questa fase come per la successiva, viene sviluppato in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.</p>
PRESCRIZIONI DI CARATTERE ARCHEOLOGICO E ARCHITETTONICO	
<p>27.</p>	<p>NON APPLICABILE</p> <p>Da rivedere in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate</p> <p>In sede di progettazione definitiva, in corrispondenza del Km 23+600 e del Km 31+500, si provvederà all'abbassamento</p> <p>In particolare al km 31+500 la livelletta risulta abbassata di circa 5-6 metri rispetto al Progetto</p> <p>In sede di tale prescrizione compatibilmente alla variante altimetrica apportata nel tratto centrale.</p>

<p>della livelletta con un approfondimento dell'altezza delle trincee e alla realizzazione di scarpate più dolci (3/1) che permettano la piantumazione di essenze omogenee col contesto;</p>	<p>Preliminare, mentre al km 23+600 è caratterizzata dalla presenza di una trincea profonda circa 2m. Nella relazione II vengono chiariti in dettaglio i motivi delle variazioni di tracciato rispetto al Progetto Preliminare in questo tratto di tracciato, fermo restando che anche in questa configurazione è stata adottata una pendenza di scarpata idonea alla finalità richiesta. Sono state utilizzare (come nel resto del tracciato) pendenze 3/2 in luogo di quelle più dolci 3/1 in quanto queste ultime, viste le altezze di scavo, avrebbero comportato un maggiore impatto ambientale. Con tali pendenze è stato possibile realizzare la piantumazione di essenze omogenee col contesto, senza dover ricorrere ad interventi propedeutici di stabilizzazione della scarpata. Si rileva inoltre che il secondo tratto è stato oggetto di modifica anche a seguito della richiesta di Integrazione n.12.</p>	<p>sul tratto in variante, oggetto di nuova procedura e delle modifiche proposte contenute nelle integrazioni.</p>
<p>28. Per gli svincoli di Trebisacce Sud (Km 18+500) e Roseto Capo Spulico Sud (Km 33+900), in sede di progettazione definitiva, si dovrà elaborare un progetto di armonizzazione al fine di integrare tali opere nel contesto paesaggistico del luogo;</p>	<p>Il Progetto Definitivo degli svincoli di Trebisacce e Roseto Capo Spulico è stato sviluppato integrando tali opere nel contesto paesaggistico e tenendo conto delle nuove configurazioni di svincolo determinatesi a seguito di un approfondimento progettuale. In particolare, al fine di evitare la presenza di corsie di ingresso o uscita a ridosso degli imbocchi di galleria, lo svincolo Trebisacce viene abilitato solo alle manovre di uscita ed immissione in direzione Sud, lasciando la possibilità di effettuare le manovre di uscita ed immissione in direzione nord dal successivo svincolo di Albidona. Lo svincolo di Roseto invece, per la medesima finalità, viene traslato rispetto alla posizione del Progetto Preliminare.</p>	<p>NON APPLICABILE Da rivedere in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sul tratto in variante, oggetto di nuova procedura e delle modifiche proposte contenute nelle integrazioni.</p>
<p>29. Per i rimanenti svincoli, al fine di mitigarne gli impatti e armonizzarne l'inserimento nel contesto territoriale, in sede di progettazione definitiva si dovrà provvedere in particolare: a) alla riduzione della pendenza della scarpata, dei rilevati e della trincea; b) allo studio delle sistemazioni architettoniche e botaniche;</p>	<p>Per gli svincoli di Sibari, Cassano, Cerchiara-Franeavilla, Albidona sono state sviluppate le misure di mitigazione previste nel Progetto Preliminare, adattandole, ove necessario, alla nuova configurazione di svincolo dettata da soluzioni migliorative o varianti richieste (vedi svincolo di Albidona). In generale le misure di mitigazione previste, definiscono un sistema integrato di opere a verde finalizzato alla ricucitura delle componenti paesaggistiche ed alla mitigazione degli impatti percettivi dell'opera stradale. Gli interventi prevedono lungo il perimetro esterno degli svincoli la formazione di fasce arboree arbustive e filari arborei monospecifici, la vegetazione di tipo lineare, prolungata in alcuni casi oltre lo sviluppo lineare delle barriere antirumore, costruisce una cortina verde con effetti di mitigazione dell'intera area che, per dimensioni e forma, determina una forte cesura nel paesaggio. Agli interventi lineari sono associate le sistemazioni areali interne alle aree intercluse degli svincoli e alle rotatorie: prato arborato costituito da gruppi arborei monospecifici associati a gruppi arbustivi, e formazione di arbusti lungo le scarpate dei rilevati di approccio ai cavalcavia e dei rami di svincolo, visibili dalla strada. Gli arbusteti, di tipo plurispecifico, sono costituiti da specie arbustive di diverse caratteristiche morfologiche, che garantiscono la formazione di una massa vegetale in grado di creare effetti di inserimento paesaggistico. Si è ritenuto non replicare la formazione degli arbusteti lungo le scarpate esterne delle rampe poiché efficacemente mitigate dalle formazioni vegetali di tipo lineari.</p>	<p>NON APPLICABILE Da rivedere in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sul tratto in variante, oggetto di nuova procedura e delle modifiche proposte contenute nelle integrazioni.</p>
<p>In generale, per quanto attiene alla realizzazione dei viadotti e delle relative opere d'arte in calcestruzzo, al fine di ridurre l'incidenza, in fase di progettazione definitiva, si dovrà sviluppare un approfondimento mirato alla realizzazione di opere di particolare qualità architettonica tese ad ottenere un effetto il più possibile trasparente e con</p>	<p>Le caratteristiche architettoniche dei viadotti sono legate all'adozione delle varianti altimetriche di tracciato introdotte dal km 18+700 a fine tracciato. Le tipologie accolte sono state dettate in particolare dall'esigenza di trasparenza sia paesaggistica che idraulica di tali opere, e dalla necessità della loro integrazione nel contesto circostante (cfr. prescrizione n.9).</p>	<p>OTTEMPERATO Da completare e integrare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>

[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

cromatismi coerenti al contesto paesaggistico:	L'utilizzo di barriere trasparenti in PMMA adottate nel Progetto Definitivo per la mitigazione acustica contribuisce a preservare la visibilità del territorio dalla strada e contestualmente migliora l'inserimento paesaggistico della stessa. Tuttavia tali barriere, al contrario di quelle in legno, non possiedono caratteristiche di fonoassorbimento e la riduzione del rumore avviene esclusivamente per riflessione dell'energia sonora sulla superficie trasparente. L'energia riflessa torna sul sedime stradale e si irradia nel territorio situato nella parte opposta rispetto al punto in cui è stata installata la barriera. Di conseguenza per la protezione di un'area a ridosso della strada, per utilizzare barriere in PMMA sono stati verificati sia l'efficienza della stessa sul lato mitigato che i livelli di rumore su quello diametralmente opposto dove, per via delle riflessioni, si può generare un peggioramento delle condizioni acustiche.	Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente
<p>31. La scelta della tipologia delle barriere acustiche (in legno o con pannelli trasparenti in polimetilmetacrilato (PMMA)) dovrà essere effettuata sulla base di considerazioni sia acustiche che di inserimento paesaggistico;</p>	<p>Nei tratti in rilevato-trincea sono stati utilizzati prevalentemente barriere in legno. Infatti, specialmente in condizioni in cui i recettori si trovano ad una quota prossima al piano stradale, le barriere in legno risultano più efficienti rispetto a quelle trasparenti in virtù delle notevoli caratteristiche di fonoassorbimento implementabili in questa tipologia di schermo.</p> <p>Nei tratti in rilevato-trincea in cui era possibile e preferibile invece utilizzare barriere trasparenti sono state previste soluzioni miste trasparente/legno, in cui i pannelli fonoassorbenti occupano solamente la base della barriera mentre la parte superiore risulta composta con pannelli in PMMA (polimetilmetacrilato) o policarbonato trasparenti. Questo tipo di intervento è stato adottato principalmente nella tratta Trebisacce-Roseto al fine di diminuire quanto possibile l'impatto visivo della barriera e preservare le vedute panoramiche dell'utente della strada.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente</p>
<p>32. Nelle successive fasi di progettazione vengano sviluppate tutte le misure di mitigazione, compensazione, inserimento ambientale-paesaggistico e rinaturalizzazione individuati nel progetto preliminare e nello S.I.A. (Cap. 6 e serie elaborati IA35 del Quadro di riferimento progettuale dello S.I.A.) ponendo particolare attenzione a quelle finalizzate alla restituzione delle caratteristiche di naturalità nelle aree SIC Saraceno e Avena;</p>	<p>Si rimanda a quanto riportato alla prescrizione n. 1.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente</p>
<p>33. Nei territori di Amendolara (tratto 5) e di Roseto Capo Spulico (tratto 6) si dovrà procedere alle indagini archeologiche preventive ai sensi dell'art. 2 ter della legge n. 109/2005, secondo le modalità che saranno concordate con l'Archeologo responsabile della Soprintendenza per i Beni archeologici della Calabria;</p>	<p>Il Progetto Definitivo comprende gli interventi di scavo archeologico nelle aree di Amendolara e Roseto Capo Spulico, i quali sono stati pianificati sulla base delle indicazioni emerse dal monitoraggio archeologico svolto dal Contraente Generale ed in funzione delle opere da realizzare nel territorio interessato (modificate secondo le varianti di tracciato introdotte con il Progetto Definitivo).</p> <p>Inoltre si evidenzia che sia l'attività di monitoraggio archeologico che quello di progettazione delle indagini lungo linea sono state effettuate secondo le modalità concordate con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria (rif. lettera SI/102-12/1-se-out/PMG-cl del 14.09.2012).</p>	<p>Competenza MIBAC</p>

34.	<p>si prescrive inoltre che non vengano realizzati i seguenti svincoli</p> <p>a) Villapiana – progr. Km 14+700 b) Albidona – progr. Km 23+600 c) Amendolara – progr. Km 31+500.</p>	<p>Il Progetto Definitivo conferma l'eliminazione degli svincoli di Villapiana ed Amendolara. Per le modifiche relative allo svincolo di Albidona si rimanda alla precedente prescrizione n. 10.</p>	<p>OTTEMPERATO PER GLI SVINCOLI DI VILLAPIANA E AMENDOLARA. Per lo svincolo di Albidona si rinvia a quanto richiesto nella prescr. n. 10.</p>
<p>PRESCRIZIONI RELATIVE AL PROGETTO STRALCIO</p>			
35.	<p>Il progetto definitivo, redatto dal Contraente generale, dovrà riguardare, oltre che le opere del megalotto 3 anche gli interventi da eseguirsi sulla strada SS 106 Jonica esistente in conformità a quanto disposto con le prescrizioni 6 e 7 della sezione Mitigazione e compensazione evidenziando con adeguato computo metrico estimativo il costo accertato degli interventi stessi;</p>	<p>Si rimanda a quanto riportato alle prescrizioni n. 6- 7.</p>	<p>OTTEMPERATO Da completare in fase di progettazione esecutiva in considerazione delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di nuova procedura, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.</p>
36.	<p>Per quanto attiene l'allaccio funzionale in località Amendolara si dovrà utilizzare il ramo a minor impatto ambientale dello svincolo attualmente progettato, che per la restante parte non verrà realizzato in ottemperanza alle prescrizioni, ovvero studiare una soluzione ancor meno impattante da convenire con il Ministero per i beni e le attività culturali.</p>	<p>Al fine di ottemperare alla suddette prescrizioni è stato eliminato lo svincolo di Amendolara e realizzato il cavalcavia al km 31+590, il quale ristabilisce la continuità dell'attuale strada di collegamento ad Amendolara e ricuce tutte le viabilità ad essa collegate. L'eliminazione dello svincolo di Amendolara comporta una notevole riduzione dell'ingombro di suolo e la conseguente riduzione degli impatti generati dal consumo di territorio; inoltre, anche gli impatti sull'atmosfera si riducono notevolmente rispetto al Progetto Preliminare in vista della continuità del tracciato che, in assenza dello svincolo, non comporta un incremento della concentrazione degli inquinanti sull'atmosfera che si sarebbero generati in corrispondenza dell'area di svincolo. Si rileva inoltre che la viabilità al km 31+590 è stata oggetto di modifica a seguito della richiesta di Integrazione n.12.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
<p>5.2.2 Raccomandazioni</p>			
N.	<p>RACCOMANDAZIONI</p>	<p>RISPOSTA DEL PROPONENTE</p>	<p>CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA</p>
a.	<p>Nel definire con maggior dettaglio le aree adibite a deposito temporaneo e definitivo del materiale di scavo: approfondire in stretta collaborazione con i competenti organi amministrativi, la possibilità di impiegare il materiale di scavo per valorizzare il porto di Sibari e/o per realizzare progetti di salvaguardia e miglioramento della linea costiera e degli arenili della zona in vista dello sviluppo turistico-culturale dell'area; b) fermo restando quanto raccomandato sub</p>	<p>Le varianti introdotte nel Progetto Definitivo e le analisi condotte in fase preliminare alla progettazione, hanno evidenziato un sostanziale equilibrio del bilancio delle terre, e quindi la totalità dei materiali proveniente dagli scavi sarà reimpiegata direttamente per la realizzazione delle opere in progetto.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

N.	RACCOMANDAZIONI	RISPOSTA DEL PROPONENTE	CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA
a)	<p>analizzare in dettaglio tutte le possibili sinergie con le attività di cava già in essere e/o trasferibili in considerazione del presente progetto;</p> <p>Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possieda o, in mancanza, acquisisca la Certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile;</p>		
b.		<p>Si ritiene tale raccomandazione soddisfatta adempiendo alla prescrizione n.24.</p>	<p>RECEPITO</p>
c.	<p>Prevedere il riciclo completo dell'acqua, impiegando anzitutto l'acqua presente in galleria, nello svolgimento delle attività di cantiere (lavorazione del materiale di scavo, produzione di calcestruzzo, ecc.);</p> <p>Si raccomanda di effettuare, in attuazione alle norme del Codice della strada, una valutazione complessiva delle tipologie a cui le singole strade possono appartenere, in modo da definire un preciso rapporto gerarchico in relazione alla funzione assolta da ogni singola infrastruttura nella rete di appartenenza, nell'ambiente territoriale e nel sistema globale delle infrastrutture stradali;</p>	<p>Durante l'esecuzione dei lavori, in base alle caratteristiche chimiche e al quantitativo emunto, si procederà a valutarne il reimpiego più idoneo. In particolare, potrà essere riutilizzata per lavaggio mezzi, perforazioni e per bagnare le piste di cantiere in modo da abbattere le polveri; qualora i quantitativi dovessero essere rilevanti e le logistiche degli impianti di cantiere lo consentissero si valuterà la possibilità di un impiego a scopo industriale.</p>	<p>RECEPITO</p>
d.		<p>Tutte le viabilità presenti in progetto sono state definite e gerarchizzate nella rete stradale esistente basandosi sulla classifica per categoria stradale prevista dal D.M. 05/11/2001.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
e.	<p>Si raccomanda di limitare ove possibile il ricorso a percorsi sotterranei, specialmente in quei casi di gallerie parietali che potrebbero essere modificate con variazioni della livellata, sempre ove ciò non comporti una nuova verifica di compatibilità ambientale;</p>	<p>Quanto prescritto è stato ottemperato tenendo conto delle criticità progettuali riscontrate in fase di progettazione definitiva.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
f.	<p>Si raccomanda di verificare l'effettiva necessità dell'allargamento dello spartitraffico, indicando l'effettiva tipologia della barriera e le analisi da cui si è desunta la necessità di allargamento dello spartitraffico;</p>	<p>In sede di progettazione definitiva è stato previsto di ripristinare la sezione tipo da normativa evitando il sistematico allargamento di 0,50 m di ognuna delle due carreggiate. La dimensione dello spartitraffico nei tratti in cui le carreggiate sono affiancate è al minimo pari a 2.50 m (consentendo quindi la deformazione permanente dei dispositivi di sicurezza nel rispetto delle indicazioni del Decreto del 05/11/2001), mentre risulta essere pari a 3.75 m solo in alcuni tratti per motivi legati alla dimensione dei piedritti delle gallerie artificiali.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
g.	<p>Si raccomanda, nel rispetto della norma, di impiegare semplicemente un disegno della struttura di rivestimento</p>	<p>Il Progetto Definitivo prevede nei tratti in galleria l'adozione dei profili redirettivi e garantisce le distanze di visuale libera.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>

N.	RACCOMANDAZIONI	RISPOSTA DEL PROPONENTE	CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA
	(intradosso) capace di offrire una superficie redirettiva a vantaggio del franco laterale da destinare al raggiungimento, in curva, di maggiori distanze di visuale libera da ostacoli;		
h.	Relativamente al marciapiede previsto sui viadotti al di là della barriera di contenimento (tipo H4) la dimensione di 2,00 m appare eccessiva;	Relativamente ai viadotti, disponendo di barriere H4 di classe W6, è sufficiente un marciapiede di 1,60 m.	OTTEMPERATO
i.	Occorre giustificare la necessità della fonoassorbenza e dimensionare la sovrastruttura riferendola sia ai diversi materiali di sottofondo, sia alla qualità dei materiali componenti gli strati strutturali, sia alle prevedibili ripetute azioni di fatica indotte dal traffico.	<p>Il Progetto Definitivo pone particolare attenzione alla scelta dei materiali costituenti i diversi strati della pavimentazione, adottando soluzioni composte da materiali innovativi, ad alta durabilità delle prestazioni e ad alta sostenibilità ambientale. Allo scopo, è previsto l'impiego, nella realizzazione delle miscele per strati di usura e per strati di sottobase, di materiali provenienti dal riciclaggio di sottoprodotti di lavorazioni industriali (graniglia d'acciaio e loppe d'alto forno). In aggiunta, in galleria e negli svincoli si è prevista la sostituzione dello strato di usura drenante (pericoloso e vietato in galleria ai sensi delle Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali - Novembre 2006 e s.m.i. e con bassa durabilità delle pavimentazioni nelle rampe di svincolo), con uno strato in Splitt Mastix Asphalt (SMA).</p> <p>Questo ha un valido riscontro soprattutto in relazione a criteri di sicurezza dell'infrastruttura, ma assume anche una incisiva valenza ambientale riguardo l'emissione acustica complessiva dell'asse stradale.</p>	OTTEMPERATO

[Handwritten signatures and notes in the right margin, including a large signature that appears to be 'Uhr A. Licita' and other illegible marks.]

6. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il Progetto Definitivo è stato pubblicato nel febbraio 2014 sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al fine di permettere l'invio di osservazioni del pubblico.

Le integrazioni richieste dalla CTVIA così come le integrazioni volontarie sono state pubblicate al fine di raccogliere le ulteriori osservazioni da parte del pubblico.

In allegato al presente parere è riportato l'elenco di tutte le osservazioni pervenute e le considerazioni e contro-deduzioni alle stesse, rispetto alle quali si rimanda anche al **quadro prescrittivo** del presente parere che risponde **esclusivamente alle istanze di carattere ambientale trasmesse dai portatori d'interesse.**

7. CONSIDERAZIONI GENERALI D'ISTRUTTORIA

Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato plano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il Proponente ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento e a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva; da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendevano complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quali: la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfati, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.

Il Proponente ha dato risposta alle richieste d'integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica CTVIA in maniera puntuale, presentando un primo aggiornamento della documentazione progettuale, a cui è seguita una seconda trasmissione di documentazione relativa ad alcuni aspetti progettuali e ambientali che necessitavano di ulteriori approfondimenti.

In riferimento agli esiti della richiesta d'integrazioni della CTVIA, come evidenziato nel parere, sussistono alcune carenze documentali che necessitano di essere risolte attraverso il quadro prescrittivo del presente parere e saranno elaborate in sede di redazione del Progetto Esecutivo.

Le attività istruttorie hanno portato a un aggiornamento del Progetto Definitivo nelle sue parti variate rispetto al Progetto Preliminare e sottoposte a valutazione d'impatto ambientale, al fine di superare alcune criticità ambientali ancora presenti e di uniformare alcune scelte progettuali.

Per quanto riguarda la **Valutazione d'Incidenza**, tenuto conto di quanto riportato nel documento originario esaminato nel paragrafo 2.5, e nella documentazione presentata dal Proponente con le successive integrazioni, si ritiene positivo l'esito della stessa. Tuttavia, in considerazione della sensibilità dei siti interessati dal progetto, si ritiene necessario estendere l'attività di progettazione delle compensazioni e mitigazioni ambientali anche ai siti Natura 2000 di cui al quadro prescrittivo del presente parere.

Nel corso del sopralluogo nelle aree interessate dal progetto è stata dedicata particolare attenzione alla verifica dello stato dei luoghi lungo l'intero tracciato e soprattutto alle interferenze della nuova infrastruttura con i centri abitati, con il tessuto agricolo e con le aree vincolate dei SIC/ZPS e quelle sottoposte a vincolo paesaggistico.

L'osservazione *in situ* dei luoghi ha fatto rilevare alcuni elementi paesaggistici, territoriali, ambientali e naturalistici che hanno suggerito ulteriori approfondimenti riguardo le seguenti tematiche:

1. l'interferenza dell'infrastruttura con le aree interessate da decreti di vincolo paesaggistico e, in generale, con i terrazzi collinari e con i loro relativi pianori;
2. l'impatto visivo e percettivo dei viadotti sulle fiumare, soprattutto per quelli di notevole altezza e/o lunghezza di difficile mitigazione;
3. gli impatti derivanti dalla prossimità del tracciato a particolari emergenze architettoniche e paesaggistiche, come nel caso del Castello di Roseto Capo Spulico;
4. la definizione delle compensazioni ambientali lungo l'intero tracciato;
5. gli impatti ambientali dell'infrastruttura sul territorio e sul paesaggio e, in particolare, su SIC/ZPS;
6. l'elevato numero degli svincoli previsti: sei svincoli su trentotto chilometri di infrastruttura.

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini della Verifica di Ottemperanza sul Progetto Definitivo "Lavori di costruzione del 3° Megalotto della SS 106 jonica - cat B - dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)" di cui alla Delibera CIPE n. 103/2007, e della Valutazione di Compatibilità Ambientale del tratto in Variante si osserva che:

1. il Progetto Definitivo proposto presenta varianti rispetto al Progetto Preliminare sia di tipo altimetrico nel valore della livelletta e nel dimensionamento delle principali opere d'arte (viadotti e gallerie), che di tipo plano-altimetrico, con spostamento del tracciato nel tratto pianeggiante adiacente il litorale Jonico, come precedentemente illustrato;
2. il Progetto Definitivo in esame, denominato Progetto Definitivo Integrato, è costituito dal Progetto sottoposto a Verifica di Ottemperanza, presentato con nota prot. CGD-0016412-P del 06/02/2014, con le successive modifiche altimetriche e di opere sviluppate dal Proponente in risposta alle integrazioni richieste dalla Commissione con nota prot. CDG-0067498-P in data 20/05/2014, con le Integrazioni Spontanee trasmesse con nota prot. CDG-0101407-P del 24/07/2014, e con la documentazione integrativa di approfondimento e chiarimento del Progetto Definitivo con nota CDG-0106516-P del 05/08/2014.

Pertanto si considera parte integrante del Progetto Definitivo Integrato tutta la documentazione relativa alla risposta integrazioni della Commissione, unitamente alle ulteriori seguenti opere contenute nei documenti delle integrazioni spontanee:

- Allungamento della Galleria Artificiale Schiavi di 260 m, che porta lo sviluppo complessivo della G.A. a 880 m;
- Allungamento della Galleria Artificiale Roseto 2 di 150 m, che porta lo sviluppo complessivo della G.A. a circa 295 m;
- Allungamento della Galleria Artificiale Taviano di 670 m, che permette l'unione tra la Galleria Artificiale Amendolara IV e la Galleria Artificiale Taviano, per uno sviluppo complessivo della G.A. risultante di circa 1284 m;
- Realizzazione di una nuova Galleria Artificiale in zona Pagliaro di lunghezza pari a 157 m, localizzata tra il Viadotto Pagliaro e il Ponte Albidona;
- Unione delle Gallerie Artificiali Amendolara II e Amendolara III, per uno sviluppo complessivo della G.A. risultante di circa 1157 m.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, avendo esaminato il Progetto Definitivo Integrato "Lavori di costruzione del 3° Megalotto della SS 106 Jonica - Cat. B - dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)" di cui alla Delibera CIPE n. 103/2007 e per effetto di quanto esposto in precedenza

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

1. Sussiste, a esclusione del tratto in variante, una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo con il Progetto Preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 103/2007.
2. È verificata l'Ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni della delibera CIPE n. 103/2007 di approvazione del Progetto Preliminare, fatta salva l'osservanza del quadro prescrittivo riportato nel seguito.
3. Sussiste la compatibilità ambientale relativamente al Progetto Definitivo Integrato precedentemente definito, fatta salva l'osservanza del quadro prescrittivo riportato nel seguito.
4. Sussiste la compatibilità ambientale del Progetto Definitivo Integrato del 3° Megalotto della SS 106 Jonica a condizione che l'opera venga realizzata nella sua interezza e come opera unitaria.
5. Gli esiti della Valutazione d'Incidenza sono positivi alla luce della documentazione presentata sia in prima istanza che nelle successive integrazioni, tuttavia, in considerazione della sensibilità dei siti interessati dal progetto, si rileva che per quanto non ci sia sottrazione diretta di habitat prioritari, come già spiegato in precedenza, per il principio di precauzione si ritiene necessario estendere l'attività di progettazione delle compensazioni e mitigazioni ambientali anche ai siti Natura 2000 di cui al quadro prescrittivo del presente parere.

PRESCRIZIONI RELATIVE AL PROGETTO ESECUTIVO

Il Progetto Esecutivo e il PUT dovranno essere trasmessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che provvederà alla verifica di quanto prescritto **prima dell'inizio dei lavori**.

A. COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI

1. Venga istituito un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat (ciascuno con un rappresentante) che operi con lo scopo di definire il *Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali*, il cui importo non dovrà essere superiore al 2% dell'intero costo dell'opera senza alterare i dati fondamentali dell'opera e i suoi presupposti tecnici ed economici. In particolare il Tavolo Tecnico dovrà approfondire e dettagliare **il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte** che dovrà affrontare le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali e alle aree tutelate Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:
 - a. risolvendo tutte quelle situazioni di sovrapposizione tra la SS 106 (Jonica storica) e SS 106 bis (E90), particolarmente invasiva rispetto al tessuto urbano, soprattutto nei tratti in viadotto, prevedendone la demolizione e privilegiando lo sviluppo di progetti di aree a verde pubblico fruibile e di riqualificazione della viabilità locale;
 - b. garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (i siti Natura 2000 direttamente interferiti dall'opera in progetto sono: SIC IT9310042 "Fiumara Saraceno", SIC IT9310043 "Fiumara Avena" e ZPS IT9310304 "Alto Ionio Cosentino"), attraverso i seguenti approfondimenti:
 - i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito all'alterazione degli habitat di specie;
 - ii. il monitoraggio di habitat e specie al fine di completare le cartografie e le schede dei formulari standard;
 - iii. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico;
 - iv. l'analisi degli impatti in prossimità delle fiumare Saraceno e Avena indirizzandola alle specie d'interesse, con particolare riguardo alle incidenze sugli anfibi;
 - v. provvedendo dove possibile alla realizzazione degli interventi previsti nelle misure compensative e mitigative prima della fase di CO;
 - c. sviluppando progetti di implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
 - d. sviluppando progetti di riconnessione ecologica lungo la dorsale delle gallerie artificiali con particolare cura per tutti gli aspetti paesaggistici, privilegiando la ricucitura e la deframmentazione del tessuto agricolo;
 - e. redigendo uno studio approfondito sul tessuto agricolo e sulle coltivazioni di pregio (IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di accertarne i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e riferiti alla biodiversità, in modo da poter prevedere interventi di mitigazione che riprendano e implementino gli elementi del paesaggio agrario tradizionale;
 - f. sviluppando in generale adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, gli imbocchi delle gallerie, i viadotti, ecc.;
 - g. sviluppando gli interventi di mitigazione dell'infrastruttura all'interno della recinzione autostradale nei tratti in rilevato della piana agricola di Sibari ponendo particolare cura all'inserimento paesaggistico dei manufatti e delle sistemazioni a verde da realizzarsi lungo tutto l'asse e su entrambi i lati;
 - h. sviluppando tutti gli interventi di semplificazione della viabilità locale, di ripristino e sistemazione paesaggistica dell'area del Castello di Roseto Capo Spulico;
 - i. sviluppando gli interventi di mitigazione degli impatti cumulativi su tutte le componenti ambientali dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura e alla viabilità esistente.

2. Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, il progetto esecutivo preveda:
- l'anticipazione per quanto possibile degli interventi prima della fase di CO;
 - l'immediato ripristino di tutte le aree interessate dalla fase di CO;
 - l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
 - uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
 - uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento.

B. QUADRO PROGETTUALE

3. Si prescrive di eliminare:
- lo svincolo di Cassano, in quanto prossimo allo svincoli di Sibari,
 - lo svincolo di Trebisacce in quanto all'interno del SIC IT9310042 "Fiumara Saraceno" ovvero di localizzarlo all'esterno dell'area protetta.
4. Si prescrive di modificare la posizione dello svincolo di Albidona, ricadente in area soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi del DLgs. 42/2004, con spostamento dell'asse stradale verso monte, fuori dall'area vincolata.
5. Si prescrive lo spostamento dello svincolo di Roseto Capo Spulico al di fuori della ZPS IT9310304 "Alto Ionio Cosentino" e dell'abitato di Roseto Capo Spulico, risolvendo le manovre e lo scambio nelle direzioni nord e sud dove la nuova infrastruttura si riconnette con la strada esistente in direzione di Taranto.
6. Fermo restando l'attuale tracciato qui esaminato, sottoporre alla valutazione della CT VIA ulteriori soluzioni progettuali al fine di ridurre l'impatto dell'opera nelle aree definite a sensibilità alta o molto alta e con *impatto importante* attraverso soluzioni tecniche che permettano l'allungamento dei tratti da realizzare in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, quali:
- tra il viadotto Pagliaro e il ponte Albidona;
 - tra il ponte Albidona e il viadotto Monaco;
 - tra il viadotto Monaco e il viadotto Forno;
 - tra il viadotto Forno e la galleria artificiale Schiavi;
 - tra il viadotto Avena e il viadotto Stellitano in galleria artificiale (ex galleria naturale Stellitano).
7. Per quanto riguarda la galleria in prossimità del Castello di Roseto Capo Spulico, al fine di ridurre gli impatti acustici e percettivi, prevedere l'allungamento della galleria e l'affiancamento verso monte delle due carreggiate al fine di allontanare il più possibile l'intero corridoio stradale dalla linea di costa e dall'area prossima al Castello, tenendo conto delle criticità geologiche dell'area.
8. Con riferimento alla localizzazione dei cantieri, verificare nel dettaglio le scelte localizzative alla luce delle interferenze con gli strumenti pianificatori di area vasta e locali, valutando la coerenza e la compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani.
9. Al fine di contenere l'effetto di cesura del territorio in fase di cantiere, le gallerie artificiali dovranno essere realizzate per fasi successive, con suddivisioni in tratte di lunghezza non superiori a 100 metri, eseguendo scavo, costruzione e reinterro della singola tratta prima dell'esecuzione della tratta successiva.
10. Il Proponente trasmetterà al MATTM tutte le autorizzazioni da parte degli Enti preposti inerenti la soluzione delle interferenze.

C. QUADRO AMBIENTALE

11. Predisporre un piano di gestione delle emergenze ambientali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, che preveda le modalità di azione e intervento a fronte del verificarsi di eventuali anomalie e/o impatti.
- ATMOSFERA
12. Approfondire l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo considerando anche il contributo di fondo delle sostanze inquinanti, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il

periodo di esercizio dell'opera, comprese le indicazioni sul valore obiettivo indicate dalla Commissione Europea (e/o dell'Organizzazione mondiale della Sanità) da raggiungere entro il 1 gennaio 2020. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.

13. In fase di aggiornamento dell'analisi di qualità dell'aria il Proponente:

- a. integrerà la stima delle emissioni da polveri derivanti da risollevarimento, dalle polveri e dai gas esausti delle macchine operatrici e dal traffico indotto dei mezzi pesanti da/per cantiere;
- b. fornirà una descrizione dettagliata degli input emissivi e meteorologici considerati nell'applicazione del modello BREEZE AERMOD e una rappresentazione tabellare dei risultati stimati;
- c. dovrà prevedere le necessarie misure di mitigazione nei tratti stradali prossimi agli agglomerati abitativi quali: barriere antinquinamento, limitazione della velocità, bagnatura periodica della strada, sistemi di disincentivazione alla circolazione dei mezzi più inquinanti, in base agli standard emissivi in linea con la Direttiva Europea "Eurovignette" (PE-CONS 24/11);
- d. poiché il 2020 è indicato come anno di avvio dell'esercizio e sulla base di questa ipotesi il proponente struttura l'intera analisi previsionale (studio trasportistico e stima degli impatti post operam) e il 2013 è l'anno di stesura del SIA della variante del Progetto Definitivo si richiede una rivalutazione degli orizzonti temporali considerati nello studio;
- e. il Proponente provvederà a integrare gli inquinanti considerati con il benzene, data la sua rilevanza relativamente alle emissioni da traffico stradale;
- f. nella tabella "Sintesi degli impatti attesi", del documento *Quadro di riferimento ambientale – valutazione degli impatti residui* si richiede l'inserimento degli impatti attesi sulla componente atmosfera che risulta mancante.

14. Con riferimento alla stima delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dal trasporto stradale, si richiede di utilizzare i dati di emissione nazionali relativi al trasporto stradale stimati mediante il modello Copert 4, aggiornati annualmente e resi disponibili on line sul sito dell'ISPRA.

SUOLO E SOTTOSUOLO

15. Per la variante del Castello di Roseto Capo Spulico alla luce della presenza della frana e rispetto alle problematiche relative al dissesto idrogeologico, si prescrive di approfondire le conoscenze specifiche sul pendio, vista la complessità della situazione geologica e geotecnica e delle possibili conseguenze di una riattivazione dei fenomeni franosi e si richiede l'acquisizione da parte del Proponente dell'approvazione da parte dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria competente nelle aree a rischio idrogeologico molto elevato (R4);

RUMORE

16. Il Proponente provvederà a presentare un aggiornamento dello studio in relazione alle modifiche e integrazioni introdotte al Progetto Definitivo, in cui saranno riportate anche le seguenti informazioni:

- a. tutte le informazioni relative alla classe acustica di riferimento dei ricettori;
- b. i riferimenti bibliografici utilizzati per il calcolo delle emissioni acustiche delle attrezzature di cantiere;
- c. le misure sui valori di emissione delle sorgenti di cantiere, da confrontare con i relativi valori limite di emissione;
- d. i dati tabellari dei livelli di rumore ai singoli ricettori anche relativamente alle fasi *post operam* e *post mitigazione*.

17. Il Proponente provvederà a produrre gli elaborati progettuali (mappe acustiche) inerenti la caratterizzazione del clima acustico (*post operam* e *post interventi di mitigazione*), da confrontarsi con le analoghe mappe acustiche della situazione *ante operam*, individuando le fasce di rispetto dell'opera nonché quelle inerenti alle concorsualità con le altre infrastrutture esistenti.

18. Il Proponente provvederà a garantire per tutti i ricettori, anche fuori fascia, individuati nello studio acustico di progetto e nelle sue successive integrazioni, indipendentemente dalla loro classificazione, il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente in materia di acustica, eventualmente anche con progettazione di interventi di mitigazione diretti sui ricettori fuori fascia.

ACQUE

19. Aggiornare i seguenti dati:

- a. il quadro di riferimento normativo comunitario, nazionale e regionale;
 - b. la caratterizzazione dello stato di fatto della componente in funzione delle informazioni derivanti dai risultati del primo ciclo di monitoraggio (2009 - 2011) previsto dalla normativa vigente e riportato nel Piano di Gestione Acque del Distretto Appennino Meridionale e nei suoi successivi aggiornamenti;
 - c. eventuali dati idrologici (nella relazione idrologica presentata non risulta chiaro quali serie storiche sono state utilizzate).
20. Alla luce degli ultimi sviluppi normativi inerenti la redazione dei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni e dell'aggiornamento del PAI avviato dalla Regione Calabria il 22/11/2011, si richiede di verificare ed eventualmente aggiornare "le aree di attenzione" riportate nella relazione idrologica presentata, così come definite dal PAI vigente, al fine di escludere la possibilità di interferenza con zone a rischio inondazione, così come definite dai suddetti aggiornamenti normativi e/o pianificatori.
21. Qualora i pali di fondazione per la realizzazione delle opere sopraelevate dovessero interagire in profondità con la falda, si prescrive di verificare l'eventuale modifica dei valori di vulnerabilità della stessa a seguito della realizzazione delle opere con piano di fondazione profonda. A questo riguardo nelle zone più sensibili occorrerà valutare l'utilizzo di materiali e tecniche a basso impatto, certificandone l'idoneità.
22. Descrivere più dettagliatamente la valutazione degli impatti e le relative opere di mitigazione e/o compensazione inerenti l'interazione tra i corpi idrici presenti nell'area in cui l'opera s'inserisce e l'opera stessa.
23. Verificare, per la parte inerente il sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma, che nella fase progettuale esecutiva:
- a. sia verificato che il contesto normativo sugli scarichi consenta il tipo di smaltimento previsto nel progetto, configurato come un vero e proprio scarico per infiltrazione nel sottosuolo in un'area ad alta vulnerabilità, approntandone il piano di manutenzione;
 - b. il sistema di drenaggio/smaltimento della piattaforma stradale e le relative aree di dispersione non interferisca in alcun modo con le fasce di rispetto dei pozzi a uso idropotabile;
 - c. sia garantita, nella previsione del sistema di trattamento, l'assenza di oli minerali e idrocarburi di origine petrolifera persistenti nello scarico al suolo delle acque trattate, prevedendo nel PMA i necessari controlli di verifica dell'assenza di tali sostanze, ai sensi del punto 2.1 dell'allegato 5 del DLgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 - d. sia predisposto un sistema di recupero delle acque di piattaforma anche per le gallerie artificiali;
 - e. sia predisposto un programma di manutenzione del sistema di trattamento delle acque finalizzato sia a un efficace funzionamento della rete di raccolta delle acque meteoriche, che alla pulizia con asportazione del materiale sedimentato e/o inquinante delle vasche di trattamento primario, anche in relazione alla possibilità di sversamenti accidentali di carichi inquinanti.
24. Progettare le vasche di prima pioggia secondo il concetto di funzionamento ispirato alla massima semplicità e alla minima manutenzione possibile, evitando l'adozione di sistemi idraulici che non siano a gravità, e dettagliarne il piano di manutenzione verificando il funzionamento delle stesse.
25. Inviare i progetti esecutivi delle opere interferenti all'Autorità di Bacino Regionale della Calabria, allegando al Progetto Esecutivo le relative autorizzazioni, in particolare per quanto riguarda:
- a. l'ubicazione delle pile dei viadotti;
 - b. il cronoprogramma dei lavori.

SALUTE PUBBLICA

26. Integrare lo studio relativo alla componente Salute Pubblica in modo puntuale ed esaustivo in relazione ai ricettori potenzialmente interessati dall'infrastruttura in oggetto, fornendo le seguenti informazioni:
- a. aggiornamento dei dati all'ultimo censimento disponibile;
 - b. caratterizzazione puntuale dello stato attuale di salute della popolazione afferente all'area interessata dall'opera in oggetto;
 - c. integrazione delle informazioni utili e delle stime degli eventuali impatti riportate nelle altre componenti ambientali, con particolare riferimento alle componenti atmosfera e rumore, caratterizzandole in relazione al benessere e alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette e indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard e i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.
27. Approfondire gli impatti sul ricettore sensibile costituito da una scuola situata nel comune di Amendolara (cod. ricettore R110) individuato all'interno della fascia di studio di 500 metri sia per la

componente rumore che atmosfera.

D. IN RELAZIONE AL PMA

28. Il Proponente provvederà ad aggiornare il PMA secondo le modifiche e le integrazioni introdotte al Progetto Definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti, nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, aggiornando e revisionando i ricettori in accordo con ARPA Calabria, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, nonché di consentire l'individuazione di ulteriori interventi di mitigazione necessari a minimizzare quanto più possibile gli impatti, con particolare attenzione agli effetti concorsuali delle viabilità esistenti e di progetto, secondo le seguenti indicazioni:

a) Componente rumore e vibrazioni:

- i. Prevedere, in accordo con ARPA Calabria, l'installazione di centraline di monitoraggio per valutare, durante tutto l'esercizio dell'opera in oggetto, i livelli sonori sui ricettori critici, in particolare di quelli che ricadono nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza (concorsualità con altre infrastrutture di trasporto). In caso di superamento dei limiti normativi il risanamento sarà di competenza del Gestore dell'infrastruttura di progetto e delle eventuali altre infrastrutture di trasporto presenti per le quali non sia stato predisposto il Piano di Risanamento Acustico nei termini di legge previsti.
- ii. Prevedere misure di durata settimanale nella fase di esercizio, in accordo con le tecniche e le metodologie descritte per il rumore di origine stradale dal D.M. Ambiente 16 marzo 1998, allegato C.
- iii. Prevedere in progetto, per la fase di esercizio, campagne di monitoraggio per tutti quei ricettori che, già nell'esposizione dello Studio di impatto e/o nel corso d'opera, abbiano mostrato una significativa alterazione del clima vibrazionale.

b) Componente atmosfera:

- i. si richiede di valutare la significatività del contributo delle attività di costruzione in prossimità dei ricettori sensibili, in particolare AT-LM-TR-020 (edificio scolastico) situato nel Comune di Trebisacce;

c) Componente acque sotterranee e superficiali

- i. Prevedere il monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee nel rispetto della Dir. 2000/60/CE e del D.M. 56/2009 per le fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam* concordando con ARPA Calabria il numero e le frequenze dei campionamenti.
- ii. Per quanto riguarda i parametri individuati nel Piano di monitoraggio relativo alle acque superficiali si ritiene che debbano essere presi in considerazione, per eventuali confronti con lo stato di fatto, anche gli indicatori previsti dalla normativa vigente sullo stato di qualità dei corpi idrici (DM 08/10/2010, n. 260 – Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo).
- iii. Si prescrive di aggiungere ulteriori punti di monitoraggio in corrispondenza di tutti i luoghi sensibili, come ad esempio i punti di scarico delle acque di piattaforma.

E. IN RELAZIONE ALLA FASE DI CANTIERE

29. Il Proponente deve prevedere tutti gli accorgimenti possibili ai fini di minimizzare gli impatti e di ridurre i rischi di impatto, con particolare attenzione ai cantieri e alle attività di realizzazione dell'opera nelle aree Natura 2000:

- a. alla tutela della risorsa idrica e della qualità delle acque da sversamenti;
- b. alla minimizzazione degli impatti in fase di realizzazione degli scavi di fondazione delle pile di viadotti e ponti;
- c. alla gestione dei fanghi di perforazione;
- d. alla verifica ed al controllo di eventuali eventi di riduzione della risorsa idrica sotterranea connesse alle attività di escavazione delle gallerie.

30. Prevedere gli interventi progettuali per limitare l'impatto visivo delle aree di cantiere, valutando gli impatti sul paesaggio e le misure di mitigazione previste durante la fase di costruzione dell'opera, dettagliando le opere di ripristino delle suddette aree conformemente alla destinazione d'uso finale e specificando le specie vegetali da utilizzarsi per le opere di rinverdimento.

31. Prevedere la stesura di elaborati progettuali con l'indicazione dei seguenti elementi:

- a. tipologie di cantiere;

- b. ubicazione dei cantieri rispetto alla caratterizzazione del clima acustico;
 - c. distanze dei ricettori interessati (all'interno e/o all'esterno delle fasce di pertinenza);
 - d. ubicazione dei ricettori nell'ambito della Classificazione Acustica;
 - e. livelli diurni/notturni e scostamento dai valori limite di riferimento post interventi di mitigazione;
 - f. tipologie d'intervento che s'intendono adottare per ogni ricettore interessato dalle attività di cantiere, per i quali venga riscontrato un superamento dei valori limite assoluti di immissione.
32. Dettagliare la cantierizzazione:
- a. definendo la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica e privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli ed evitando l'occupazione di aree agricole di pregio;
 - b. garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale;
 - c. specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
 - d. analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
 - e. descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le quantità e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
 - f. definendo le modalità e le procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti e l'identificazione dei siti di discarica;
 - g. specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - h. dettagliare per ogni cantiere, attraverso l'elaborazione di elaborati specifici, tutte le fonti di approvvigionamento idrico con i punti di captazione da pozzi o da corpi idrici superficiali, con l'indicazione del fabbisogno per gli usi di cantiere, rappresentando il sistema di smaltimento e trattamento delle acque e i relativi punti di scarico dando indicazione dei corpi idrici ricettori.
33. Predisporre il piano di circolazione dei mezzi d'opera, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:
- a. percorsi impegnati;
 - b. tipo di mezzi;
 - c. volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - d. percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - e. percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
34. Utilizzare mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico e adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.
35. Predisporre, nelle aree di cantiere idonee aree di deposito temporaneo dei rifiuti derivanti dalle attività in corso d'opera per la fase di allestimento, di esercizio e di ripristino finale, che tengano conto delle norme tecniche esistenti rispetto al deposito temporaneo dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.
36. In fase di cantiere non sono consentiti, nella fascia di rispetto dai pozzi di emungimento di acqua potabile, lo stoccaggio di materiali inquinanti (depositi o impianti di distribuzione carburanti, depositi rifiuti, fanghi o acque reflue) né l'immissione nel sottosuolo o sul suolo di scarichi idrici di qualsivoglia natura (di processo, antropiche o meteoriche).
37. In merito ai trattamenti di normale pratica industriale (con particolare riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana), ritenuta necessaria un'estrema cautela riguardo alle suddette lavorazioni, a causa dei possibili impatti conseguenti alla dispersione della calce nell'ambiente, le modalità operative dovranno essere preventivamente concordate con l'ARPA Calabria. Inoltre, tenuto conto che per la calce viva esiste un valore IDLH "Immediately Dangerous for Life and Health", ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente ad una concentrazione in aria di 25 mg/m³ dovrà comunque essere previsto che:
- a. gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione devono essere ridotti al massimo a 15 minuti;
 - b. l'attività deve essere sospesa in corrispondenza di condizioni anemologiche caratterizzate da raffiche di vento superiori a 5 m/s;

- c. la registrazione in continuo della velocità del vento durante le operazioni deve essere effettuata utilizzando una strumentazione anemometrica posta ad un'altezza non inferiore a 5 metri dal piano campagna, in prossimità del cantiere di attività e in assenza di ostacoli rilevanti per un raggio di circa 50 metri intorno. I dati devono essere registrati;
- d. la superficie trattata a calce giornalmente non deve essere superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione) al fine di prevenire l'asportazione eolica della calce;
- e. la compattazione deve essere condotta con metodologie e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri;
- f. il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce deve essere informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati con tale lavorazione e formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente;
- g. le aree sottoposte al trattamento a calce devono essere realizzate con sistemi chiusi di raccolta acque. In tal caso qualsiasi eventuale fuoriuscita d'acqua da tali aree di lavoro deve essere raccolta opportunamente con un sistema di regimazione ai fini dello smaltimento oppure del trattamento con impianto specificamente autorizzato;
- h. considerato che le superfici laterali dei rilevati costruiti ricorrendo al trattamento a calce risultano essere punti sottoposti a spolvero, causa erosione eolica dovuta ad una loro minore compattazione, si dovrà evidenziare come si intende operare per evitare eventuali problemi di tale natura;
- i. evidenziato dall'esperienza sul campo che successivamente alle attività di trattamento si può verificare la percolazione delle acque piovane con trascinarsi di calce non reagita all'interno di sistemi di raccolta acque superficiali (in particolare per rilevati di un certo spessore ed a seguito di eventi piovosi di una certa entità), si ritiene che debbano essere evidenziate le soluzioni che saranno adottate per evitare il versamento di acqua a pH elevato in corsi d'acqua superficiali;
- j. le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati devono essere aggiornate secondo la normativa vigente;
- k. i depositi della calce viva devono essere realizzati per quanto possibile vicino alle aree di trattamento. Le aree dove sono collocati tali depositi devono essere predisposte per la raccolta di eventuali acque di dilavamento. Le stesse devono essere mantenute pulite. Nel caso di versamento accidentale della calce in fase di riempimento degli stoccaggi o di travaso nei mezzi per il trasporto sui luoghi di lavoro, occorre provvedere immediatamente a nebulizzare acqua allo scopo di contenere eventuale spolvero, senza creare ruscellamento e comunque provvedendo a raccogliere le eventuali acque di dilavamento prodotte. Nel caso di grossi quantitativi il materiale deve essere raccolto in maniera da evitare spolvero;
- l. i mezzi di trasporto della calce all'interno delle strade di cantiere ed all'esterno delle stesse devono avere le ruote pulite al fine di evitare il trascinarsi della calce lungo la sede viaria sia asfaltata sia non asfaltata.

F. IN RELAZIONE AL PUT:

38. Verificare le previsioni del PUT con riferimento al quadro progettuale integrato derivante dalle modifiche e integrazioni introdotte al Progetto Definitivo e dalla rispondenza alle prescrizioni relative all'ottemperanza e alla compatibilità ambientale precedentemente formulate; **l'aggiornamento del PUT, unitamente al Progetto Esecutivo, dovrà essere trasmesso alla CTVIA per la necessaria autorizzazione, prima dell'inizio dei lavori, in particolare:**

- a. integrare e completare la caratterizzazione dei terreni e delle acque sotterranee, in fase progettuale, delle aree interessate dai lavori, con specifico riferimento alle aree di cantiere e di deposito. Si precisa che la frequenza dei sondaggi lungo il tracciato e dei saggi con pozzetti per le aree di cantiere e di svincolo deve rispettare quanto previsto nell'Allegato 2 del DM 161/2012 "Procedure di campionamento in fase di progettazione". Riportare su idonea cartografia la localizzazione dei sondaggi già effettuati, dei sondaggi e pozzetti esplorativi previsti al fine di perfezionare il piano di campionamento e analisi, distinguendo le diverse campagne di indagine;
- b. riportare su una planimetria generale la localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre;
- c. con riferimento al Sito di Deposito Finale D2, nel quale si prevede l'allocazione delle terre in esubero, analizzare le aree individuate attraverso idonee indagini ambientali, e sviluppare e dettagliare gli interventi di sistemazione previsti nell'area in oggetto;

- d. specificare la quantità di materiali provenienti dalle demolizioni di opere e/o manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, e gestirli in regime di rifiuto (Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii); indicare altresì idonei siti di conferimento (trasmettendo le relative autorizzazioni) dei materiali provenienti dalle demolizioni;
- e. approfondire i flussi di traffico per il trasporto delle terre tra le diverse aree di cantiere e per i flussi esterni dagli impianti di betonaggio e dalle aree di approvvigionamento e deposito anche rispetto alla viabilità locale;
- f. sviluppare all'interno del Piano l'analisi dei materiali derivanti dagli interventi di demolizione, in particolare con riferimento alla riqualificazione della SS 106, e relative modalità di gestione dei materiali di risulta.

Allegato A: Elenco Osservazioni del Pubblico

Allegato B: Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico relative al Progetto Definitivo

Allegato C: Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico relative al Progetto Definitivo Integrato

3

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Li Ar

[Handwritten mark]

us

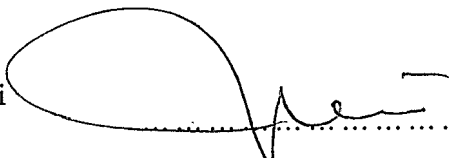
5

[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

[Handwritten marks]
131

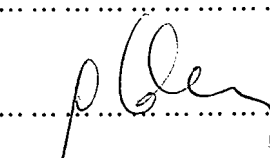
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)


Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



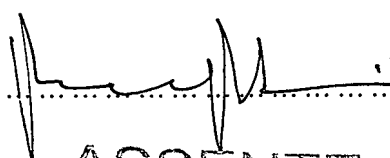
ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

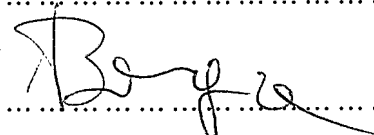


ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

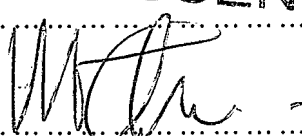
Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

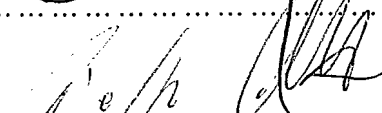
Ing. Silvio Bosetti



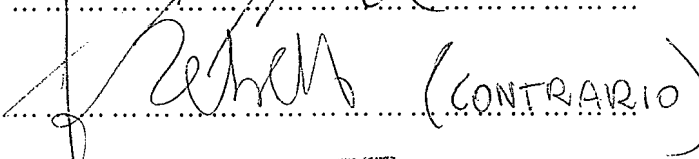
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

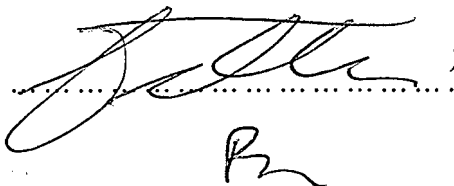
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

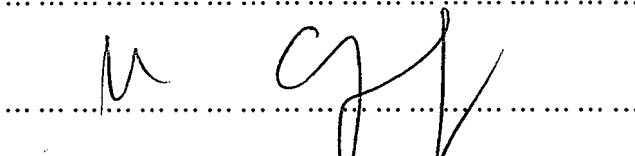
Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



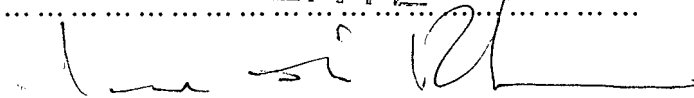
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

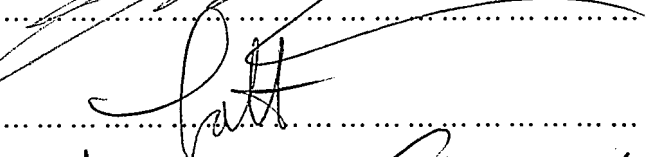
Ing. Francesco Di Mino



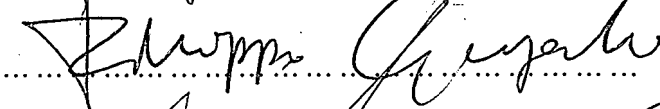
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



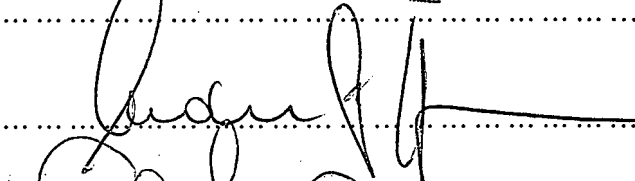
Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini



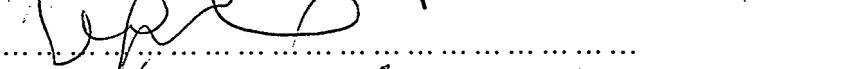
Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

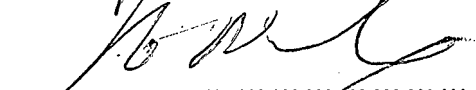
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



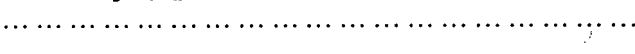
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

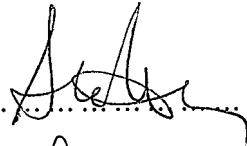


Avv. Michele Mauceri

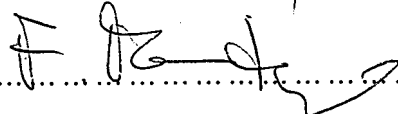
ASSENTE



Ing. Arturo Luca Montanelli




Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

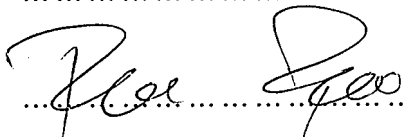
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

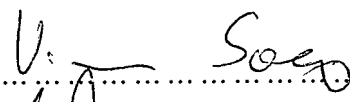
Cons. Roberto Proietti



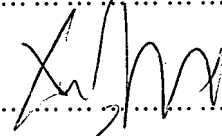
Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

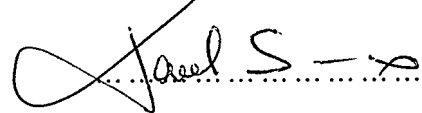
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



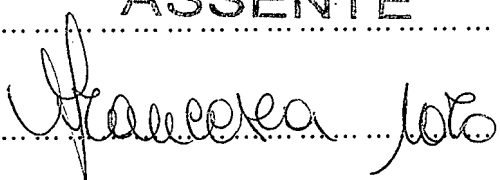
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Sorò



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Arch. Giovanni Artuso (Regione Calabria)

ASSENTE

All. C Controdeduzioni Progetto Definitivo Integrato

N	OSSERVAZIONI TIPO I	CONTRODEDUZIONI
1.2	<p>PREMESSE</p> <p>Anche se siano in fase di esame delle integrazioni, occorre non dimenticare che:</p> <p>1. L'OPERA È PRIVA DELLA NECESSARIA COPERTURA FINANZIARIA</p> <p>Ad ogni passaggio, i costi ammontano ma le risorse disponibili non cambiano.</p> <p>L'unico dato certo è che a oggi, le sole risorse disponibili sono meno di 700 milioni di euro (esaurimento 698.405.167,94), tutti di fonte statale per i due contratti concessi con le delibere CIPE nn. 103/2007 e 30/2008, senza possibilità di project financing essendo escluso il pedaggiamento (l'unica partecipazione diretta dei privati aggiudicatari riguarda l'anticipazione delle spese). Sono infatti perdute le risorse ex-Finmea, requisite dal D.L. 93/2008 convertito in L.126/2008, così come la quota destinata a quest'opera dal PON 2007-2013 che ha visto ridurre le disponibilità del FESR (decisione C(2013) 6852 del 21.10.2013) e portato la Regione Calabria a escludere il Megalotro 3 dall'elenco degli interventi ammessi.</p> <p>Il quadro economico - in relazione agli stralci funzionali del megalotro 3 - si è così evoluto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - e 1.234.754.242,86 per l'intera tratta dal km 0 al km. 38 nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE 103/2007 (percorso collinare in gallerie naturali profonde, viadotti ad altezze compatibili). Facendo riferimento alle risorse allora considerate disponibili per un totale di 6690.779.074,92 (di cui contribuito effettivamente concesso di € 154.430.000,00), si identificò un primo stralcio funzionale in due tratte attuabili: dal km. 0 al km. 18+500, dal km. 3+1+500 al km. 38, con il buco dal km. 18+500 al km. 3+1+500). La delibera CIPE n. 30/2008 concessa un secondo contributo di € 543.975.167,94 per completare il tratto mancante dal km. 18+500 al km. 3+1+500. - La delibera CIPE n. 88/2001 accetta che non sono più disponibili le fonti finanziarie PON ed ex-Finmea: nonostante l'affermato legame imprescindibile fra le risorse dal Fondo Infrastrutture e le altre fonti ex-Finmea e PON, conferma il contributo di € 154.430.000,00 accordato dalla delibera CIPE n. 103/2007 per il primo stralcio: conferma il contributo di € 543.975.167,94 accordato dalla delibera CIPE n. 30/2008 per il secondo stralcio. Ammontano quindi ad € 698.405.167,94 le uniche risorse certe disponibili. Si definisce un unico nuovo stralcio dal km. 9+800 al km. 31+500 (quindi senza inizio, né fine). - A fronte di tali disponibilità finanziarie (totale certo € 698.405.167,94), è stata indetta la gara (procedura riservata) per aggiudicare la progettazione definitiva e l'esecuzione delle opere: importo di € 961.904.356,99 a base dasta, aggiudicata (con ribasso) per € 790.878.571,96 ai RTI Astaldi-Impeglio. - Nelle indicazioni per la redazione del progetto definitivo, c'è scritto: - Il Contratto di Affidamento prevede la redazione del Progetto Definitivo dell'intera tratta. - I finanziamenti al momento disponibili (Delibera CIPE n.103/07, 30/08, e 88 del 6 dicembre 2011) consentono invece la progettazione esecutiva e la realizzazione della parte di Megalotro compresa tra il km 9,800 ed il km 3+1+500. - Nell'ipotesi che non si pervenga al recepimento del finanziamento necessario al completamento dell'opera entro la data di approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE, il Progettista procederà alla progettazione esecutiva della parte eseguibile con il finanziamento disponibile. - Nell'ipotesi che si pervenga al recepimento solo di parte del finanziamento, comunque utile al completamento di un ulteriore stralcio funzionale dell'opera, entro la data di approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE, il Progettista procederà anche alla progettazione esecutiva della ulteriore parte eseguibile con il limitato finanziamento acquisito. - In entrambi i casi il Progettista adotterà, in fase di progettazione esecutiva, le misure integrative necessarie per rendere possibile e funzionale la realizzazione dell'infrastruttura per stralci singolarmente deliberati. <p style="text-align: center;">*****</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il quadro economico del progetto definitivo depositato per la VIA il 14 febbraio 2014, in virtù delle varianti sostanziali proposte (innalzamento della livellera, portamento le opere in superficie in gran parte del tratto collinare), stabilisce in € 81.8295.912,21 i costi per la realizzazione dell'intera opera. - La rielaborazione del quadro economico del progetto definitivo, integrato dalla presunta adesione alle richieste della Commissione tecnica VA (documento DVA-2014-0010774 del 15 aprile 2014), aumenta i costi dell'intera opera ad € 939.033.246,41. - Stando alle clausole contrattuali e alle risorse sempre certe e disponibili di € 698.405.167,94, mancherebbero all'appello € 240.630.078,47. - Perdurando tale situazione, è necessario che si stabiliscano nuovi diversi stralci funzionali eseguibili. Ovvero il CIPE dovrebbe concedere la parte finanziaria mancante. Prendendo atto, peraltro, che poi ci saranno inevitabilmente aumenti di costi per varianti in corso d'opera, imprevisti, ecc. <p>DOVE IL VALORE DELLE INDENNITÀ DEGLI ESPROPRI</p> <p>Il quadro economico - rielaborato secondo le nuove stime derivanti dalle integrazioni proposte, dovrebbe contenere (D.Lgs. 163/2006 e ss.mm., allegato XXI, art. 16, comma 4) lettera c) anche l'importo dei costi di acquisizione o di espropriazione di aree o immobili, come da piano particolare allegato al progetto. Nel progetto definitivo depositato il 14 febbraio 2014 la voce specifica non era riscontrabile. Nella relazione generale che accompagna le integrazioni, si rimanda il piano espropri a dopo l'approvazione del progetto definitivo.</p> <p>Viene quindi fornito un costo complessivo che non tiene conto degli oneri per gli espropri, occupazioni, danni, servizi?</p> <p>Quali è, in ultima analisi, il reale costo del progetto?</p>	<p>La VIA non comporta che all'interno del processo di approvazione della compatibilità ambientale ci sia l'analisi degli aspetti finanziari del progetto che riguardano esclusivamente il MIT.</p>

[Handwritten signatures and initials]

Nell'esercizio autorizzatorio, si dovrà tener conto delle responsabilità dell'amministrazione pubblica, richiamata nella Relazione della Sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato approvata con la Deliberazione n. 25/2008/G, nella quale si legge a pag. 5: "Manca un'azione costante di verifica sull'operato dei manager pubblici dei quali si evitano gli effetti delle decisioni, con il risultato che gravi errori da questi commessi non vengono notati sotto il profilo di un'ipotetica responsabilità sociale. (...) Quel che è più grave, queste operazioni pregiudicano l'equità intergenerazionale, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2000) i pesanti oneri dei costi attuali. Sotto questo profilo la vicenda in esame è considerata dalla Corte parzialmente della patologia tendente - della cittadinanza pubblica - a scaricare sulle generazioni future oneri relativi ad investimenti, la cui eventuale utilità è benefica soltanto da chi li pone in essere, accreditando il debito pubblico, in contrasto con i canoni costituzionali".

In generale per l'abnorme numero di opere pubbliche incluse fra le opere strategiche ed entrate anno per anno nelle procedure della Legge Obiettivo, tali valutazioni sono opportune con riguardo a tutte le infrastrutture avviate senza procedure certe, ipotizzando quote pluriennali a carico dei bilanci successivi, che puntualmente sono state poi disattese.

Valutazioni più generali sulla programmazione delle infrastrutture strategiche si trovano anche nel Capitolo 5 "La Legge Obiettivo" del Rapporto 2008 su "La Revisione della spesa pubblica" elaborato dalla Commissione tecnica per la finanza pubblica istituita a suo tempo presso il ministero dell'economia e delle finanze. Si legge nella Raccomandazione 6 (pag. 115) che: "Il finanziamento degli interventi della legge obiettivo si presenta incerto, frammentario, parziale e con problemi di sostenibilità. Appare indispensabile effettuare una ricognizione della situazione attuale per superare le incertezze e le carenze informative sul programma, in termini aggregati e relativamente a ciascun progetto approvato dal CIPE in modo che siano chiari i costi di eventuali decisioni di ampliamento del programma, in termini di mancato o ritardato completamento di interventi parzialmente avviati e solo parzialmente finanziati".

Per questo intervento, in particolare, la fattispecie è esattamente quella sfianata dalla Sezione di Controllo della Corte dei Conti e prefissa un sicuro elemento a carico dei Governi, degli enti autorizzatori e di Anas s.p.a., nell'istruttoria di un ricorso per lesionalità delle deliberazioni CIPE e per responsabilità dei pubblici amministratori, presso le apposite autorità giudiziarie e financo presso la Corte di Giustizia Europea.

In particolare, il CIPE dovrà spiegare come, con semplici affermazioni nella delibera 88/2011, si siano potuti svincolare i contributi diretti dal Fondo Infrastrutture, dalle altre risorse individuali con le delibere 103/2007 e 30/2008 come condizionanti dei contributi CIPE e poi venute a mancare.

2. II PROGETTO DEFINITIVO - PUR CON LE INTEGRAZIONI - È UN PROGETTO EX-NOVO RISPETTO AL PRELIMINARE

Rispetto al progetto preliminare approvato, il progetto definitivo - per le varianti sostanziali introdotte anche a seguito delle integrazioni - è un nuovo progetto che modifica, stravolgendoli soprattutto dal punto di vista dell'impatto ambientale - i contenuti del preliminare, a base dell'individuazione ed assegnazione della gara.

Gia nelle osservazioni presentate nel corso della procedura VIA, sono state citate diverse fonti giuridiche e pronunciamenti dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, sull'inalienabilità dell'assegnazione di una gara in attuazione della quale si riscontrino difformità sostanziali di progettazione rispetto al progetto preliminare approvato dal CIPE.

Anche la richiesta di integrazioni della Commissione tecnica VA, esprime senza mezzi termini perplessità e negativi giudizi circa le soluzioni tecniche adottate in variante, oltre alla mancata osservanza di alcune fondamentali prescrizioni contenute nella Delibera CIPE 103/2007. Che si tratti di varianti sostanziali, per di più maggiormente impattanti sull'ambiente e sul paesaggio, è dunque assodato e confermato anche dagli Enti autorizzatori.

Sarà approfondita giuridicamente la questione per avviare le apposite procedure finalizzate all'annullamento della gara.

NEL MÉRITO DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE E PRESENTATE:

1. Il nuovo sforzo progettuale

Il grafico riportato a pag. 88 della Relazione generale relativa alle integrazioni richieste dalla Commissione tecnica VA, riassume la risposta concreta di Anas alle perplessità della Commissione tecnica VA sulle varianti approvate dal progetto definitivo al progetto preliminare approvato, illustrando quella che ritiene l'UNICA ALTERNATIVA tecnica possibile.

Faccio notare che tale grafico espone soltanto le differenze fra definitivo e integrazioni, omettendo di indicare le previsioni progettuali del progetto preliminare approvato con prescrizioni.

Un grafico vero ed in grado di svolgere le opportune valutazioni, avrebbe dovuto evidenziare 4 linee di tracciato altimetrico: a) Progetto preliminare; b) Prescrizioni e raccomandazioni integranti della delibera CIPE n. 103/2007; c) Proposta di definitivo depositato il 14 febbraio 2014; d) Proposta di definitivo integrato in risposta alla richiesta CTVA dell'11 aprile 2014.

Solo in tal modo, chi deve proporre osservazioni e chi deve esaminarle, respingere o autorizzare il progetto definitivo, sarebbe nelle condizioni di avere un quadro di massima trasparenza per esprimere le proprie valutazioni. Anas persiste nel fornire invece uno scenario documentale frammentario e disorientante, costringendo a tenere "operti" diversi documenti per un quadro conoscitivo veritiero alla base di valutazioni complete. Lo fa scemmenando ed ingannevolmente per spostare l'attenzione sulle scelte di variante operate con il progetto definitivo, inducendo a dimenticare il progetto preliminare approvato? Per certi aspetti che più avanti spiego, potrebbe che anche la Commissione CTVA si sia lasciata prendere dalle varianti sostanziali come nuova base di partenza.

La Procedura di VIA in corso è lo strumento attraverso il quale i progetti vengono valutati anche per quanto riguarda le varianti intervenute per motivi tecnici. Nel caso specifico, la procedura di VIA è estesa ai soli tratti con tracciato variato, mentre per tutte le parti restanti è attivata una verifica di Ompertanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007 e, a tal proposito si evidenzia che i primi 18 chilometri del tracciato sono rimasti sostanzialmente invariati.

Si rileva inoltre che anche il Progetto Preliminare comportava alcuni aspetti non del tutto risolti sia sul piano progettuale che ambientale, che il Progetto Definitivo avrebbe dovuto risolvere: la legge Obiettivo prevede l'analisi e la valutazione delle due fasi progettuali di preliminare e definitivo proprio per consentire il processo di approfondimento e miglioramento progettuale ed interno del quale sono previste anche le varianti sostanziali che nascono la fase di valutazione della compatibilità ambientale.

Il processo di VIA prevede che durante il suo svolgimento vengano approntate tutte le varianti necessarie a rendere il progetto sostenibile e compatibile dal punto di vista ambientale. Anche in questo caso infatti, la richiesta di integrazioni e le fasi di confronto tecnico successive svolte anche sul campo, hanno reso necessari ulteriori approfondimenti progettuali a miglioramento delle opere e a tutela dell'ambiente in tutte le sue componenti.

Per tutte le specifiche riguardanti il progetto, le sue varianti e il processo di compatibilità ambientale si rimanda al parere che riprende tutto l'iter approvativo nei dettagli, componente per componente.

In sede di Valutazione della compatibilità ambientale dei tratti in variante altimetrica e piano-altimetrica della SS 106 Janica (dal km 18+000 circa fino a fine lotto), la Commissione ha confrontato i tracciati pianimetrici ed i profili altimetrici del Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n. 103/2007, del Progetto Definitivo depositato il 14 febbraio 2014 e del Progetto Definitivo Integrato, proposto da ANAS in risposta alla richiesta integrazioni inoltrata al PropONENTE dalla Commissione (CTVA-00_2014-0001290).

In particolare, al punto 12 della suddetta richiesta di integrazioni, la CTVA ha chiesto al PropONENTE di "ridurre l'impatto paesaggistico dell'opera in esame, attraverso soluzioni tecniche che permettano l'allungamento dei tratti in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, l'abbassamento della livellata e l'abbassamento e la riduzione dei tratti in viadotto (...)"; in risposta a tale richiesta il PropONENTE ha valutato ed adottato un abbassamento della livellata nel tratto compreso tra il km 35+720 e il km 32+979, allungando i tratti in galleria artificiale e diminuendo i tratti in trincea. Inoltre, a seguito della Conferenza dei Servizi tenutasi nel mese di luglio c.a., e a valle di sopralluoghi tecnici svolti dal Gruppo di lavoro a seguito dei quali sono emerse specifiche criticità, le gallerie artificiali sono state ulteriormente allungate portando al seguente quadro finale di raffronto:

Tipo Opera	Progetto Preliminare		Progetto Definitivo		Progetto Definitivo Integrato	
	Sviluppo [m]	%	Sviluppo [m]	%	Sviluppo [m]	%
Rilevato	16.600	44%	19.290	52%	18.903	50%
Intrinea	3.600	10%	5.369	14%	3.559	9%
Gallerie	12.704	34%	6.358	17%	8.927	24%
Viadotto	4.934	12%	6.586	17%	6.414	17%
TOTALE	37.838	100%	37.603	100%	37.603	100%

Non di competenza MATTM

2

[Handwritten signatures and initials]

<p>in galleria quando la sua planimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico. Dunque, erano ACCETTABILI gli impianti - pur sottostando di importanti compensazioni ambientali - derivanti dal preliminare nei pochi tratti scoperti che il tracciato collimare con completamente in galleria naturale profonda: ORA SONO ANCORA ACCETTABILI?????</p> <p>Il problema resta quindi: intero, come resa accertata la mancanza osservanza di molte prescrizioni della delibera CIPE 103/2007, nonostante la fornitura di nuovi approfondimenti naturalistici e di conseguenti promesse di miglioramento ambientale.</p> <p>b) Nonostante la Commissione tecnica VA chieda di spiegare le ragioni delle varianti apportate al progetto preliminare, nelle risposte integrative il punto di riferimento diventa la proposta di progetto definitivo. Si propongono piccole modifiche alle scelte varianti, partendo dal definitivo respinto.</p> <p>Le prime valutazioni riguardano, quindi:</p> <p>a1) rispetto al preliminare, il definitivo con le integrazioni presenta o non presenta varianti sostanziali che stravolgono -peggiorandolo- il preliminare approvato con prescrizioni, soprattutto sotto l'aspetto dell'impatto ambientale?</p> <p>a2) come si intendono compatibili le prescrizioni allegate alla delibera CIPE 103/2007 con il risultato finale?</p> <p>a3) le varianti sostanziali apportate al preliminare rappresentano dunque un nuovo progetto ex novo, tanto da pregiudicare l'annullamento delle procedure di assegnazione?</p> <p>a4) Davvero non ci sono alternative possibili, dato l'obbligo di risparmiare perché non ci sono più le risorse originarie? Il Comitato Cittadini Alto Lario continua a proporre una, che confido e che chiedo espressamente alla Commissione Tecnica VA, di esaminare esprimendosi nel merito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione dello svincolo di Cassano e dello Svincolo di Trebisacce; • Realtivamente allo svincolo di Albidona, spostamento dell'asse stradale verso monte al fine di portare l'area di svincolo fuori dall'area vincolata; • Spostamento verso Nord dello svincolo di Roseto Capo Spulico, in modo da uscire dall'area vincolata; • Incremento delle gallerie artificiali a tutela dell'insediamento paesaggistico dell'opera.
<p>2. UN'ALTERNATIVA TECNICA POSSIBILE</p> <p>Dal nuovo capitolo V della Relazione Paesaggistica (che la Commissione CTVA ha chiesto di integrare), corredato di fotoelaborazioni (non tutte quelle richieste, ma sufficienti per capire il contesto d'intervento), è chiarissima la violazione del vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti da vincolo, ritirati alla quale nessuna possibile mitigazione o compensazione potrebbe restituire non solo la naturalità, ma le intrinseche potenzialità degne di massima tutela nel senso di non alterarne i connotati. Il TRACCIATO NON VA BENE, la Commissione deve convincersene.</p> <p>A questo punto della procedura approvativa, sarebbe possibile applicare l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 (convertito in Legge 12 luglio 2011, n. 106 (in G.U. 12/7/2011, n. 160), che ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di apportare varianti alla localizzazione richiedendo, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per l'altro, che non comportino incrementi del costo superiore al progetto preliminare originario.</p> <p>La variante di localizzazione che si suggerisce - diversa da tutte quelle esaminate in sede di progetto preliminare - prevede un tracciato del Megalotio 3 che abbia le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracciato ex-novo rispetto all'attuale E90, di 4 corsie in gallerie naturali, per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce = lavori da incominciare per primi; - soluzione per Amendolara Marina di eliminare l'attuale attraversamento E90 che spezza in due l'abitato (anche tenendo conto di quanto indicato nella prescrizione n. 21, cui finora non oltremare nessuna soluzione proposta da Anas), approfondendo il livello altimetrico del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove corsie in galleria naturale o artificiale, a scelta dell'Amministrazione Comunale; - tutto il resto: raddoppio in aderenza dell'attuale E90. Cioè nei tratti da nord a sud: - dall'uscita della Galleria Roseto all'ingresso nella galleria (naturale o artificiale, l'importante è che il soprassuolo mantenga continuità fra i due tronconi di nucleo urbano ora interrotti dalla E90) di Amendolara, da costruire in sede per eliminare l'attuale corsura fra pari dello stesso abitato; - fra il Torrente Strinace e l'imbocco della Galleria di Trebisacce; - dall'uscita della galleria Trebisacce a Sibarì (congiunzione con raddoppio SS 534 Megalotio 4), con due nuove corsie, lasciando utilizzabili le attuali della E90. <p>Molti nuovi svincoli sarebbero inutili, bastando uscite antidirezionali dalle nuove corsie da costruire e restando vivi gli attuali nella direzione opposta.</p> <p>Tale scelta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - risponderebbe a molte prescrizioni sul preliminare, finora non attuate; - salvaguarderebbe meglio il vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti; - farebbe risparmiare tempi di esecuzione; - farebbe risparmiare molte risorse finanziarie (pubbliche e tutte di fonte statale), rendendo sufficienti i finanziamenti certi, per l'esecuzione dell'intera opera (basta pensare che in alcuni tratti è sufficiente costruire 2 nuove corsie, e non 4, anche per i viadotti); - consentirebbe di impiegare maggiormente imprese e manodopera locale; - eviterebbe lo spreco di denaro pubblico nell'inventare nuovi usi per l'attuale E90 che viene abbandonata, pur esistendo e per la quale le riqualificazioni proposte sono risibili rispetto al valore di quanto "si lascia andare" con leggerezza e trascuratezza; - eviterebbe alcune interferenze, fra cui quella con il metanodoto che non sarebbe necessario spostare; - eviterebbe infine un nuovo abnorme consumo di suolo agricolo. 	<p>Per quanto riguarda la proposta di tracciato alternativo descritta nell'osservazione, e cioè l'ipotesi di un tracciato maggiormente costoso con l'utilizzo e raddoppio dell'attuale E90, occorre rilevare che tale scelta comporterebbe di impiegare maggiormente e definitivamente la fascia costiera incrementando ulteriormente l'impatto paesaggistico con aree tutelate e l'occupazione di suolo nella fascia già attualmente occupata dalla linea ferroviaria, dai centri abitati e dall'attuale SS 106.</p> <p>La scelta di adottare per il potenziamento della SS 106 un corridoio a sufficiente distanza dalla costa corrisponde ad una esigenza e scelta progettuale già definita per l'intero tracciato della SS 106 e per il Lotto in esame è stata già valutata ottimale e ambientalmente compatibile con la procedura VIA relativa al Progetto Preliminare.</p>
<p>3. NON SONO SODDISFATTE TUTTE LE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI DELLA CTVA 15 APRILE 2014</p> <p>Dalla lettura dei documenti e delle tavole (in tutto 171 elementi) forniti da Anas spa come risposta alle integrazioni richieste (e che di seguito si puntualizzano da per uno), si ricava che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sono stati inseriti nei testi relazionali i contenuti degli ex-alligati che nella proposta di progetto definitivo venivano richiamati. Gli inserimenti sono per lo più un esercizio testuale "copia incolla", spesso senza aggiungere o spiegare, o approfondire; 2. A puntuali richieste della CTVA, si continua a rispondere vagamente, insistendo su argomenti che la Commissione ritiene critici, per difendere le scelte di varianti sostanziali apportate dal definitivo sul preliminare approvato; 3. Oltre a proporre il minimo di quanto suggerito dalla CTVA (sostituzione di alcune trincee in gallerie artificiali), non c'è nessuna ricerca di alternative tecniche allo scempio paesaggistico; 4. Il documento autonomo sull'interoperanza alle prescrizioni della delibera CIPE 103/2007, diventa uno stralcio della ex-relazione generale del progetto definitivo, con poche aggiunte o cancellature, dovute alle nuove varianti proposte, ma per alcune prescrizioni, con le stesse risposte fuorvianti ed elusive; 5. I nuovi capitoli V della relazione paesaggistica, con paragrafi e documenti allegati rispondenti a quanto richiesto in integrazione, rimanda alcuni rilievi di habitat a lavori da concludere entro 12-24-36 mesi. In tali condizioni di mancanza di dati cognitivi, non si comprende come si possa concludere il progetto parlando di miglioramenti complessivi, né come dedicarsi paragrafi della relazione generale che accompagna le integrazioni, a particolari specie di volatili. 6. Per quanto riguarda lo studio d'incidenza degli impianti su aree SIC e ZPS, mentre si accoglie con favore l'assenza dei cantieri inizialmente 	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state analizzate le integrazioni presentate dal PropONENTE e si trova risposta puntuale nel parere, come già spiegato precedentemente, successivamente alla trasmissione delle integrazioni richieste dalla CTVA, si sono svolti riunioni tecniche e un sopralluogo al fine di approfondire e migliorare il progetto e il PropONENTE ha ritenuto necessario, a valle dei lavori di istruttoria, trasmettere alla CTVA ulteriore documentazione integrativa.</p> <p>Per tutte le specifiche riguardanti il progetto e le successive varianti emerse nel corso dei lavori di istruttoria si rimanda al parere e al quadro presertivo.</p>

[Handwritten signatures and initials]

8.4	<p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 4</p> <p>Sorprende l'ottimismo dell'Anas nell'ascoltare rischi da vibrazioni nello scavo e nell'esercizio delle gallerie, anche qualora siano sottostanti ad abitazioni o aree antropizzate, con riferimento alle sole due gallerie salvate nel definitivo, mentre le cause per l'abbandono di tutte le altre gallerie</p>	<p>Le indicazioni fornite in merito al rischio di vibrazioni nello scavo delle gallerie sottostanti aree antropizzate sono state fornite</p>
8.3	<p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 3</p> <p>La scelta di come riqualificare l'attuale E90 dopo il suo futuro declassamento a strada locale - valorizzate nell'allegato 13 (quattro economico delle compensazioni che devono essere il 2% dell'importo appostamente calcolato), è articolato in poche voci che sembrano interventi puntiformi qua e là, con pochi contatti con la vera strada da riqualificare, senza una logica razionale d'insieme che possa far ritenere quella strada - in futuro - diversa da un solito, estenuante di spreco di denaro pubblico.</p> <p>Le poche voci di intervento considerato riqualificano dell'attuale tratto di E90 che sarà sostituito dal Megalotto 3 altrove ubicato, riguarderebbero, secondo l'Anas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rotatoria ingresso Marina di Sibari : Euro 687.953,11 - Strada di collegamento Centro Servizi con la SS 106 storica : Euro 92.233,00 - Riqualifica via Nazionale Francavilla Marina : Euro 1.041.529,08 - Riqualifica collegamento SS 106-E90 e accessi al mare di Villapiana : Euro 1.642.664,04 - Demolizione Viadotto Pagliaro a Trebisacce e riqualifica viabil. sost. : Euro 6.953.649,46 - Pista Trebisacce : Euro 105.489,15 - Accessi al mare Roseto Capo Spulico : Euro 2.539.564,22 - Svincolo Roseto Nord : Euro 755.855,72 <p>Strada di accesso al complesso Grotta delle Ninfe : Euro 785.730,93</p> <p>L'importo più alto riguarda l'abbattimento del Viadotto Pagliaro a Trebisacce, con la riqualifica di viabilità sostitutiva, unica voce effettivamente compensativa perché toglierebbe uno sfregio deturpante fatto in passato a Trebisacce con un viadotto altissimo che taglia in due la zona di espansione urbanistica e riqualificando perché consentirebbe di sistemare razionalmente le vie di comunicazione in quel sito, oggi alquanto confuse.</p> <p>Appare lo svincolo per Roseto Nord come opera compensativa e non nell'elenco degli svincoli.</p> <p>Gli interventi inesi come "compensazioni socio-territoriali" (accensione che la Commissione TVA nella sua nota del 11 aprile ritiene incongrua con l'importo del 2%) riguardano la strada di accesso al complesso grotte delle Ninfe e gli accessi al mare per Roseto Capo Spulico, per un totale di quasi un quarto dell'intero importo compensativo.</p> <p>Si ritiene inaccettabile un tale impiego di almeno la metà dell'accordato 2%, con un titolo "compensativo" che compensativo non è, ricordando che con la prescrizione n. 6 integrante della delibera CIPE n. 103/2007 per riqualificazione della SS106 si intende:</p> <p>"Ricostruire la SS 106 Jonica attualmente impigliata come strada di scorrimento in modo da 1) riqualificarla in coerenza con la sua nuova destinazione intercomunale e suburbana; 2) limitare l'effetto di cesura del territorio che essa attualmente realizza; 3) prevedere i tratti urbani suburbani di marciapiedi; 4) prevedere ampi tratti di piste ciclabili; 5) sostituire gli attuali svincoli con rotonde rialtando la relativa area".</p> <p>Riqualificare il tratto E90 da dismettere dovrebbe essere il risultato di un'incisa fra Anas e le Amministrazioni interessate, nella visione strategica territoriale degli assetti urbanistici futuri, inventando usi adeguati e funzionali a nuovi bisogni di crescita urbana e sociale (quasi nessun Comune ha ancora approvato il PSC); dovrebbe essere uno stimolo interessante, cogliendo la previsione delle nuove funzioni delle Unioni di Comuni e dei servizi essenziali ancora da organizzare, concentrando opportunità di rilancio turistico, coinvolgendo la popolazione e i giovani.</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni previste nel parere e al quadro prescriptivo.</p>
8.2	<p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 2</p> <p>Il complesso testo elaborato come integrazione n. 2 è emblematico dell'importanza (e del costo) di mitigazioni e ripristini ambientali: che compie gli impatti inevitabili di una infrastruttura come progettata in un variante al preliminare, ma si collega immediatamente ai comportamenti correnti dell'Anas, riguardanti l'abbandono al degrado di ogni area pubblica pertinate alle sue infrastrutture, dai termini della costruzione delle opere in poi.</p> <p>Il Progettista e l'impresa aggiudicataria non devono certo preoccuparsi di perdere in carico la manutenzione successiva alla conclusione delle opere.</p> <p>Si ribadisce, però, e si stigmatizza la prassi Anas di non occuparsi più di manutenzioni, di lasciare che le aree diventino infestate di erbacce pronte agli incendi (frequentissimi) quando anche non diserbate abusive di ogni tipo di materiale. Ci si chiede dunque se valga la pena provvedere, nella fase conclusiva delle opere, a spendere soldi per voci giardini o aree-parco, consentendo benissimo la loro ingloriosa breve fine.</p>	<p>ANAS in qualità di concessionaria della viabilità di interesse nazionale è responsabile sia della gestione ordinaria delle strade che del monitoraggio e della valutazione del servizio reso.</p> <p>Per quanto riguarda le aree verdi realizzate come compensazione ambientale fuori delle recinzioni stradali, sono gli enti locali che devono farsi carico.</p>
8.1	<p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 1</p> <p>La nuova relazione di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 103/2007 non è altro che un esercizio di copia-incolla dalla ex-relazione generale della proposta progetto definitivo depositata il 14 febbraio 2014, con qualche sottrazione di testo o qualche allungamento, a sostegno della scelta già compiuta delle varianti sostanziali al progetto preliminare.</p> <p>Si ritiene che ancora non ci sia ottemperanza a tutte le prescrizioni della delibera CIPE n. 103/2007.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 2</p> <p>Il complesso testo elaborato come integrazione n. 2 è emblematico dell'importanza (e del costo) di mitigazioni e ripristini ambientali: che compie gli impatti inevitabili di una infrastruttura come progettata in un variante al preliminare, ma si collega immediatamente ai comportamenti correnti dell'Anas, riguardanti l'abbandono al degrado di ogni area pubblica pertinate alle sue infrastrutture, dai termini della costruzione delle opere in poi.</p> <p>Il Progettista e l'impresa aggiudicataria non devono certo preoccuparsi di perdere in carico la manutenzione successiva alla conclusione delle opere.</p> <p>Si ribadisce, però, e si stigmatizza la prassi Anas di non occuparsi più di manutenzioni, di lasciare che le aree diventino infestate di erbacce pronte agli incendi (frequentissimi) quando anche non diserbate abusive di ogni tipo di materiale. Ci si chiede dunque se valga la pena provvedere, nella fase conclusiva delle opere, a spendere soldi per voci giardini o aree-parco, consentendo benissimo la loro ingloriosa breve fine.</p>	<p>Le ottemperanze alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007 vengono puntualmente trattate nel parere della Commissione, nell'apposita tabella in cui vengono riportate sia le dichiarazioni del Proponente che le considerazioni di istruttoria.</p>
7	<p>4. CONTROADDIZIONI E AMBIGUITA' NELLA NOTA DELLA COMMISSIONE CTVA</p> <p>Osservo che la stessa nota della CTVA del 11 aprile 2014 (richiesta integrazioni) è contraddittoria e presenta qualche ambiguità.</p> <p>Da un lato essa definisce l'ottemperanza alla natura prescrizioni come istanza progettuale indelegabile (es. mancanza ottemperanza alla prescrizione n. 27, richiesta integrazione n. 8), dall'altro sembra prendere atto dell'finalizzazione della vicenda come obbligo ineluttabile senza alternative e raccomanda di limitare i tratti di trincea da sostituire con gallerie artificiali (richiesta integrazione n. 12a).</p> <p>D'altronde, tutta la richiesta di integrazioni n. 12, articolata in solo paragrafi da 12a a 12c, quest'ultima con 7 alinea (A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A12) prende pressoché atto delle varianti approntate al progetto preliminare e riparte da lì, limitandosi a raccomandare di arginare i danni più eclatanti, pur nonostante in spraglio del vincolo paesaggistico.</p> <p>Dunque, il riferimento per "agiusare" il progetto definitivo irricevibile è diventato il testo stesso del progetto definitivo o resta il preliminare? Overo: il progetto preliminare, approvato con prescrizioni, è diventato carta straccia? Se così fosse, se cioè anche hier autorizzativo venisse influenzato ed orientato dalle scelte univoche di convenienza per Anas spa, gli elementi per far valere le ragioni degli oppositori in sedi diverse, andrebbero e si aggraverebbero.</p> <p>Nel paragrafo dedicato all'integrazione n. 12, entro maggiormente nel merito.</p>	<p>Come già precedentemente spiegato la legge Obiettivo prevede le varianti sostanziali e la riapertura della fase del processo di compatibilità ambientale.</p> <p>Si fa rilevare inoltre che il Progetto Preliminare conteneva al suo interno alcune soluzioni che rendevano il progetto particolarmente critico sotto numerosi aspetti quali la presenza di quattro svincoli intermedi tra l'inizio e la fine del tracciato di soli trentotto chilometri di cui tre insistenti su aree vincolate a diverso titolo (SIC, ZPS ai sensi della Direttiva Habitat e vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 art. 136), gravando enormemente sulle matrici ambientali interessate.</p> <p>Inoltre le soluzioni prospettate di riduzione dei tratti in trincea privilegiando le gallerie artificiali, sono elementi che migliorano il progetto dal punto di vista della percezione visiva e percettiva, del rumore, della connessione e dell'ammortamento ecologico, del paesaggio, ecc.</p> <p>In ultimo, per quanto riguarda i viadotti, si rileva che le modifiche progettuali richieste hanno migliorato il progetto prevedendo una maggiore distanza tra le pile, un nuovo progetto architettonico e diversi materiali costruttivi, migliorandone l'inserimento paesaggistico.</p> <p>Inoltre, l'eliminazione degli svincoli comporta che sulle funare insistano solamente gli elementi dei viadotti che hanno caratteristiche di assoluta linearità e permeabilità.</p>


W

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "N. S." and other smaller marks.

<p>sono sempre ascrivibili a problemi derivanti dalle indagini geognostiche: A proposito, nelle risposte alle interrogazioni, la giustificazione alle varianti sostanziali (finalizzazione della livellatura nel tratto collinare, portando le opere in superficie) si è ridotta alle sole ragioni tecniche, mentre nella relazione del progetto definitivo era affermato chiaramente in più parti che "si tratta di scelte obbligate, in funzione del limite delle risorse assenti". Pengo una domanda (e dovrebbe porcela anche la Commissione): se fossero ancora disponibili tutte le risorse individuate per provvedere ai costi del progetto preliminare, l'esito delle indagini geognostiche nel progetto definitivo avrebbe consentito di eliminare le gallerie profonde nel tratto collinare? Vorrei una risposta onesta, indipendentemente dall'esito della valutazione.</p>	<p>in funzione delle effettive condizioni di copertura e della tipologia di scavo previsto in progetto, basando tali assunzioni anche sugli esiti di monitoraggio effettivamente riscontrate in un loro analogo. Anche dal punto di vista teorico-tecnico è stata evidenziata la diversa risposta dei suoli all'azione sismica in rapporto alle relative rigidità in gioco.</p>
<p>8.5 La risposta sembra tener conto esclusivamente della portata delle acque in casi di piena, ma non parla minimamente dei possibili effetti negativi delle fondazioni dei piloni degli altissimi viadotti, sugli arci dei torrioni, spesso allineamenti forti nei terreni limitrofi. Si ricorda al proposito che la prescrizione n. 9, integrante della delibera CIPE n. 103/2007 non parlava soltanto di alluvioni, ma le comprendeva in un contesto più ampio: 9. comprendere uno specifico studio idraulico sulla possibile influenza dei cantieri destinati alla realizzazione dei viadotti sulle finanze sul regime delle acque che comprenda le misure da adottare in caso di emergenza alluvione in corso d'opera.</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescriptivo.</p>
<p>8.6 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 6 Nella tabella di confronto fra le quantità di litree svolte in fase di progetto preliminare e in fase di progetto definitivo, si capisce che la campagna di sondaggio geognostica per il progetto definitivo - anche in ottemperanza alla prescrizione n. 21 della Delibera CIPE 103/2007 - è stata molto più approfondita. Resta il dubbio che l'interpretazione degli esiti sia stata orientata forzatamente verso la scelta di abbandonare le gallerie su 10 km, all'unico scopo di spendere meno, ma a costi altissimi per ambiente e paesaggio. In caso contrario, non si comprendere perché tutti quei dati negativi (forse riscontrati solo nei tratti in cui si sceglie di non fare più le gallerie?) non impediscano di realizzare le residue gallerie di Roseto e Trebisacce, per le quali anzi - come già detto nel paragrafo precedente - si minimizzano anche i pericoli delle vibrazioni.</p>	<p>Gli esiti della campagna di indagini sono inseriti e consultabili nell'ambito della documentazione progettuale, la cui interpretazione dei dati è stata validata sia da tecnici esperti del settore che da delle principali Università Italiane di Geotecnica. Le gallerie di Trebisacce e Roseto sono rimaste di tipo naturale a causa dell'elevata copertura, si evidenzia inoltre che la presenza del gas in sottoterra non è un problema ingestibile, ma tale elemento associato alle caratteristiche scendenti dei terreni, rende l'intervento molto oneroso soprattutto dal punto di vista dei rischi a esso connessi.</p>
<p>8.7 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 7 Il confronto fra le mitigazioni e i ripristini ambientali previsti nel preliminare e nel definitivo - ben 40 pagine - (malgrado scempiamente di ricordare che il preliminare prevedeva 11,5 chilometri di gallerie profonde murate (all'interno delle quali è facile intuire poco spazio per mitigazioni e ripristini ambientali) e che una buona parte delle prescrizioni integrate nella delibera CIPE n. 103/2007 riguardava proprio questo argomento. Facile concludere le tabelle con dei segni positivi, quando non esiste paragonare fra le opere presenti nei due progetti preliminare e definitivo e quando il progetto definitivo, portando quasi tutte le opere in superficie, non riduceva il numero degli svincoli ovvero aumentando a dismisura le superfici da essi occupate, portando i viadotti ad altezze estreme, impata con l'ambiente ed il paesaggio molto di più e pertanto richiede maggiori azioni di mitigazione e compensazione.</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescriptivo.</p>
<p>8.8 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 8 Viene ripercorsa al primo capoverso la stessa risposta già fornita nella relazione generale del progetto definitivo depositato il 14 febbraio 2014 (si è tenuto conto della prescrizione n. 27, compatibilmente...). Poi il testo si diffonde nell'illustrare la più sostanziale variante del progetto preliminare. Nei grafici e più che apprezzabile lo scostamento del progetto preliminare e l'assoluta inosservanza della prescrizione n. 27, considerata dalla stessa Commissione TVA come istanza progettuale indagabile.</p>	<p>Lo scopo della prescrizione era l'approfondimento della trincea ai fini della pianificazione di assenza omogenee col contesto. La risposta fornisce chiarimenti sulle motivazioni che hanno indotto le variazioni apportate alla livellatura in tali tratti, fermo restando che è stata mantenuta l'adozione di scarpate con pendenze idonee alla finalità richiesta.</p>
<p>8.9 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 9 Chi vive sul posto, sa benissimo che si considera prestigioso avere il nome del proprio Comune sulla tabella che indica l'uscita da una strada importante. Il suo paese esiste se è scritto su una tabella di uscita della superstrada. Per di più sullo svincolo "a diamante" più grosso di tutti nell'intero Mezzogiorno. In questo caso, da qualsiasi uscita precedente o successiva ci si potrebbe comodamente immettere sulla viabilità ordinaria (generata conto che continuano ad esistere l'attuale E90 che ha svincoli ad ogni "postaglia") e raggiungere comodamente i paesi intorni. La vera ragione del mantenimento dello svincolo di Albidona è che l'ha chiesto il Sindaco. Se la spunterà, con la complicità dell'Anas, lo spreco di risorse pubbliche, l'abnorme consumo di territorio e l'approvazione statale, sarà stato un Grande Sindaco! E i suoi ben 800 abitanti saranno felici di essere serviti da ben due strade di accesso al paese: una comunale e una provinciale, ambedue sfocianti nelle due direzioni, sia sulla attuale E 90, sia sulla nuova superstrada. E pensare che sull'Autostrada A14 per Bari verso nord, c'è un'unica uscita!</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescriptivo.</p>
<p>8.10 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 10 Qui il progettista cambia idea radicalmente (rispetto al mantenimento dello svincolo per Albidona) e si esprime positivamente per l'abolizione dello svincolo di Amendolara (rinunzia spontanea dell'Amministrazione Comunale, non scelta dell'Anas), descrivendo gli impatti favorevoli.</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescriptivo.</p>
<p>8.11 LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 11 La Commissione TVA si preoccupa delle mitigazioni e compensazioni ambientali relative allo spostamento del metanodotto, in relazione a TUTTI gli impatti indotti sull'ambiente da questo. Anas riferisce le intenzioni che per quanto concerne le opere di mitigazione legate all'intervento di spostamento del metanodotto, si prevede la soluzione riferibile alla tipologia di ripristino agricolo, tramite la costruzione di uno strato di suolo fertile che garantisca la continuazione dell'attività agricola delle aree, una volta terminati i lavori, limitando così gli impatti ambientali alla sola fase di caratterizzazione. Il ripristino di tali aree dovrà garantire la restituzione finale delle aree allo stato simile a quello originario e predisporre il suolo nella sua fase iniziale con le caratteristiche tali da assicurare la naturale evoluzione nel tempo. Si esclude pertanto la possibilità di impianti arborei e/o arbustivi i cui radici potrebbero essere interrotte dalla presenza del metanodotto, oltre a non consentire una facile manutenzione di tale impianto nell'area soggetta a servizi". Ritengo come dato più preoccupante che la scelta (spostare un'opera esistente per far posto ad una ancora da costruire) comporta come primo impatto ambientale il consumo di nuovo suolo agricolo nello stesso sito, con la sottrazione di nuovo terreno pressoché adiacente, da sottoporre a servizi e limitativo per le normali attività agricole. Nell'ambito della stessa azienda si possono verificare i seguenti casi: - la presenza della nuova trincea accanto o poco distante dalla nuova linea del metanodotto vengono a determinare una perdita di suolo (materiale o lavorabile) considerevole, quantificabile non la normale funzionalità dello stesso fondo (con ripercussioni sugli impatti dei danni residui); - la presenza della nuova galleria artificiale accanto o poco distante dalla nuova linea del metanodotto, comportano una grave limitazione di funzionalità del suolo agricolo, interrompendo apprezzamenti e modalità agronomiche di coltivazione.</p>	<p>In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescriptivo.</p>

5

N

15


7

1

3

Le mitigazioni e compensazioni proposte da Anas si limitano all'aspetto estetico, come se si stesse agendo su un parco urbano e non su aziende agricole produttive.
 Più avanti esprimerò meglio anche la perplessità che vengano rispettati i propositi di tener suddivisi i diversi tipi di terreno agrari negli scavi, per "richiudere" con il ripristino della situazione ex-ante.
 L'alternativa, già proposta nelle osservazioni presentate in precedenza, è lasciare il meandrotto dove è scegliere per la strada una variante di localizzazione, raddoppiando l'esistente fra il torrente Strabec e l'imbocco della nuova galleria di Trebisacce.
 Con tale opzione, non ci sarebbe l'interferenza del meandrotto fra i km. circa 24 e 28 e non si violerebbe il vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti nello stesso lato.

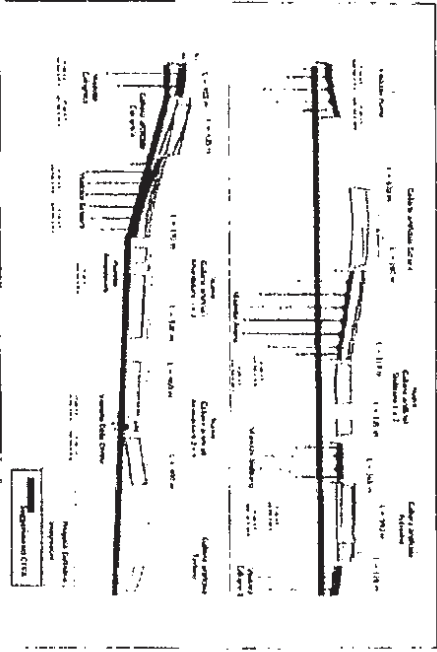
6. Osservazioni sulle integrazioni previste da Anas spa - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 12
 Richiesta CTVA: "Ridurre l'impatto paesaggistico dell'opera in esame, attraverso soluzioni tecniche che permettano l'allungamento dei tratti in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, l'abbassamento della livellata e l'abbassamento e la riduzione dei tratti in viadotto, in particolare:

CTVA:
 a) *esaminare, per tutti i tratti interessati dalle proposte di trasformazione delle gallerie naturali in gallerie artificiali, la possibilità di adozione di soluzioni interne che permettano la riduzione delle trincee in trincea (sostituite con gallerie artificiali), con lo scopo di minimizzare l'effetto di cesura della continuità territoriale anche nelle fasi di cantiere;*
 b) *valutare un abbassamento della livellata tra il viadotto Forno e il viadotto Stelliano in modo da allungare la galleria artificiale Schiavi e restringere la trincea tra il viadotto Avena e il Viadotto Stelliano in galleria artificiale (ex galleria naturale Stelliano), al fine di ridurre l'impatto visivo dell'opera (con particolare attenzione all'innalzamento dell'opera SIC IT9310042, Fiumara Avena - Codice Natura 2000: IT931 0043, attraversata dal Viadotto Avena a 84 m di altezza sul p.c., con i tratti di approccio alla struttura che si sviluppano nelle aree limitrofe al SIC, adottando soluzioni in trincea e/o in galleria artificiale.*

Mia interpretazione:
 a) La CTVA parla di soluzioni "intermedie", cioè non tornare alle gallerie naturali del preliminare, ma abbassare la livellata del definitivo in modo da trasformare le previste trincee in gallerie artificiali, allo scopo di minimizzare l'effetto cesura della continuità territoriale anche nelle fasi di cantiere.
 b) Tra il Viadotto Forno e il Viadotto Stelliano dovrebbero sparire le trincee, allungando i già previsti tratti di gallerie artificiali: Schiavi e Stelliano per evitare che in quel tratto restino trincee.
 Per come legge e intendo (riscontrando una certa ambiguità):
 1) La "riduzione delle trincee" intesa dalla CTVA non riguarda soltanto quelle suggerite al successivo punto b). In caso contrario, il contenuto del punto b) sarebbe l'esplicitazione del punto a) e non un punto autonomo.
 2) Per eliminare l'effetto cesura anche nelle fasi di cantiere, il soprassuolo resta invariato. Ciò significa che le gallerie artificiali non vengono eseguite prima scavando poi ricoprimento. Per gallerie artificiali, viceversa, Anas intende "realizzate mediante fasi in serie con scavo in trincea, getto degli anelli... e successivo ricoprimento".

C'è contraddizione nella soluzione proposta dalla CTVA: se devono essere gallerie artificiali come le intende l'Anas, la cesura territoriale in fase d'opera non solo non si elimina, ma è devastante. Per eliminare le trincee, nel contempo non avere cesura territoriale nemmeno nelle fasi di cantiere ed abbassare i viadotti rispetto alle inaudite misure del proposto definitivo, la soluzione intermedia suggerita dalla Commissione CTVA può essere solo la linea azzurra del grafico sottostante, in cui si torna alle gallerie sotterranee anche se più in alto rispetto al preliminare.
 Ma poiché sono stati evidenziati tutti i problemi per le gallerie naturali, l'unica alternativa è modificare la localizzazione della strada in questo tratto.



Sintesi integrazione di Anas spa sui punti a) e b) e mie osservazioni
 Anas restringe al minimo i suggerimenti della CTVA, limitandosi ad allungare un po' le gallerie artificiali Schiavi, Stelliano, Porresino e Coloproto, nonché a prevedere le due gallerie artificiali Amrodolara, ma lasciando tra le varie gallerie artificiali e verso sud dopo il viadotto Forno, tratti in trincea.
 Nessuna azienda agricola agriturismo presente su quella linea viene risparmiata da tratti di trincea che restano (per alcune poco cambia rispetto alla precedente versione).

Come già precisato relativamente al precedente punto 3, il Progetto Definitivo con le modifiche introdotte nel corso dell'istruttoria presenta un sostanziale incremento delle gallerie artificiali con l'eliminazione di numerosi tratti all'aperto e in trincea ottenuto attraverso una opportuna, anche se non rilevante, correzione almetrica.
 Per quanto riguarda l'effetto cesura comunque prodotto dalla realizzazione delle gallerie artificiali in fase di cantiere, tale effetto risulterà limitato in quanto la realizzazione dello scavo, la costruzione della galleria e il riempimento avverrà progressivamente per tratti di lunghezza limitata, come previsto nel quadro prescrittivo.
 Unitamente alle soluzioni architettoniche adottate per i viadotti, le modifiche introdotte rispondono sufficientemente alla richiesta formulata in sede di integrazione dalla CTVA.

[Handwritten signatures and initials]

In alcuni tratti -ammesse la stessa Anas- le gallerie sarebbero così superficiali da non permettere l'ispezione secondo il profilo originario. Mi chiedo come faranno a ripristinare i profili originali negli altri tratti in cui sarebbe possibile: chiamano scalori di caselli di sbotta? I viadotti (ad esclusione del viadotto Cologneco che addirittura summa ancora altezza) calano di pochi metri: l'impatto visivo ed acustico non cambia.

Per costruire le gallerie artificiali si provvederebbe prima allo scavo, quindi alla posa dei manufatti cilindrici, poi alla ricopertura, senza possibilità di evitare le curve anche in fase di cantiere come invece auspicato dalla CIVA.

Tutte le critiche già osservate nella precedente tornata di consultazione sul progetto definitivo depositato il 14 febbraio u.s. restano assolutamente uguali.

L'unica differenza riguarda il ripristino post-operam, che riconsigliarebbe superfici continue più ampie, ma sul quale si nutrono infinite perplessità sia per le modalità (impossibili) di ricostruzione degli strati di suolo atti ad accogliere gli stessi assetti geo-pedologici e culturali pre-esistenti, sia per la limitazione agricola e di proprietà derivante. È decisamente fuori luogo usare la parola ripristino.

CTVA:

C) con riferimento alla valutazione degli impatti residui per la componente paesaggio, valutare l'eliminazione delle trincee e delle varianti approntate al Progetto Preliminare, in modo particolare per quanto riguarda le aree critiche principali individuate con l'analisi degli impatti e definite a sensibilità alta e molto alta e con impatto "importante";

A4. da Viadotto Saraceno a Viadotto Sarceno, Fattore di pressione PAE 7 ... con sensibilità tra alta e molto alta;

A5. Sincalo e Galleria Trebbiaca, Fattore di pressione PAC7 ... con sensibilità alta;

A6. Viadotto Paghino, Fattore di pressione PAE 7 ... con sensibilità alta;

A8. Galleria Schiani, Viadotto Avena, Variante Gallerie Artificiali, Fattore di pressione PAE3 ... con sensibilità molto alta;

A9. dal Viadotto Strigace al Viadotto Amendolara, Fattore di pressione PAC7 ... con sensibilità molto alta;

A10. Galleria Torvano e Viadotto Ferro, Fattore di pressione PAE3 ... con sensibilità molto alta;

A12. Variante Gallerie Rosse, Fattore di pressione PAE3 ... con sensibilità molto alta.

Mia interpretazione: In tutti questi tratti, con impatti a sensibilità alta e molto alta, eliminare le trincee e le varianti approntate al progetto preliminare (compresa l'altezza dei viadotti).

Sintesi integrazione di Anas spa su punto C) e mie osservazioni

L'integrazione fornita non è coerente con quanto richiesto e, pur abbassando per concezione unilaterale il livello degli impatti nelle relative tabelle, esso resta sempre troppo alto per essere accettabile.

LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 13

Il viadotto Cologneco viene addirittura alzato, gli altri leggermente abbassati, mantenendo sempre altezze spropositate, sia ai fini dell'ottimizzazione alle prescrizioni sul preliminare, sia nel rispetto del vincolo paesaggistico, sia per l'impatto visivo, acustico, vibrazioni, inquinamento aria.

Di nuovo gli inserimenti di immagini e simulazioni grafiche sono ingannevolmente errate nelle proporzioni e nei confronti.

Questa tratta dalla pag. 107 della relazione generale che accompagna le integrazioni, per esempio, dimostra la maggiore ampiezza delle luci, ma allargando a dismisura l'immagine relativa al viadotto nel progetto preliminare (quando si trovava posizionato a circa 30 metri di altezza e misurava in lunghezza m. 362), la differenza di altezza delle pile sembra di poco conto (quelle nuove arrivano a 75 metri = quasi il triplo, per una lunghezza del viadotto di m. 695 = il doppio, mentre sul grafico sembra lungo uguale).

Seguono grafici di pag. 107 della relazione generale che accompagna le integrazioni presentate da ANAS spa:



Viadotto Avena: Profilo longitudinale. Progetto Preliminare. Lunghezza = 40 m



Viadotto Avena: Prof. longitudinale. Progetto Definitivo. Lunghezza = 75 m






Viadotto Avena: Profilo longitudinale in Variante. Lunghezza = 100 m

Si ritiene di aver già dato ampio riscontro alle osservazioni in merito alle modifiche architettoniche apportate alle strutture dei viadotti. Per quanto riguarda l'osservazione puntuale, la rappresentazione effettuata a pag. 107 era puramente indicativa del numero di campate o pile del viadotto nelle diverse fasi progettuali e non voleva sostituirsi alle rappresentazioni in scala elaborata come documenti tecnici. Per maggiore chiarezza si riporta l'inserimento paesaggistico del medesimo viadotto nelle tre fasi progettuali rappresentate con lo stesso punto di ripresa.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature and several smaller ones.

Handwritten marks and signatures at the bottom right of the page, including a large signature and several smaller ones.

	<p>Progetto Preliminare</p>  <p>Progetto Definitivo</p>  <p>Integrazioni CVA</p> 
<p>8.14</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 14</p> <p>L'unico commento a questa integrazione riguarda la certezza che - date le varianti sostanziali apportate - basterebbe una penna e un foglio a quadretti, senza bisogno di riteggersi a sigle e indicatori complicati, per avere un dato positivo sulla compatibilità del quadro economico nel confronto fra preliminare e definitivo. Restano tuttavia inconclusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il soddisfacimento dei costi con le risorse assenti; - la mancanza del calcolo delle indennità d'esproprio come apposta voce del quadro economico, richiesta dall'art. 16, comma 4, lett. E) dell'allegato XXI al D.Lgs. 163/2006; <p>la dimostrazione certa che delle morti e dei feriti per incidenti stradali sia "colpevole" la strada e che un'arteria a 4 corsie li possa evitare.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 15</p> <p>Resta il dubbio che i risultati delle ulteriori e più approfondite campagne geognostiche siano stati adomesticati allo scopo di risparmiare denaro. Anche se è sparita la frase che stava a pag. 10 della precedente relazione generale del progetto definitivo "raltarsi tuttavia di scelte obbligate dalla insufficienza dei finanziamenti assenti".</p> <p>Ovvero, ciò che viene chiamato "scenario inatteso", può anche chiamarsi "l'età sorpresa".</p>	<p>L'analisi costi benefici è stata sviluppata con modalità e tecniche usuali e i risultati ottenuti sono stati criticamente analizzati e tenuti in conto nell'istruttoria.</p>
<p>8.15</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 16</p> <p>Ovvio che il bilancio delle terre di risulta ovviamente più leggero, rinunciando a 12 km di gallerie profonde;</p>	<p>Nella sostanza, si rimanda a quanto descritto nel punto 8.6 delle presenti schede.</p>
<p>8.16</p> <p>7. Osservazioni sulle integrazioni proposte da Anas spa - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 17</p> <p>(Come osservazioni a integrazione n. 3)</p> <p>Si ribadisce:</p> <p>Come riqualificare il tratto E90 da dismettere: dovrebbe essere il risultato di un'intesa fra Anas e le Amministrazioni interessate, nella visione strategica territoriale degli assetti urbanistici futuri, inventando usi adeguati e funzionali a nuovi bisogni di crescita urbana e sociale (quasi nessun Comune ha ancora approvato il PSC: dovrebbe essere uno stimolo interessante), cogliendo la previsione delle nuove funzioni delle Unioni di Comuni e dei servizi essenziali ancora da organizzare, concentrando opportunità di rilancio turistico, coinvolgendo la popolazione e giovani. Anas articola, viceversa, la sua proposta in poche voci che sembrano interventi puntiformi qua e là, con pochi contatti con la vera strada da riqualificare, senza una logica razionale d'intesa che possa far ritenere quella strada -in futuro- diversa da un rettilo, testimone di spreco di denaro pubblico.</p>	<p>Il bilancio delle terre finali esaminato nel parere presenta volumi di scavo e fabbisogno sostanzialmente bilanciati e con valori più elevati rispetto a quelli stimati nel progetto preliminare.</p> <p>Vedi punto 8.3 delle presenti schede.</p>
<p>8.17</p> <p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI N. 18 E N. 19</p> <p>Per concludere trionfalmente anche questo aspetto del suo intervento e dichiarare che la costruzione della nuova strada insieme ai lavori compensativi, porteranno solo benefici, Anas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - usa aggettivi minimizzanti per le varie tipologie d'impatto; - accumula le fasi di cantiere ed esercizio come se aria, acqua, fauna, paesaggio, ecosistemi, suolo e sottosuolo subissero lo stesso urto durante i lavori e post-opera; - richiama immediatamente le mitigazioni; e i ripristini salvifici appena le scappa che l'impatto paesaggistico sarà "importante". <p>Nulla di nuovo. Nulla di positivo.</p>	<p>Lo studio effettuato in merito alle richieste di integrazione n.18-19 non accumula fasi di cantiere e di esercizio né considera le componenti ambientali in corso d'opera e post-opera nello stesso modo, bensì riporta una tabella di sintesi degli impatti attesi, frutto di un'approfondita e dettagliata analisi del Progetto Definitivo della SS106 Jonica elaborata nel SIA e riportata nella Relazione di Valutazione degli Impatti Residuali (cod. elab: L0716CD1301_700 IAS0 AMB RED04 B).</p> <p>La valutazione degli impatti è stata approfondita da un gruppo di specialisti attraverso l'assegnazione di un giudizio di impatto formalizzato, basato su due parametri: il livello di pressione ambientale e la sensibilità. La combinazione di questi parametri ha permesso di attribuire all'unità territoriale oggetto dell'analisi, definita ambito di impatto, il giudizio di impatto per ogni fattore contenuto all'interno delle checklist.</p> <p>In merito alle compensazioni e mitigazioni v. punto 8.7.</p>
<p>8.18</p> <p>8. Osservazioni sulle integrazioni proposte da Anas spa - RELAZIONE PAESAGGISTICA</p>	<p>9</p>

[Handwritten signatures and initials]

<p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI N. 20 E 21</p> <p>Viene allegato un nuovo capitolo 5 della relazione paesaggistica, che evita di ripetere nella check list gli errori, le omissioni, le affermazioni non veritiere e pretese rimandate di 12-24-36 mesi alcuni approfondimenti relativi agli habitat.</p> <p>I raccomandati inserimenti fotografici e simulativi sono ancora parziali, riguardando solo le cosiddette opere maggiori (imbocchi gallerie, viadotti) e rielaborando l'impatto paesaggistico dei rimasti tratti di trincea. Incompleti ritengo anche i grafici in cui si rilevano i punti di visione delle opere inserite.</p> <p>In tali condizioni di mancanza di dati cognitivi, non si comprende come si possa concludere il progetto parlando di miglioramenti complessivi, né come possano deducersi paragrafi di 20 pagine della relazione generale che accompagna le integrazioni, alla tutela di particolari specie di volatili solo perché sono presenti nei documenti normativi riferiti alla direttiva CE Uccelli, prima di aver censito e valutato tutte le specie presenti e bisognose di tutela, alcune delle quali delicatissime e sensibilissime alle modificazioni ambientali anche temporanee (es. il Gracchio non torna mai più a nidificare nelle aglie se l'habitat viene disturbato anche per una sola stagione migratoria).</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 22</p> <p>All'interno della relazione generale che accompagna le integrazioni, viene compresa in relazione forestale richiesta con l'integrazione n. 22.</p> <p>Dopo una prima parte didattica che spiega alla Commissione TVA anche che cos'è il GIS, si entra nel merito, censendo tutte le aree forestali interessate dalla nuova superstrada e domando di immagini ben rappresentative. Il nocciolo della risposta è nella tabella della parte finale: quasi 20 ettari di boschi sottratti, di cui la metà all'interno di aree con vincolo naturalistico (SIC). Cui si provvederà con appositi mitigazioni e ricompensi, in un rapporto di 1:3.</p> <p>L'allegato 119 (mitigazioni e compensazioni ambientali) non precisa se i ricompensi saranno attuati su suoli pubblici e su aree che restano di pertinenza dell'Anas. In alcune parti si legge di rivalutazioni di aree agricole degradate, ipotizzando che siano private. Se così fosse, in assenza di accordo con i proprietari, il rapporto di 1:3 sarebbe a rischio?</p> <p>9. Osservazioni sulle integrazioni proposte da Anas spa - VALUTAZIONE D'INCIDENZA</p> <p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI N.23 E 24</p> <p>Il dato più importante è lo spostamento dei cantieri dalle aree SIC, come richiesto dalla CTVA. E così eliminata una buona parte di impatto negativo diretto nella fase di lavori.</p> <p>Comprendibilmente, i cantieri non possono essere allontanati troppo dalla sede delle opere maggiori (viadotti, gallerie), per cui vengono posizionati appena a ridosso del limite delle aree SIC, talvolta in luoghi non comodi alla viabilità e servizi unicamente da strade poderali, coincidenti spesso con gli unici accessi a qualificanti aziende agrituristiche (come nel caso del SIC Averna). Non viene affrontato questo nuovo impatto.</p> <p>Lo studio d'incidenza si arricchisce dei nuovi approfondimenti richiesti, proponendosi di svolgere censimenti e studi non sempre propriamente di competenza, in quanto non sempre allineati al percorso del Megalotto 3. Si tratta di una compensazione mascherata verso chi non ha ancora completato la normativa regionale e l'applicazione provinciale sugli ambiti della direttiva Natura 2000?</p>	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state analizzate le integrazioni presentate dal Proponente. In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescrittivo.</p>
<p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI DA N. 25 A N. 29</p> <p>Mancando ancora rilievi in loco sull'effettiva consistenza e tipologia dell'avifauna nelle zone interefriche del progetto o da esso influenzabile, si rende in queste pagine una relazione accademica accompagnata da ipotesi di prassi.</p> <p>Indubbio che ovunque si localizzi l'opera in queste terre ricche di naturalità conservata l'avifauna ne avrebbe danni gravi. Ma è anche certo che più si arretra verso l'interno, allontanandosi dalla sede di siti attrezzati e infrastrutture, maggiori saranno i danni. Anche a questo proposito, con riferimento al SIC Saraceno e al SIC Averna, si raccomanda caldamente di indurare a modificare il tracciato, valutando seriamente l'opzione che ho indicato, studiata attentamente e condivisa dal Comitato Citadini Alto Jonio, mobilitato per invocare la modalità migliore di costruire l'importante ed areata arteria, di cui fanno parte anche tecnici qualificati.</p> <p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI DA N. 30 A N. 39</p> <p>Non entro nel merito tecnico di quanto integrato, se non sottolineando che ogni dato riportato - indipendentemente dall'autovalutazione positiva del progettista - evidenzia con forza la gravità dell'impatto ambientale complessivo del progetto, proprio per la scelta di interefriche con opere superficiali le aree collinari protette peraltro da vincolo paesaggistico.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 40</p> <p>Anas rimanda alle integrazioni già fornite ai nn. 20 e 21.</p> <p>Aggiungo qui e ribadisco la preoccupazione sulle modalità dei ripristini dei suoli e delle continuità aziendali post-opera.</p> <p>Nelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, le opere stradali sono previste in superficie (per effetto delle modifiche sostanziali apportate dal definitivo al progetto preliminare approvato nel 2007), sia come trincee che come gallerie artificiali (che Anas esegue prima scavando, poi ricoprendo).</p> <p>Nelle modalità di mitigazione e ripristino, Anas si propone di non alterare la stratificazione e la fertilità dei suoli, né il profilo originario delle coperture (ad eccezione di un punto in cui si afferma che ci sarà un nuovo diverso artificiale profilo morfologico).</p> <p>Nei casi delle gallerie artificiali e delle trincee per le superfici ingombrate da restituire post operam, individua la successione delle operazioni di scavo. Il posizionamento a lato del terreno asportato tenendolo distinto per caratteristiche geo-pedo-agricole, la ricopertura seguito a ritroso la distruzione delle terre.</p> <p>Devo affermare con onestà che è impossibile da credere la concreta fattibilità di un simile proporzionamento, sia per la restituzione dei suoli nello stato uguale all'originario, sia per la ricostruzione dei profili morfologici del paesaggio alterato con gli scavi.</p> <p>Per il suolo agricolo, c'è differenza fra un incolto, un seminativo, un pascolo foraggero, un terreno con macchie, un terreno impiantato a frutteto specializzato. La restituzione dei suoli nelle condizioni originarie è impossibile, ma è estremamente improbabile anche il ripristino della fertilità adeguata alle colture pre-esistenti. Sarebbe più sincero ammettere che, poiché si devasta, si paga.</p> <p>I proprietari vigileranno quotidianamente sulla corretta conduzione dei cantieri ed in particolare sulla puntuale esecuzione delle operazioni di scavo e ricopertura.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 41</p> <p>La Commissione CTVA ha chiesto di:</p> <p>redigere uno studio specifico sulle aree rurali, in particolare per le aree agricole speciali (IGP, IGT, DOC, DOCG,) e di definire puntualmente gli impatti dell'opera sulla componente agricola e produttiva (identificando le attività rurali presenti sul territorio), specificando il piano degli espropri rispetto al Progetto Definitivo; si richiede a tal proposito di definire quali misure mitigative sono previste per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera.</p> <p>Anas risponde con un trattato storico edilegico sull'agricoltura calabrese e sull'ambiente rurale, senza specificare gli impatti dell'opera con le aziende</p>	<p>Nei corso dell'istruttoria sono state analizzate le integrazioni presentate dal Proponente. In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescrittivo.</p>
<p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI DA N. 42 A N. 46</p> <p>Non entro nel merito tecnico di quanto integrato, se non sottolineando che ogni dato riportato - indipendentemente dall'autovalutazione positiva del progettista - evidenzia con forza la gravità dell'impatto ambientale complessivo del progetto, proprio per la scelta di interefriche con opere superficiali le aree collinari protette peraltro da vincolo paesaggistico.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 47</p> <p>Anas rimanda alle integrazioni già fornite ai nn. 20 e 21.</p> <p>Aggiungo qui e ribadisco la preoccupazione sulle modalità dei ripristini dei suoli e delle continuità aziendali post-opera.</p> <p>Nelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, le opere stradali sono previste in superficie (per effetto delle modifiche sostanziali apportate dal definitivo al progetto preliminare approvato nel 2007), sia come trincee che come gallerie artificiali (che Anas esegue prima scavando, poi ricoprendo).</p> <p>Nelle modalità di mitigazione e ripristino, Anas si propone di non alterare la stratificazione e la fertilità dei suoli, né il profilo originario delle coperture (ad eccezione di un punto in cui si afferma che ci sarà un nuovo diverso artificiale profilo morfologico).</p> <p>Nei casi delle gallerie artificiali e delle trincee per le superfici ingombrate da restituire post operam, individua la successione delle operazioni di scavo. Il posizionamento a lato del terreno asportato tenendolo distinto per caratteristiche geo-pedo-agricole, la ricopertura seguito a ritroso la distruzione delle terre.</p> <p>Devo affermare con onestà che è impossibile da credere la concreta fattibilità di un simile proporzionamento, sia per la restituzione dei suoli nello stato uguale all'originario, sia per la ricostruzione dei profili morfologici del paesaggio alterato con gli scavi.</p> <p>Per il suolo agricolo, c'è differenza fra un incolto, un seminativo, un pascolo foraggero, un terreno con macchie, un terreno impiantato a frutteto specializzato. La restituzione dei suoli nelle condizioni originarie è impossibile, ma è estremamente improbabile anche il ripristino della fertilità adeguata alle colture pre-esistenti. Sarebbe più sincero ammettere che, poiché si devasta, si paga.</p> <p>I proprietari vigileranno quotidianamente sulla corretta conduzione dei cantieri ed in particolare sulla puntuale esecuzione delle operazioni di scavo e ricopertura.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 48</p> <p>La Commissione CTVA ha chiesto di:</p> <p>redigere uno studio specifico sulle aree rurali, in particolare per le aree agricole speciali (IGP, IGT, DOC, DOCG,) e di definire puntualmente gli impatti dell'opera sulla componente agricola e produttiva (identificando le attività rurali presenti sul territorio), specificando il piano degli espropri rispetto al Progetto Definitivo; si richiede a tal proposito di definire quali misure mitigative sono previste per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera.</p> <p>Anas risponde con un trattato storico edilegico sull'agricoltura calabrese e sull'ambiente rurale, senza specificare gli impatti dell'opera con le aziende</p>	<p>Nei corso dell'istruttoria sono state analizzate le integrazioni presentate dal Proponente. In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescrittivo.</p>
<p>LA RISPOSTA ALLE RICHIESTE D'INTEGRAZIONI DA N. 49 A N. 53</p> <p>Non entro nel merito tecnico di quanto integrato, se non sottolineando che ogni dato riportato - indipendentemente dall'autovalutazione positiva del progettista - evidenzia con forza la gravità dell'impatto ambientale complessivo del progetto, proprio per la scelta di interefriche con opere superficiali le aree collinari protette peraltro da vincolo paesaggistico.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 54</p> <p>Anas rimanda alle integrazioni già fornite ai nn. 20 e 21.</p> <p>Aggiungo qui e ribadisco la preoccupazione sulle modalità dei ripristini dei suoli e delle continuità aziendali post-opera.</p> <p>Nelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, le opere stradali sono previste in superficie (per effetto delle modifiche sostanziali apportate dal definitivo al progetto preliminare approvato nel 2007), sia come trincee che come gallerie artificiali (che Anas esegue prima scavando, poi ricoprendo).</p> <p>Nelle modalità di mitigazione e ripristino, Anas si propone di non alterare la stratificazione e la fertilità dei suoli, né il profilo originario delle coperture (ad eccezione di un punto in cui si afferma che ci sarà un nuovo diverso artificiale profilo morfologico).</p> <p>Nei casi delle gallerie artificiali e delle trincee per le superfici ingombrate da restituire post operam, individua la successione delle operazioni di scavo. Il posizionamento a lato del terreno asportato tenendolo distinto per caratteristiche geo-pedo-agricole, la ricopertura seguito a ritroso la distruzione delle terre.</p> <p>Devo affermare con onestà che è impossibile da credere la concreta fattibilità di un simile proporzionamento, sia per la restituzione dei suoli nello stato uguale all'originario, sia per la ricostruzione dei profili morfologici del paesaggio alterato con gli scavi.</p> <p>Per il suolo agricolo, c'è differenza fra un incolto, un seminativo, un pascolo foraggero, un terreno con macchie, un terreno impiantato a frutteto specializzato. La restituzione dei suoli nelle condizioni originarie è impossibile, ma è estremamente improbabile anche il ripristino della fertilità adeguata alle colture pre-esistenti. Sarebbe più sincero ammettere che, poiché si devasta, si paga.</p> <p>I proprietari vigileranno quotidianamente sulla corretta conduzione dei cantieri ed in particolare sulla puntuale esecuzione delle operazioni di scavo e ricopertura.</p> <p>LA RISPOSTA ALLA RICHIESTA D'INTEGRAZIONI N. 55</p> <p>La Commissione CTVA ha chiesto di:</p> <p>redigere uno studio specifico sulle aree rurali, in particolare per le aree agricole speciali (IGP, IGT, DOC, DOCG,) e di definire puntualmente gli impatti dell'opera sulla componente agricola e produttiva (identificando le attività rurali presenti sul territorio), specificando il piano degli espropri rispetto al Progetto Definitivo; si richiede a tal proposito di definire quali misure mitigative sono previste per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera.</p> <p>Anas risponde con un trattato storico edilegico sull'agricoltura calabrese e sull'ambiente rurale, senza specificare gli impatti dell'opera con le aziende</p>	<p>Nei corso dell'istruttoria sono state analizzate le integrazioni presentate dal Proponente. In merito si rimanda alle considerazioni contenute nel parere e al quadro prescrittivo.</p>

[Handwritten signatures and initials]

agricole effettivamente impattate dalla costruzione della superstrada, senza elencare le colture effettivamente praticate nei siti impattati, senza specificare il piano degli espropri, senza entrare nel merito delle specifiche misure mitigative previste per la fase di cantiere e l'esercizio dell'opera. trattare altrove in modo generico.

CONCLUSIONI

Affermo la totale insoddisfazione per le integrazioni presentate dall'Anas e prendo atto che nemmeno l'intervento dell'Iper autorizzativo con l'itero della Commissione Tecnica per la Valutazione dell'Impatto Ambientale è servita a convincere l'Anas dell'errata impostazione concettuale del progetto definitivo, corretto di poco rispetto alla versione già presentata e ritenuta irricevibile e rimasto un progetto NUOVO rispetto al preliminare. Confermo le osservazioni già presentate nella precedente tornata di consultazioni, integrate dalle presenti, motivando simultaneamente così la mia posizione critica:

- Le risposte di Anas spa alle richieste d'integrazione della Commissione tecnica per la Valutazione Ambientale, dimostrano essenzialmente:
 - A puntuali richieste della CTVA, si continua a rispondere vagamente, insistendo su argomenti che la Commissione ritiene critici (abolizione svincoli, riqualificazione attuale SS106, eliminazione trincee, abbassamento viadotti);
 - Non viene allegato il piano espropri aggiornato dopo le proposte varianti sulle varianti, pur richieste dalla nota della Commissione (TV4), né il quadro economico in fondo alla relazione generale, tiene conto di quanto previsto nel D.lgs 163/2006, allegato XXI, art. 16, comma 4, lettera e), rendendo la cifra finale incompleta e inutilizzabile come confronto o come presa d'atto del costo effettivo dell'opera come proposta, soprattutto in relazione alle risorse effettive assentite.
 - Il documento autonomo sul confronto con le prescrizioni della delibera CIPE 103/2007, diventa uno stralcio della ex-relazione generale del progetto definitivo, con poche aggiunte o cancellature, dovute alle nuove varianti proposte, ma per alcune prescrizioni con le stesse risposte fuorvianti ed elusive.
 - E' incompleta la raccolta di tutte le immagini ante-post richieste dalla Commissione da diversi punti di ripresa e in proporzioni veritiere;
 - Sono stati inseriti nei testi relazionali i contenuti degli ex-alligati che nella proposta di progetto definitivo venivano richiamati. Gli inserimenti sono per lo più un esercizio testuale "copia-incolla", spesso senza aggiungere, o spiegare, o approfondire.

- La relazione generale sulle integrazioni resta di difficile lettura per alcune incongruenze di successione logica testuale. La relazione forestale è inserita come paragrafo della relazione generale, altre brevi risposte rimandano a documenti esterni. La trattazione della protezione dell'avifauna è presente in modi e contenuti diversi in diversi documenti e diverse risposte d'integrazione. A volte si rimanda a studi da produrre entro 12-24-36 mesi per avere un puntuale rilievo delle specie e della numerosità in situ, a volte si dedicano decine di pagine ad una sola specie o a elenchi presi da testi generali.
- Non c'è adesione a dedicare il 2% delle compensazioni ambientali a interventi riqualificanti dell'attuale SS106, proponendo di nuove opere compensative socio-territoriali: (non solo le due identificate da Anas, anche qualcuno degli altri interventi) che nulla hanno a che fare con l'attuale SS106 ovvero con territori intercedenti dalla costruzione della nuova arteria.
- Vengono tolti i cantieri dalle aree SIC, per posizionarli in aree appena oltre il limite, su terreni difficili da raggiungere se non utilizzando strade poderali, spesso unici accessi a qualificate aziende agrituristiche; i danni in fase di lavori sarebbero importanti e da rifondere.
- Ma soprattutto si lasciano in superficie opere che alterano le caratteristiche paesaggistiche protette, comportano censure territoriali sia in fase di cantiere sia permanenti, non abbastanza sensibilmente le sproporziate altezze dei viadotti, pur allargando le luci di campata ma addirittura alzando il livello del viadotto Ciclograeco.

8.26

Chiedo fermamente alla Commissione Tecnica per la Valutazione d'Impatto Ambientale e ai Ministri dell'Ambiente e dei Beni Culturali di:

- respingere il progetto definitivo integrato, sia per la sua inadeguatezza ai fini dell'impatto ambientale, con particolare riferimento alle zone collinari marine protette da vincolo paesaggistico o delimitate come SIC e ZPS, sia per la mancata copertura finanziaria; ovvero
- imporre la parziale modifica della localizzazione delle opere - prevedendo di applicare l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 (convenuto in Legge 12 luglio 2011, n. 106 (in G.U. 12/7/2011, n. 160), che ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di apportare varianti alla localizzazione richiedendo, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per l'altro, che non comportino incrementi del costo rispetto al progetto preliminare originario.

La variante di localizzazione che si suggerisce -diversa da tutte quelle esaminate in sede di progetto preliminare- prevede un tracciato del Megalotto 3 che abbia i seguenti connotati:

- tracciato ex-novo rispetto all'attuale E90, di 4 corsie in gallerie naturali, per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce = lavori da incominciare per primi;
 - soluzione per Amendolara Marina di eliminare l'attuale attraversamento E90 che spreca in due lobbato (anche tenendo conto di quanto indicato nella prescrizione n. 21, cui finora non ottiene nessuna soluzione proposta da ANAS) approfondendone il livello altimetrico del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove corsie in galleria naturale o artificiale, a scelta dell'Amministrazione Comunale.
 - Tutto il resto: raddoppio in aderenza dell'attuale E90. Cioè nei tratti da nord a sud:
 - dall'uscita della Galleria Roseto all'ingresso nella galleria (naturale o artificiale) di Amendolara, da costruire in sede per eliminare l'attuale cesura fra parti dello stesso abitato;
 - fra il torrente Stralace e l'imbocco della Galleria di Trebisacce;
 - dall'uscita della Galleria Trebisacce a Sibari (congiunzione con raddoppio SS 534 Megalotto 4), con due nuove corsie, lasciando utilizzabili le attuali della E90.
- Molti nuovi svincoli sarebbero inutili, bastando uscite unidirezionali dalle nuove corsie da costruire e restando vivi gli attuali nella direzione opposta.
- Tale scelta:
- risponderebbe a molte prescrizioni sul preliminare, finora non attuate;
 - salvaguarderebbe meglio il vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti;
 - farebbe risparmiare tempi di esecuzione;
 - farebbe risparmiare molte risorse finanziarie (pubbliche e tutte di fonte statale), rendendo sufficienti i finanziamenti certi, per l'esecuzione dell'intera opera (basta pensare che in alcuni tratti è sufficiente costruire 2 nuove corsie, e non 4, anche per i viadotti);
 - consentirebbe di impiegare maggiormente imposte e mandopieri locali;
 - eviterebbe lo spreco di danaro pubblico nell'investire nuovi usi per l'attuale E90 che viene abbandonata, pur esistendo e per la quale le riqualificazioni proposte sono risibili rispetto al valore di quanto "si lascia andare" con leggerezza e trascuratezza;
 - eviterebbe alcune interferenze, fra cui quella con il metanodotto che non sarebbe necessario spostare.

Rispetto alle richieste puntuali (abolizione svincoli, riqualificazione attuale SS 106, eliminazione trincee, abbassamento viadotti) sono in corso incontri tecnici e sopralluoghi congiunti nel corso dei quali vengono esaminate nel dettaglio tutte le possibili ulteriori migliorie apportabili al Progetto.

L'aggiornamento del Piano Espropri verrà adeguato con la remissione del Decreto di Pubblica Utilità al termine dell'iter approvativo, allorché potrà ritenersi cristallizzata la nuova diversa (e ottimale) distribuzione delle opere ricadenti lungo il tracciato.

Per tutto il resto si rimanda alla trattazione dei punti precedenti.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

lu

17

3

u
v
w
x

12

o
p
q
r
s
t
u
v
w
x
y
z

N. OSSERVAZIONI TIPO 2

In primo luogo osservo sinteticamente che le integrazioni di ANAS Spa in risposta alle richieste dalla Commissione tecnica per la valutazione dell'impatto ambientale dimostrano essenzialmente:

- Arricchimento generale sulle soluzioni proposte in varie sostanziali al progetto preliminare approvato con delibera CIPE 103/2007, persistendo l'arricchimento di parziale o assente osservanza delle prescrizioni integranti dell'approvazione del progetto preliminare, aggiungendo vaghezza e parzialità di risposta alle integrazioni richieste, giacché intorno ai contenuti testuali già proposti nel progetto definitivo, riempendo fogli di promesse mitigaatorie e riproismi migliorativi;
 - Protese e inconsistenze di gestione sulla vegetazione tipica dei luoghi o sulle specie di avifauna, a giustificazione delle proposte generiche mitigaatorie ambientali post-operam, rimando in altri documenti gli studi per l'effettivo e obiettivo rilievo delle specie in situ;
 - Impercettibili correzioni progettuali per migliorare l'impatto ambientale e paesaggistico: a) trasformare alcuni tratti di trincea in gallerie artificiali (prima da scavare, poi da ricoprire, a volte nemmeno ricostruendo il profilo superficiale originario) sulle terrazze marine coperte da vincolo paesaggistico, abbassando la livellatura del progetto definitivo di pochi metri; b) ottenere viadotti abbassati di un po' ma sempre economici, pur allargando le luci (il viadotto sull'Avena passa da 84 m fuori terra a 75 m, il viadotto Celogreco si alza ancora) = soluzione che già i progettisti si erano informalmente detti disposti ad adottare come massima concessione, per arginare le proteste dei proprietari, degli ambientalisti e dei cittadini attivati a difendere il territorio dall'ennesima aggressione;
 - Totale rifiuto a prendere in esame la proposta di modifiche di tracciato (possibili dall'applicazione dell'art. 4, comma 2 del D.lgs 70/2011, convertito in legge 120/2011, n. 106 - G.U. 120/2011, n. 160) che ha modificato il codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di approvare variante alla localizzazione delle opere, richiedendo, per un verso che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e per l'altro, che non comportino incrementi di costi rispetto al progetto preliminare approvato atto a ridurre i costi e limitare l'impatto ambientale.
- Affermo la totale insoddisfazione per le integrazioni presentate dall'ANAS, prendo atto che nemmeno l'interruzione dell'iter autorizzativo con l'intervento della commissione tecnica per la valutazione dell'impatto ambientale è servita a convincere l'ANAS dell'errata impostazione concettuale del progetto definitivo. E mantengo valide tutte le osservazioni presentate nella precedente consultazione.

Sottolineo inoltre che:

1. L'opera è priva della copertura finanziaria AD OGNI PASSAGGIO COSTI ALIMENTANO MALE RISORSE DISPONIBILI NON CAMBIANO. L'unico dato certo e che ad oggi, le sole risorse disponibili sono meno di 700 milioni di € (esattamente 698.405.167,94), tutti di fonte stabile per i due contributi concessi con la delibera CIPE n. 103/2007 e 30/2008, senza possibilità di project financing essendo escluso il pedaggiamento (l'unica partecipazione diretta dei privati agevolati riguarda l'anticipazione delle spese). Sono infatti perdute le risorse ex Finmecc. "requisite" dal D.Lg. 93/2008 convertito in L. 126/2008, così come la quota destinata a questa opera dal PON 2007-2013 che ha visto ridurre le disponibilità del FESR (decisione C (2013) 6832 del 21/10/2013) e portato la Regione Calabria a escludere il Megalotto 3 dall'elenco degli interventi ammessi.
- Il quadro economico - in relazione agli strati funzionali del Megalotto 3 - si è così evoluto:
 - € 1.234.754.242,86 per l'intera tratta dal Km 0 al Km 38 nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE 103/2007 (percorso collinare in gallerie naturali profonde, viadotti ad altezze compatibili). Facendo riferimento alle risorse allora considerate disponibili per un totale di € 690.779.074,92 (di cui contributo effettivamente concesso di € 154.430.000,00), si identificò un primo stralcio funzionale in due tratte attuabili: dal Km 0 al Km 18+500; dal Km 31+500 al Km 38+000, con il buco dal Km 18+500 al Km 31+500. La delibera CIPE n. 30/2008 concesse un secondo contributo di € 543.975.167,94 per completare il tratto mancante dal Km 18+500 al Km 31+500.
 - La delibera CIPE n. 88/2011 accetta che non sono più disponibili le fonti finanziarie PON ed ex Finmecc, nonostante l'affermato legame imprescindibile tra le risorse dal fondo infrastrutture e le altre fonti ex Finmecc e PON, conferma il contributo di € 154.430.000,00 secondo dalla delibera CIPE n. 103/2007 per il primo stralcio; conferma il contributo di € 543.975.167,94 accordato dalla delibera CIPE n. 30/2008 per il secondo stralcio. Ammontano quindi ad € 698.405.167,94 le uniche risorse certe e disponibili. Si definisce un unico nuovo stralcio dal Km 9+800 al Km 31+500 (quindi senza inizio ne fine).
 - A fronte di tali disponibilità finanziarie (totale certo € 698.405.167,94) è stata indicata la gara (Procedura ristretta) per aggiudicare la progettazione definitiva e l'esecuzione delle opere: importo di € 961.904.356,99 a base d'asta aggiudicata (con ribasso) per € 790.878.371,96 al RTI Astaldi - Impregilo.
 - Nelle indicazioni per la redazione del progetto definitivo c'è scritto:
 - o Il contratto di affidamento prevede la redazione del progetto definitivo dell'intera tratta.
 - o I finanziamenti al momento disponibili (delibera CIPE n. 103/07, 30/08, 88 del 6/12/2011) consentono invece la progettazione esecutiva e la realizzazione della parte di megalotto compresa tra il Km 9+800 e il Km 31+500.
 - o Nell'ipotesi che non si pervenga al recepimento del finanziamento necessario al completamento dell'opera entro la data di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, il progettista procederà alla progettazione esecutiva della parte eseguibile con il finanziamento disponibile.
 - o Nell'ipotesi che si pervenga al recepimento solo di parte del finanziamento, comunque utile al completamento di un ulteriore stralcio funzionale dell'opera, entro la data di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, il progettista procederà anche alla progettazione esecutiva della ulteriore parte eseguibile con il limitato finanziamento acquisito.

CONTRODUZIONI

Ciascuna osservazione viene replicata nei punti successivi.

Le osservazioni prodotte sono compatibili e per lo più accorpabili a quelle presenti nei formati 1, a cui si rimanderà per le considerazioni di istruttoria.

VEDI PUNTO 1.1

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'B' and another that looks like 'S'.

	<p>In entrambi i casi il progettista adotta, in fase di progettazione esecutiva, le misure integrative necessarie per rendere possibile e funzionale la realizzazione dell'infrastruttura per stadi singolarmente deliberati.</p> <ul style="list-style-type: none"> Il quadro economico del progetto definitivo depositato per la VIA il 14/02/2014, in virtù delle varianti sostanziali proposte (finalizzazione della livellata; portando le opere in superficie in gran parte del tratto collinare), stabilisce in € 818.295.912,21 i costi per la realizzazione dell'intera opera. La rielaborazione del quadro economico del progetto definitivo, integrato dalla presunta adesione alle richieste della CT/VA (documento DVA - 2014-0010774 del 13/04/2014), riumena i costi dell'intera opera ad € 939.035.246,41, mantenendo per altro la voce relativa a quanto richiesto dal D.Lgs 163/2006, allegato XXI articolo 16, comma 4 lettera e. Stando alle clausole contrattuali e alle risorse sempre certe e disponibili di € 698.405.167,94, mancherebbero all'appello € 240.630.078,47 (più gli oneri per esproprio, occupazioni, servizi, danni). Pedinando tale situazione è necessario che si stabiliscano nuovi diversi stadi funzionali eseguibili. Ovvero il C/PE dovrebbe concedere la parte finanziaria mancante, prendendo atto, peraltro, che poi ci saranno inevitabilmente aumenti di costi per varianti in corso d'opera, imprevisi, ecc. 	<p>VEDI PUNTO 1.3</p>
11	<p>RESPONSABILITÀ' DEI PUBBLICI AMMINISTRATORI</p> <p>Nell'esercizio autorizzatorio, si dovrà tener conto delle responsabilità dell'amministrazione pubblica, richiamata nella relazione della sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle amministrazioni dello stato relativa alle "risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello stato contratti da FF.SS., RPI, TAV, e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema alta velocità", approvata con la deliberazione n. 23/2008/g, si legge a pag. 5: "manca un'azione costante di verifica sull'operato dei manager pubblici dei quali si evidenziano gli effetti delle decisioni, con il risultato che gravi errori da questi commessi non vengono valutati sotto il profilo di un'ipotesica responsabilità sociale. (...) Quel che è più grave, queste operazioni pregiudicano l'equità intergenerazionale, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) ipotetici vantaggi goduti da quelle attuali. Sono questo profilo la vicenda in esame è considerata dalla Corte paradigmatica delle patologiche tendenze - della finanza pubblica - a scaricare sulle generazioni future oneri relativi ad investimenti, la cui eventuale utilità è benificata soltanto da chi li pone in essere, accrescendo il debito pubblico in contrasto con i canoni costituzionali."</p> <p>In generale per l'abnorme numero di opere pubbliche incluse tra le opere strategiche ed entrate anno per anno nelle procedure della legge obbligatoria, tali valutazioni sono opportune con riguardo a tutte le infrastrutture avviate senza coperture certe, ipotizzando quote pluriennali a carico dei bilanci successivi, che puntualmente sono state poi disattese.</p> <p>Valutazioni più generali sulla programmazione delle infrastrutture strategiche si trovano anche nel capitolo 5 "la legge obiettivo" del rapporto 2008 su "la revisione della spesa pubblica", elaborato dalla commissione tecnica per la finanza pubblica istituita a suo tempo presso il ministero dell'economia e delle finanze. Si legge nella raccomandazione 6 (pag. 113) che: "il finanziamento degli interventi della legge obiettivo si presenta incerto, frammentario, parziale e con problemi di sostenibilità, oppure indispensabile effettuare una ricognizione della situazione attuale per superare le incertezze e le carenze informative sul programma, in termini aggregati e relativamente a ciascun progetto approvato dal C/PE in modo che siano chiari i costi di eventuali decisioni di ampliamento del programma, in termini di mancato o ritardato completamento di interventi parzialmente avviati e solo parzialmente finanziati".</p> <p>Per questo intervento, in particolare, la fattispecie è esattamente quella stigmatizzata dalla sezione di controllo della Corte dei Conti e prelevata un sicuro elemento a carico dei governi, degli enti autorizzati e di ANAS SpA, nell'istruttoria di un ricorso per l'annullamento delle deliberazioni C/PE e per responsabilità dei pubblici amministratori, presso le competenti autorità giudiziarie e presso la Corte di giustizia europea.</p> <p>In particolare, il C/PE dovrà spiegare come, con semplice delibera 88/2011, si siano potuti sprecare i contributi diretti dal fondo infrastrutture, dalle altre risorse individuali con le delibere 103/2007 e 30/2008 e poi venire a mancare.</p> <p>2. Il progetto definitivo - pur con le integrazioni - è un progetto ex novo rispetto al preliminare</p> <p>Rispetto al progetto preliminare approvato, il progetto definitivo - per le varianti sostanziali introdotte anche a seguito delle integrazioni - è un nuovo progetto che modifica, stravolgendo soprattutto dal punto di vista dell'impatto ambientale i contenuti del preliminare a base dell'indizione e assegnazione della gara.</p> <p>Gia nelle osservazioni presentate nel corso della procedura VIA, sono state chieste diverse fonti giuridiche e pronunciamenti delle autorità di vigilanza sui contratti pubblici, sull'ammulabilità dell'assegnazione di una gara in situazione della quale si riscontrano difformità sostanziali di progettazione rispetto al progetto preliminare approvato dal C/PE.</p> <p>D'altronde, anche la richiesta di integrazioni della commissione tecnica VIA, esprime senza mezzi termini perplessità e negativi giudizi circa le soluzioni tecniche adottate in variante, oltre alla mancata osservanza di alcune fondamentali prescrizioni contenute nella delibera C/PE 103/2007.</p> <p>Che si tratti di varianti sostanziali, per di più maggiormente impattanti sull'ambiente e sul paesaggio è dunque assodato e confermato anche dagli enti autorizzati.</p> <p>Sarà approfondita giuridicamente la questione per avviare le adeguate procedure finalizzate all'annullamento della gara.</p>	<p>VEDI PUNTO 2</p>
12		
13	<p>3. Il progetto definitivo con le integrazioni</p>	<p>VEDI PUNTO 3</p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "PUS" and other smaller initials.

<p>13</p> <p>4. Ambiguità nella nota della CTVA</p> <p>Osservo che in stessa nota della CTVA dell'11/04/2014 (richiesta integrazione) è ambigua e contraddittoria. Da un lato essa definisce l'ottemperanza alle prescrizioni C.I.P.E. 103/2007 come istanza progettuale idrogeologica (es. mancanza ottemperanza alla prescrizione n. 27, richiesta integrazione n.8), dall'altro sembra prendere atto dell'insufficiente della livellazione come obbligo inderogabile e raccomanda di limitare i tratti di trincea da sostituire con gallerie artificiali (richiesta integrazione n.12, a). Chiedo, inoltre, di trasformare le trincee in gallerie artificiali, evitando cesure territoriali anche in fase di cantiere, quando le modalità tecniche di realizzazione delle gallerie artificiali prevedono in successione: scavo, posa degli anelli, ricopertura, a volte senza riuscire a ricreare il profilo originario.</p> <p>La richiesta di integrazione n.12 non dice chiaramente "eliminare tutte le trincee" ma parla di diminuzione generica, lasciando spazio ad ANAS per operare piccoli ritocchi che lascino aperti tutti i problemi del progetto definitivo.</p> <p>Sembra che anche per la CTVA - che pure insiste sulla mancanza ottemperanza alle prescrizioni sul "preliminare approvato nel 2007" - si attenda alle varianti sostanziali proposte da ANAS e prenda come nuovo riferimento per "aggiustare" il progetto definitivo ineccepibile, il testo stesso del progetto definitivo.</p> <p>Dunque, il progetto preliminare, approvato con prescrizioni, è diventato carta straccia?</p> <p>Se così fosse, se cioè anche l'iter autorizzativo venisse influenzato dalle scelte univoche di convenienza per ANAS Spa, gli elementi per far valere le ragioni degli oppositori in sede giudiziaria, amministrativa e si aggraverebbero.</p> <p>5. Non sono soddisfatte tutte le richieste di integrazioni della CTVA (11/04/2014)</p> <p>Dalla lettura dei documenti e delle tavole (in tutto 171 elementi) forniti da ANAS Spa come risposta alle integrazioni richieste, si ricava che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A puntuali richieste della CTVA, si continua a rispondere vagamente, insistendo su argomenti che la commissione ritiene critici (abozzature sintetiche, riqualificazione attuale SS 106, eliminazione trincee, abbassamento viadotti); <ul style="list-style-type: none"> ◦ In particolare al punto 12 del quadro di riferimento progettuale non sono state proposte soluzioni tecniche adeguate a ridurre l'impatto paesaggistico confermando la volontà di mantenere delle trincee, quali intervento definitivo, localizzate su terrazzi marini (in contrasto con l'articolo 134 del codice dei beni culturali e del paesaggio e con il Q.T.R.P. - tomo 4 - articolo 3 e 5 lett. B della Regione Calabria). A tale intervento conseguirebbero, nella realtà dei fatti, ulteriori danni ambientali indiretti causati dal conseguente impoverimento del suolo ad uso agricolo, della biodiversità, del microclima e nel complesso dell'ecosistema agro - ambientale che storicamente rappresenta l'identità di quest'area. • Non viene allegato il piano espositivo aggiornato dopo le proposte varianti sulle varianti, pur richiesto dalla nota della commissione TV.A, né il quadro economico in fondo alla relazione generale (tutte e cinque di quanto previsto nel decreto legge 163/2006, allegato XXI, articolo 16, comma 4, lettera e, rendendo la cifra finale incompleta ed inutilizzabile come confronto o come presa d'atto del costo effettivo dell'opera come proposta, soprattutto in relazione alle risorse effettive assentite. • Il documento autonomo sul confronto con le prescrizioni della delibera C.I.P.E. 103/2007, diventa uno stralcio della ex relazione generale del progetto definitivo, con poche aggiunte o cancellature, dovute alle nuove varianti proposte ma per alcune prescrizioni con le stesse risposte fuorvianti ed elusive. • E' incompleta la raccolta di tutte le immagini ante - post richieste dalla commissione da diversi punti di ripresa ed in proporzioni veritieri; • Sono stati inseriti nei testi relazionali i contenuti degli ex allegati che nella proposta di progetto definitivo venivano richiesti. • Gli inscrivimenti sono per lo più un esercizio testuale "copia - incolla", spesso senza aggiungere, o spiegare o approfondire. • La relazione generale sulle integrazioni resta di difficile lettura per alcune incongruenze di successione logica testuale. • La relazione generale è inserita come paragrafo della relazione generale, altre brevi risposte rimandano a documenti esterni. • La relazione della protezione dell'avifauna è presente in molti e contenuti diversi in diversi documenti e diverse risposte di integrazione. A volte si rimanda a studi da produrre entro 12 - 24 - 36 mesi per avere un puntuale rilievo delle specie e della numerosità in situ, a volte si dedicano decine di pagine ad una sola specie o a elenchi presi da testi generali. • Non c'è adesione a dedicare il 2% delle compensazioni ambientali a interventi, riqualificanti della attuale SS 106, proponendo di nuovo opere compensative socio - territoriali che nulla hanno a che fare con la SS 106 ovvero con territori interferenti dalla costruzione della nuova arteria. • Vengono tolti i cantieri dalle aree SIC per posizionarli in aree appena oltre il limite, su terreni difficili da raggiungere se non utilizzando strade poderali spesso unici accessi a qualificare aziende agrituristiche. <p>Ma soprattutto si lasciano in superficie opere che alterano le caratteristiche paesaggistiche protette, comportano cesure territoriali sia in fase di cantiere sia permanenti, non abbastanza sensibilmente le sproporzionate altezze dei viadotti, pur allungando le luci di campata ma addirittura alzando il livello del viadotto Cologreco.</p> <p>Considerando l'adesione alle integrazioni da parte di ANAS Spa insufficiente a soddisfare le necessità espresse dalla commissione TV.A, nonché caparziose ancorata a soluzioni tecniche difformi da quanto prescritto in approvazione del preliminare che resta ancora stravolto sostanzialmente dalle varianti apportate.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richiedo fermamente alla commissione tecnica per la valutazione di impatto ambientale e ai ministri dell'ambiente e dei beni culturali di: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Respingere il progetto definitivo sia per la sua inadeguatezza ai fini dell'impatto ambientale, con particolare riferimento alle zone collinari marine protette da vincolo paesaggistico o delimitate come SIC e ZPS, sia per la mancata copertura finanziaria. 	<p>VEDI PUNTO 7</p> <p>VEDI PUNTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8,12 • 1,2 • 8,1 • 8,19 • 8,3 • 8,21
<p>14</p> <p>Ma soprattutto si lasciano in superficie opere che alterano le caratteristiche paesaggistiche protette, comportano cesure territoriali sia in fase di cantiere sia permanenti, non abbastanza sensibilmente le sproporzionate altezze dei viadotti, pur allungando le luci di campata ma addirittura alzando il livello del viadotto Cologreco.</p> <p>Considerando l'adesione alle integrazioni da parte di ANAS Spa insufficiente a soddisfare le necessità espresse dalla commissione TV.A, nonché caparziose ancorata a soluzioni tecniche difformi da quanto prescritto in approvazione del preliminare che resta ancora stravolto sostanzialmente dalle varianti apportate.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richiedo fermamente alla commissione tecnica per la valutazione di impatto ambientale e ai ministri dell'ambiente e dei beni culturali di: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Respingere il progetto definitivo sia per la sua inadeguatezza ai fini dell'impatto ambientale, con particolare riferimento alle zone collinari marine protette da vincolo paesaggistico o delimitate come SIC e ZPS, sia per la mancata copertura finanziaria. 	<p>VEDI PUNTO 4</p>
<p>15</p> <p>OVERTO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Di imporre la parziale modifica della localizzazione delle opere - in applicazione dell'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 (convertito in legge 120/2011, n. 106 (in G.U. 12/07/2011, n. 160), che ha modificato il codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di appaltare varianti alla localizzazione richiedendo, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per altro, che non comportino incrementi del costo rispetto al progetto preliminare - prevedendo un nuovo tracciato (diverso da tutti quelli ipotizzati per la redazione del progetto preliminare), che abbia questi connotati: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Tracciato ex novo di 4 corsie in gallerie naturali, per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce = lavori da 	<p>16</p>

[Handwritten signatures and initials]

Prendendo spunto dalla nota della Commissione CTVA dell'11/04/2014 che recita "è emersa la necessità di richiedere al Proponente chiarimenti e documentazioni integrative, prematando che non sono emerse variazioni ed argomentazioni tecniche e ambientali che giustificano in maniera esauriva lo scostamento del Progetto Definitivo in merito al Progetto Preliminare approvato con delibera CIPE 103/2007 ...". È evidente che il Progetto definitivo è in variante rispetto al Progetto Preliminare.

Il Comitato, invece di rispondere alle richieste puntuali, presenta integrazioni che di fatto costituiscono una nuova versione di Progetto Definitivo per il tratto Trebisacce-Amendolara (in variante alla variante), nel tentativo di farci ingoiare un rospo più grande del precedente.

Infatti, con questa nuova versione il comitato relazione che il numero di gallerie prevista e la loro lunghezza viene rispettata come pure le lunghezze dei viadotti, non evidenziando in modo chiaro che il Progetto Preliminare prevedeva gallerie naturali mentre il definitivo, ultima versione (in variante alla variante), prevede gallerie artificiali. Come pure i viadotti, il Progetto Preliminare prevedeva un'altezza media dei viadotti inferiore a mt. 20 mentre l'ultima proposta di Progetto Definitivo prevede viadotti con altezza media di mt. 60.

Il Comitato lo dice chiaramente che la variante, nel tratto di territorio Trebisacce-Amendolara, non è dovuta a ragioni tecniche ma a ragioni economiche, per cui si sceglie di distruggere un territorio per sempre pur di risparmiare oggi qualche milione di euro. Ci permettiamo di ribadire che il CIPE con la Delibera 103/2007, previo parere della Commissione Speciale VIA del 08/03/2005, ha scelto l'alternativa A come Progetto Preliminare da finanziare e, quindi, da appaltare proprio per la sua peculiarità che prevedeva tra Trebisacce-Amendolara-Rosso solo gallerie naturali proteggendo i pianori terrazzati.

Il CIPE inoltre, per salvaguardare gli unici due pianori interessati dal tracciato stradale poiché sede di sincoli, suggeriva l'eliminazione degli sincoli di Amendolara ed Albidona. Suggerimento accettato dal mio Comune con grande senso di responsabilità, tanto che Amendolara è l'unico comune a non essere servito da sincolo.

Il Progetto Preliminare nel territorio di Amendolara prevedeva 5 gallerie naturali per un totale di ml. 4200,00 e viadotti con altezza non superiore a mt. 20.

L'ultima versione di Progetto Definitivo, sempre nel territorio del comune di Amendolara, prevede: gallerie naturali nessuna, gallerie artificiali n. 9 per una lunghezza complessiva di ml. 3203,00 e viadotti con altezza fino a mt. 80.

L'impatto ambientale di tali scelte progettuali continua ad essere devastante.

Il CIPE prevedeva un piano economico/finanziario ben preciso che fine ha fatto?

Parce che qualche voce di finanziamento non sia più disponibile!!!!

Ma questo non può penalizzare un territorio di enorme pregio ambientale.

Ne si possono modificare radicalmente le categorie di lavorazione previste nel progetto Preliminare regolarmente appaltato (Infatti nel tratto Trebisacce-Amendolara erano previste gallerie naturali per complessivi ml. 11.288 completamente stratificate).

Ci permettiamo di ribadire che il Progetto Preliminare scelto, approvato e finanziato prevede una strada ce attraversava il territorio lasciando indenne i terrazzi grazie alle gallerie naturali, cosicché:

- l'agricoltore continua a coltivare il proprio fondo,
- la flora sia selvatica che impiantata continua a dare i propri frutti,
- le falde acquifere superficiali continuano a scorrere come hanno sempre fatto,
- la fauna continua la sua naturale vita di sempre,
- i reperti archeologici restano intati e, quelli on scoperti, continuano a tener celato sottoterra il loro bagaglio di conoscenze in attesa di qualche scopritore,
- per ultimo, e non meno importante, il visitatore di turno può godere dello spettacolo di un quadro naturale che nessun artista può tradurre in opera d'arte.

Questo Progetto Definitivo proposto rispetta sì il tracciato ma alza la cosiddetta "LIVELLETTA" e viola completamente il Progetto Preliminare. I viadotti si alzano fino a 90 mt. Di altezza, i terrazzi sono attraversati in superficie realizzando gallerie artificiali e trincee.

I famosi pianori terrazzati di questo tratto di costa Ionica, decantati in ogni periodo storico (Magna Grecia, Romano, Bizantino, L'architettura Italiana di sempre oggi sono a rischio di sopravvivenza. Da considerare la loro larghezza limitata a poche centinaia di mt. Rischiano di essere invasi da cantieri, seati fino a profondità di 20 metri per larghezze fino a mt. 80. Le strade agricole saranno invase da migliaia di camion con polveri che si estenderanno per Km. Il cemento colerà in superficie per milioni di mc. Gli agricoltori di tutto il circondario dovranno abbandonare le loro aziende. Le circa dieci aziende agrituristiche dovranno chiudere. La flora esistente, uliveti secolari di inestimabile valore saranno stradicati, i frutteti verranno estirpati o abbandonati. Le falde acquifere superficiali, che rappresentano la vita per le aree di valle, saranno interrotte e produrranno effetti devastanti ed irreversibili. I beni archeologici nascosti finalmente vedranno la luce, non grazie alla maniglia e spazzola dell'Architologo, ma grazie alle benne degli enormi escavatori. Il Visitatore/turista invece di alloggiare in qualche agriturismo per godersi il panorama potrà fermarsi nei parcheggi dei viadotti, alti circa 100 mt., e cercare di ammirare il panorama tra un guardrail l'altro, vertiginosi traffico permettendo.

SIAMO FERMAMENTE CONVINTI CHE QUESTA PROPOSTA SIA INACCETTABILE.

IL PROGETTO DEFINITIVO NON RISPETTA IL PRELIMINARE, OFFENDE LA DIGNITA' E LA SENSIBILITA' DI TUTTI COLORO CHE CREDONO NELLE ISTITUZIONI, NEL RISPETTO DEL BENE COMUNE E DEL PROSSIMO.

PROGETTO PRELIMINARE

I progettisti ANAS in fase di stesura del progetto Preliminare hanno preso in esame cinque possibili alternative di tracciato abbinare 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.

In merito alle variazioni apportate al Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, si rimanda ai chiarimenti forniti in precedenza, particolare ai punti 2,3 e 8.

In merito al tema archeologico, si rimanda al quadro prescrittivo e alle considerazioni del MIBAC.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 15.]

0

19

3

In tutti 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 Rosso capo Spulico, che si sviluppa principalmente in gallerie naturali, in corrispondenza dei pianori terrazzati, e viadotti non invasivi in prossimità delle fiumare faldeze conchime e baci delle campagne fino a 60 mt. Al fine di evitare l'effetto conchiliana nella percezione visiva dell'infrastruttura, i terreni erano attraversati da semplici scaloari 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 analizzato attraverso i comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara dal Km 22+280 (finestra 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 (terrazze marine) interallati dalla 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 Stilhiano lunghezza mt. 840, altezza mt. 65;
- Fosso Potestino scaloari lunghezza mt. 218, altezza max mt. 7;
- Galleria naturale Potestino lunghezza mt. 665, profondità mt. 62;
- Fosso Carraro scaloare 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 mt. 14;
- Galleria naturale Taviano lunghezza mt. 1334, profondità mt. 45;
- Viadotto Ferro lunghezza mt. 548, altezza max mt. 12

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 a un'altezza media fuori terra di mt. 20;
- Tratto 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 in VARIANTE alla VARIANTE

Il Progetto definitivo nel medesimo tratto (fiume Pagliara comune di Trebisacce - fiume Ferro comune di Amendolara) prevede:

- Viadotto Pagliara lunghezza m. 640, altezza max 57 mt.;
- Tratto in superficie, svincolo di Albidona, lunghezza mt. 1155;
- Viadotto Monaco lunghezza mt. 420, altezza mt. 52;
- Tratto in superficie e in trincea lunghezza mt. 527;
- Viadotto Forno lunghezza mt. 420, altezza mt. 60;
- Tratto in superficie e in trincea Schiavi lunghezza mt. 438;
- Galleria artificiale Schiavi lunghezza mt. 625;
- Viadotto Avena lunghezza mt. 675, altezza mt. 75;
- Galleria artificiale Stilhiano 1 lunghezza mt. 319;
- Tratto in superficie ed in trincea Stilhiano lunghezza mt. 105;
- Galleria artificiale Stilhiano 2 lunghezza mt. 135;
- Tratto in superficie e in trincea Stilhiano lunghezza mt. 53;
- Viadotto Stilhiano lunghezza mt. 310, altezza mt. 62;
- Galleria artificiale Potestino lunghezza mt. 690;
- Viadotto Cielo Greco lunghezza mt. 278, altezza max mt. 58;
- Galleria artificiale Cielo Greco lunghezza mt. 435;
- Viadotto Straface lunghezza mt. 650, altezza mt. 45;
- Tratto in superficie lunghezza mt. 76;
- Galleria artificiale Amendolara 1 lunghezza 130 mt.
- Tratto in superficie e in trincea lunghezza mt. 85;
- Galleria artificiale Amendolara 2 lunghezza 620 mt.
- Tratto in trincea lunghezza mt. 135;
- Galleria artificiale Amendolara 3 lunghezza 460 mt.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and some scribbles on the right.

- Tratto in trincea e viadotto della Doma lunghezza mt. 160;
 - Galleria artificiale Ammendolara 4 lunghezza 400 mt;
 - Tratto in trincea e in superficie lunghezza mt. 670;
 - Galleria artificiale Taviano lunghezza 214 mt;
 - Viadotto Ferro lunghezza mt. 537, altezza mt. 31.
- In sintesi il progetto definitivo prevede:
- n. 9 viadotti per una lunghezza di mt. 3975 e un'altezza media di mt. 60;
 - Gallerie artificiali n. 5 per una lunghezza di mt. 4028;
 - Gallerie naturali nessuna;
 - Tratti in superficie per una lunghezza complessiva di mt. 3575.

COMPARAZIONE TRA PROGETTO PRELIMINARE E DEFINITIVO

Segue un riepilogo schematico tra le due fasi progettuali nel tratto interessato:

Scelte Progettuali	Progetto Preliminare	Progetto Definitivo
Viadotti	Numero 7 Lunghezza totale mt. 2345	Numero 9 Lunghezza totale mt. 3975
Tratti in superficie	Solo in corrispondenza dei due Svincoli, Albidona, e Ammendolara Lunghezza complessiva mt. 2296	Su tutti i pianori, svincoli previsti solo uno, Ammendolara soppresso. Lunghezza complessiva mt. 3575
Gallerie artificiali	Numero 3 Lunghezza complessiva mt. 1175	Numero 9 Lunghezza complessiva mt. 4028
Gallerie naturali	Numero 6 Lunghezza 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 fiumate.
 Il progetto in variante al definitivo ha continuato a tenere alta la livellata stradale di circa mt. 40 quasi dappertutto e prevede un tracciato stradale in superficie, trincea e gallerie artificiali, in corrispondenza dei pianori terrazzati e viadotti ad altezza media di circa mt. 60 in corrispondenza delle fiumate e dei canali, con altezze fino a circa mt. 100.

E' 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.
 Motivo per il quale intendiamo fortemente opporci a tale nuova soluzione progettuale, in quanto:

- 1) NON conforme al progetto preliminare;
- 2) NON conforme alle prescrizioni della Commissione Speciale VIA;
- 3) NON conforme alla delibera CIPE;
- 4) NON rispettoso del Territorio e del Prossimo.

CONCLUSIONI

Il progetto definitivo, nel tratto in questione, si discosta dal preliminare approvato tanto da rappresentare un nuovo progetto.

Se il risparmio giustifica:

- 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 di 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 E' INACCETTABILE E CHIEDIAMO IL RISPETTO DEL PROGETTO PRELIMINARE CON LE PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE SPECIALE VIA E DELLA DELIBERA CIPE N 103

[Handwritten signatures and notes in the left margin]

[Handwritten numbers and marks in the right margin]

N.	OSSERVAZIONI TIPO 4	CONTRODEDUZIONI
17.1	<p>Il Comune ha sempre richiesto la trasformazione delle previste trincee in gallerie artificiali edo naturali, nel tratto compreso tra la fine del Viadotto Pagliaro e il Viadotto Forno.</p> <p>L'Amministrazione comunale di Trebisacce non ha mai chiesto la sola copertura del tratto di trincea tra il Viadotto Pagliaro e il Ponte Albidona.</p> <p>Inoltre il Comune afferma che in merito alla presenza di falde acquifere, nella zona dei terrazzi marini compresi tra Trebisacce e Torrente Aversa le emergenze sismiche sono assenti in numero molto limitato; ragione per cui il paventato effetto diga appare un pretesto se si considera che tali opere vengono realizzate in situazioni litostrofiche e idrogeologiche ben più complesse. Per quanto sopra espresso risulta improbabile che una variazione del livello di falda possa compromettere la stabilità dei versanti di monte.</p> <p>All'interno dell'elaborato riportante le integrazioni Volontarie il Proponente dichiara che i tratti in trincea sono stati ridotti al 7%, ma che tale riduzione non ha interessato il territorio del Comune di Trebisacce.</p> <p>Il Comune esprime netto dissenso rispetto all'eliminazione dello svincolo di Trebisacce, affermando che qualora venga eliminato lo svincolo l'opera risulterebbe non fruibile, impattante e priva di funzionalità.</p> <p>Inoltre per quanto riguarda lo svincolo di Albidona il Comune di Trebisacce ne richiede la rivisitazione dimensionale e una diversa collocazione, a salvaguardia di un'ampia fascia di terrazzi marini.</p>	<p>Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.</p>
N.	OSSERVAZIONI TIPO 5	CONTRODEDUZIONI
18.1	<p>Singolare svolgimento della conferenza dei servizi: le sedute della conferenza dei servizi svoltesi in Luglio sono davvero singolari per modalità di svolgimento, tipologia di documenti presentati e soggetti partecipanti. Inoltre dai documenti predisposti il 27.07.14 e il 05.08.14 in esito alla Conferenza dei Servizi non emerge alcuna chiara e migliorativa proposta di integrazione progettuale a cura di Anas SpA.</p> <p>Interferenza metanodoto: questa interferenza si poteva escludere con una modifica del tracciato sin dall'inizio, tenendo conto che dove Anas trova convenienza progettuale sostanziali pianificatrici sono stati inseriti.</p> <p>Depositi e Svincoli in area Natura 2000: il deposito temporaneo TT2 è stato spostato dall'area SIC IT9310043 al confine esterno della stessa area senza considerare il fatto che gli effetti negativi che l'area SIC subisce sono sostanzialmente gli stessi di prima, complice la scarsa viabilità, il transito dei mezzi pesanti da e per il deposito TT2 avviene all'interno dell'area SIC determinando quindi gli stessi effetti negativi se non peggiori.</p> <p>Aree interessate da decreti di vincolo paesaggistico: Anas non risponde nel merito ma pubblica tabelle di confronto tra le diverse soluzioni progettuali sull'intera tratta del Meccatino 3, che evidenziano genericamente i chilometri di gallerie, rilevato, scavo, trincea, viadotto.</p> <p>Anas insiste nel lasciare alcuni tratti di trincea in Comune di Albidona e Trebisacce su aree inserite nel vincolo paesaggistico alla pari delle altre zone in cui si propone la sostituzione delle trincee con gallerie artificiali, resano le trincee nel tratto Forno-Avena e le trincee nel tratto Pagliaro-Forno.</p> <p>Impatto visivo e percettivo dei viadotti sulle fiamme: l'impatto dei viadotti sulle fiamme non è determinato soltanto dalla tipologia dei manufatti e dalla larghezza delle campate; l'elemento di maggiore impatto è l'altezza, che nelle versioni del progetto definitivo è diminuita rispetto alla prima soluzione ma che resta sempre eccessivamente distante dalle previsioni del PP e dalle prescrizioni alla sua approvazione.</p>	<p>Le soluzioni progettuali adottate per la risoluzione dell'interferenza con il metanodoto risultano motivate e documentate, in accordo con SNAM.</p> <p>L'interferenza del deposito temporaneo TT2 con l'area SIC è stata sensibilmente ridotta.</p> <p>Nel corso dell'istruttoria sono state apportate consistenti modifiche e integrazioni al progetto al fine di ridurre i tratti in trincea. Si rimanda inoltre al quadro prescrittivo del presente parere, in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.</p>
18.2	<p>Anas insiste nel lasciare alcuni tratti di trincea in Comune di Albidona e Trebisacce su aree inserite nel vincolo paesaggistico alla pari delle altre zone in cui si propone la sostituzione delle trincee con gallerie artificiali, resano le trincee nel tratto Forno-Avena e le trincee nel tratto Pagliaro-Forno.</p>	<p>La variante progettuale presentata dal Proponente è sottoposta a nuovo giudizio di compatibilità ambientale.</p>
18.3	<p>Presunti spreco di denaro e patrimonio pubblici: ad oggi il costo del travagliato PD ammonterebbe a circa 1.025 milioni di euro, distanza poco più di 200 milioni dal PP (1.235 milioni di euro) così troppo caro da dover essere stravolto, eliminando sostanzialmente oltre 10 km di gallerie naturali a spese dell'ambiente e del paesaggio. Le due cifre si avvicinano nonostante le varianti sostanziali, senza tornare sulle opzioni del PP e senza rispettare le prescrizioni.</p>	<p>Non di competenza del MATTM.</p>
18.4	<p>In caso di non accoglimento della variante di localizzazione e nemmeno delle gallerie naturali profonde si richiede una soluzione che preveda le gallerie superficiali.</p>	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state apportate consistenti modifiche e integrazioni al progetto al fine di ridurre i tratti in trincea. Si rimanda inoltre al quadro prescrittivo del presente parere, in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.</p>
18.5	<p>Rispetto al progetto preliminare approvato il progetto definitivo, anche a seguito delle varianti e delle integrazioni volontarie, rimane comunque un nuovo progetto.</p>	<p>La variante progettuale presentata dal Proponente è sottoposta a nuovo giudizio di compatibilità ambientale.</p>
18.6	<p>Presunti spreco di denaro e patrimonio pubblici: ad oggi il costo del travagliato PD ammonterebbe a circa 1.025 milioni di euro, distanza poco più di 200 milioni dal PP (1.235 milioni di euro) così troppo caro da dover essere stravolto, eliminando sostanzialmente oltre 10 km di gallerie naturali a spese dell'ambiente e del paesaggio. Le due cifre si avvicinano nonostante le varianti sostanziali, senza tornare sulle opzioni del PP e senza rispettare le prescrizioni.</p>	<p>Non di competenza del MATTM.</p>
18.7	<p>In caso di non accoglimento della variante di localizzazione e nemmeno delle gallerie naturali profonde si richiede una soluzione che preveda le gallerie superficiali.</p>	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state apportate consistenti modifiche e integrazioni al progetto al fine di ridurre i tratti in trincea. Si rimanda inoltre al quadro prescrittivo del presente parere, in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.</p>
18.8	<p>Rispetto al progetto preliminare approvato il progetto definitivo, anche a seguito delle varianti e delle integrazioni volontarie, rimane comunque un nuovo progetto.</p>	<p>La variante progettuale presentata dal Proponente è sottoposta a nuovo giudizio di compatibilità ambientale.</p>
N.	OSSERVAZIONI TIPO 6	CONTRODEDUZIONI
19	<p>Lo scrivente intende evidenziare che, nell'area di proprio interesse (Comune di Trebisacce; foglio 8 particelle 91-92-280-359-292 /</p>	<p>Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione</p>

1
 15
 [Signature]

V1

5 2

3

	particella urbana 339) non sono state inserite gallerie artificiali o naturali come previsto nel PP. Se dovessero essere confermate le trincee lo scrivente subirebbe danni incalcolabili sia dal punto di vista del reddito, sia dal punto di vista dell'inquinamento acustico, considerando che la trincea passerebbe a ridosso dei propri fabbricati. Le integrazioni introdotte al progetto prevedono la copertura di un solo tratto di trincea (150 m circa) a nord dei terreni dello scrivente. Si ribadisce inoltre che le aree in questione sono soggette a tutela paesaggistico-ambientale.	dei tratti in trincea con gallerie artificiali.
N.	OSSERVAZIONI TIPO 7	CONTRODEDUZIONI
20.1	L'opera è priva di copertura finanziaria	Non di competenza del MATM.
20.2	Il PD è un altro progetto rispetto al PP	La variante progettuale presentata dal Proponente è sottoposta a nuovo giudizio di compatibilità ambientale.
20.3	Il nuovo sforzo progettuale: la livellata si abbassa di qualche metro, su alcuni tratti collinari terrazzati protetti da vincolo paesaggistico. Le previste trincee solo in alcuni punti si trasformano in gallerie artificiali, i viadotti restanti restano sempre economici. Resta accettata la mancata osservanza di molte prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007. L'incompleta adesione alle integrazioni richieste, nonostante la fornitura di nuovi sempre incompleti e parziali approfondimenti naturalistici. Non sono soddisfatte tutte le richieste di integrazioni della CTVA, a punuali richieste dalla CTVA Anas continua a rispondere vagamente, insistendo su argomenti che la Commissione ritiene critici (abolizione svincoli di Albidona e Amendolara, riqualificazione attuale SS106, eliminazione trincee, abbassamento viadotti).	Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.
20.4	Si mette in rilievo l'insufficienza della progettata uscita di Albidona sul territorio di Trebisacce e contrasta pienamente con la Delibera CIPE del 28/09/2007 in cui al punto 34 vieta la realizzazione dello svincolo di Albidona.	Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.
20.5	Proposta alternativa tecnica fattibile in cui imporre la parziale modifica della localizzazione delle opere prevedendo un nuovo tracciato (diverso da tutti quelli ipotizzati per la redazione del PP) che abbia questi connotati: - tracciato ex-novo di a coste in gallerie naturali per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce, - soluzione per Amendolara Marina di eliminare l'attuale attraversamento in superficie della E90 che spezza in due l'abitato, approfondendo il livello almetrico del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove coste in galleria naturale o artificiale, tutto il resto in addoppio della E90 (dall'uscita della Galleria Roseto all'ingresso nella galleria di Amendolara - fra il torrente Stralace e l'imbocco della galleria Trebisacce - dall'uscita della galleria Trebisacce a Sibari con due nuove coste, facciando utilizzabili le attuali).	Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere, dove si richiede lo spostamento dello svincolo di Albidona all'esterno dell'area paesaggisticamente vincolata. Lo studio delle possibili alternative di tracciato ritiene l'attività progettuale di competenza del Proponente.
20.6		
N.	OSSERVAZIONI TIPO 8	CONTRODEDUZIONI
21	Dopo aver preso visione delle integrazioni chiedono la trasformazione delle previste trincee in gallerie artificiali e/o naturali, nel tratto compreso tra la fine del Viadotto Pagliaro e il Viadotto Forno ricadenti in territorio di Trebisacce tra la Pk. 22+91,5 e la Pk. 23+01,3 previo abbassamento della livellata. Dallo studio del territorio interessato nel suddetto tratto e precisamente in contrada Rovini non si evidenziano falde acquifere superficiali che potrebbero inficiare la costruzione di gallerie artificiali come invece descritte. Si tratta di terrazzi marini pressoché pianeggianti e stabili interessati da vincolo paesaggistico e salvaguardati già nel PP dalla presenza di gallerie artificiali. Inoltre nel tratto interessato esistono interferenze infrastutturali con il Metanodotto e con l'impianto irriguo del Consorzio di Bonifica Integrale dello Jonio Cosentino. Condividiamo in toto l'osservazione fatta in proposito dal Comune di Trebisacce (DGC 144 del 27.08.14), considerando pretestuosi gli argomenti tecnico-idrogeologici contenuti nella relazione "Integrazioni volontarie" e portati a giustificazione del mantenimento di quei tratti di trincea.	In merito alla possibilità di inserire nuove gallerie artificiali nel tratto che insiste tra il Viadotto Pagliaro e il Viadotto Forno, il Proponente ha effettuato ulteriori analisi circa la possibilità di inserire nuove gallerie artificiali. Il Proponente ha inoltre dichiarato che da tali approfondimenti è emerso che l'inserimento di nuove gallerie artificiali comporterebbe la formazione di un effetto diga ai bussi idraulici, in quanto l'arco rovescio si innesterebbe all'interno dello strato impermeabile e costituirebbe quindi uno sbarramento nei confronti dei flussi idraulici. Pertanto, il Proponente ritiene inattuabile l'inserimento di nuove gallerie artificiali nei terrazzi subito precedenti i viadotti Monaco e Forno. Tuttavia, tenuto conto dell'esigenza espressa dagli Osservatori, si ritiene opportuno approfondire la realizzazione della richiesta galleria artificiale tra il viadotto Monaco e il Viadotto Forno, anche in relazione alla necessità di tralare il tracciato di progetto in corrispondenza dello svincolo di Albidona, per posizionare tale svincolo fuori dall'area soggetta a vincolo paesaggistico. In merito alla richiesta del Comune di Trebisacce di coprire il tratto in trincea collocato tra il viadotto Pagliaro e il Ponte Albidona, il Proponente ha sviluppato una proposta progettuale nella quale prevede l'inserimento di una galleria artificiale della lunghezza di 157 m tra le progressive 23+123 e 23+280. Si rinvia pertanto a quanto espresso nel quadro prescrittivo del presente parere.
N.	OSSERVAZIONI TIPO 9	CONTRODEDUZIONI
22	Il Comune di Amendolara contesta il contenuto della missiva di Anas del 05.08.14 rilevando che le richieste del Comune di Amendolara non sono quelle riportate all'interno del documento, le quali sono state formulate quali subordinata a quelle avanzate nelle deliberazioni comunali a cui è stato fatto specifico richiamo. In sede di Conferenza dei Servizi il Comune di Amendolara sottolineava il suo impegno a vedere realizzate le gallerie naturali sul suo territorio, anche in situazioni quali il fosso Lacama. In conclusione il Comune richiede l'integrale realizzazione di gallerie artificiali ivi compreso il fosso Lacama, rinunciando tanto allo svincolo quanto alle aree di servizio.	Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.
N.	OSSERVAZIONI TIPO 10	CONTRODEDUZIONI
23.1	Piano di Sestiana e area SIC Fiumara di Avena In riferimento alle modifiche al PD apportate nelle integrazioni volontarie presentate da Anas ad agosto lo scrivente osserva, in merito all'area di suo interesse, che:	Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede la valutazione di ulteriori soluzioni progettuali per la sostituzione dei tratti in trincea con gallerie artificiali.

1


la lunga trincea del pianoro di Scilliano prevista nel PD nella variante diventa galleria artificiale a tratti.

Il viadotto Avena resta di dimensioni enormi: alto, lungo e in distacco tra i due pianori che collega (Schivi e Scilliano).

Per lo scrivente la soluzione proposta nelle integrazioni volontarie "è ancora più dannosa, incomprensibile, irrazionale e immonde di quella proposta nella variante della variante: i vincoli (ambientale, paesaggistico, idrogeologico e SIC) si devono rispettare - come impone la stessa CTVA menzionando esplicitamente il Pianoro di Scilliano che si affaccia sull'area SIC Avena e altri - non si possono ignorare o, ancora peggio, cercare di aggirarli con le "varianti e le integrazioni volontarie" così facendo si calpestano i diritti di tutti i cittadini e di tutti "ambiente".

Il Comune di Amendolara non difende il proprio territorio ha chiesto con le precedenti osservazioni e in conferenza dei servizi del 24/07/14 di rispettare il territorio con la realizzazione delle gallerie naturali come da PP e solo in subordine con le gallerie artificiali facendo esplicita richiesta di coprire la trincea a cielo aperto tra le gallerie artificiali di Scilliano 1 e Scilliano 2 denominato fosso Lacanna. Tale richiesta è stata completamente disattesa e ignorata.

Valutazioni sul progetto definitivo, sulle varianti e sulle integrazioni volontarie

Dalla nota della CTVA dell'11/04/2014 "è emersa la necessità di rivedere al Proponente chiarimenti e documentazioni integrative, premettendo che non sono emerse motivazioni e argomentazioni tecniche e ambientali che giustificano in maniera esauritiva lo scostamento del PD in variante al PP approvato con Delibera CIPE 103/2007".

È evidente che il PD è in variante rispetto al PP.

Il Commento lo dice chiaramente che la variante, nel tratto di territorio Trebisacce-Amendolara, non è dovuta a ragioni tecniche ma a ragioni economiche, per cui si sceglie di disinnescare un territorio per sempre pur di risparmiare oggi qualche milione di euro.

Si ripete inoltre che il CIPE con la Delibera CIPE 103/2007 ha scelto l'alternativa A come PP da finanziare e, quindi, da appaltare proprio per la sua peculiarità che prevedeva tra Trebisacce - Amendolara - Roseto solo gallerie naturali proteggendo i pianori terrazzati.

Il CIPE, inoltre, per salvaguardare gli unici due pianori interessati dal tracciato stradale poiché sede di vincoli, suggeriva l'eliminazione degli svincoli di Amendolara e Albidona. Il PP nel territorio di Amendolara prevedeva 5 gallerie naturali per un totale di ml 4200,00 e viadotti con altezza non superiore a m 20.

L'ultima versione di PD (Integrazioni Volontarie di agosto 2014), sempre nel territorio del comune di Amendolara, prevede: nessuna galleria naturale e gallerie artificiali a tratti e viadotti con altezza fino a 80 m.

L'impatto ambientale di tali scelte progettuali continua ad essere devastante: nel tratto Trebisacce-Amendolara erano previste, nel PP, gallerie naturali per complessivi m. 11.288.

I famosi pianori di questo tratto di costa Jonica oggi sono a rischio di sopravvivenza. Rischiano di essere invasi da cantieri, scavi fino a profondità di 20 m, per larghezza fino a 80 m. Le strade agricole saranno invase da migliaia di camion con polveri che si estenderanno per km. Il cenone colorato in superficie per milioni di mc. Gli agricoltori di tutto il circondario dovranno abbandonare le proprie aziende. Le circa dieci aziende agrituristiche dovranno chiudere. La flora esistente, uliveti secolari, d'incalcolabile valore saranno sradicati, i fruteti verranno estirpati o abbandonati. Le falde acquifere superficiali, che rappresentano la vita per le aree di valle, saranno interrotte e produrranno effetti devastanti ed irreversibili. I beni archeologici nascosti finalmente vedranno la luce, non grazie alla marmellina e spazzola dell'archeologo, ma grazie alle benne degli escavatori. Il visitatore/turista invece di alloggiare in qualche agriturismo per godersi il panorama potrà fermarsi nei parcheggi dei viadotti e cercare di ammirare il panorama tra un guardrail e l'altro.

Siamo fermamente convinti che questa proposta defluisca "Integrazioni volontarie dopo la conferenza dei servizi" sia inaccettabile.

Progetto Preliminare:

In sintesi il PP nel tratto di strada che va dal fiume Pogliara al fiume Ferro di km 11+660 prevede:

- n° 7 viadotti per una lunghezza complessiva di m. 2545 e un'altezza media fuori terra di m. 20;
- tratti in superficie, in corrispondenza degli svincoli di Albidona e Amendolara, per una lunghezza complessiva di m. 2296;
- gallerie artificiali n. 3 per una lunghezza complessiva di m. 1175;
- gallerie naturali n. 6 per una lunghezza complessiva di m. 5644.

Progetto Definitivo in Variante:

In sintesi il PP nel tratto di strada che va dal fiume Pogliara al fiume Ferro di km 11+660 prevede:

- n° 9 viadotti per una lunghezza complessiva di m. 3975 e un'altezza media di m. 60;
- gallerie artificiali per una lunghezza di circa m. 4000;
- gallerie naturali nessuna;
- tratti in superficie per una lunghezza complessiva di circa m. 3000.

Confronto tra PP e PD

Scelte progettuali		PP	PD
Viadotti	N° 7 Lungh. tot. 2545 m. Altezza media 20 m.	N° 9 Lungh. tot. 3975 m. Altezza media 60 m.	
Tratti in superficie	Solo in corrispondenza degli svincoli di Albidona e Amendolara. Lungh. tot. 2296 m.	Su tutti i pianori. Svincoli previsti solo uno (Amendolara soprappreso). Lungh. tot. 3000 m.	
Gallerie artificiali	N° 3 Lungh. tot. 1175 m.	N° 9 Lungh. tot. 4000 m.	
Gallerie naturali	n. 6 Lungh. tot. 5644 m.	nessuna	

È evidente che le scelte del PD (ultima versione agosto 2014) non rispettano l'impostazione di base del PP e lo stesso parere favorevole sul PP della Commissione Speciale VIA del MATTM.

Motivo per cui intendiamo fortemente opporci a tale nuova soluzione progettuale in quanto:

- 1) NON conforme al PP;
- 2) NON conforme alle prescrizioni della Commissione Speciale VIA;
- 3) NON conforme alla delibera CIPE;
- 4) NON rispettoso del territorio e del prossimo.

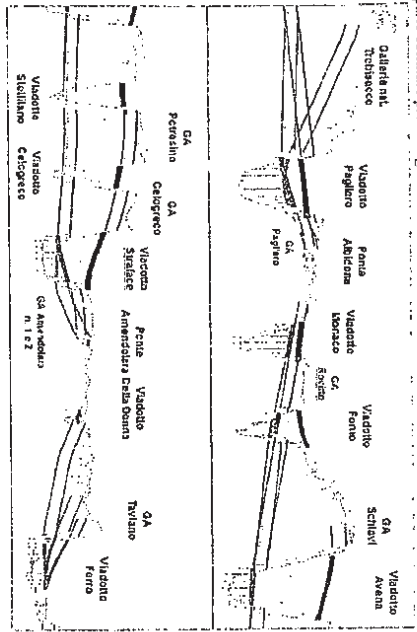
Si rinvia alle controdeduzioni svolte al PUNTO 3 e si evidenzia che nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

[Handwritten signatures and initials: A, S, R, M, B]

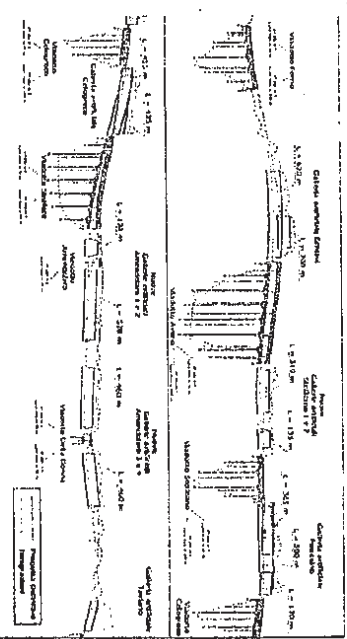
OSSERVAZIONI
TIPO 11

Osservazione n° 1: L'Anas non tiene conto delle prescrizioni in ambito ambientale La Commissione Speciale VIA nel parere del 8 marzo 2003 relativo al PP, che prevedeva nella parte collinare un tracciato in galleria naturale profonda (tracciato A), dichiarava accettabili gli impatti ambientali, pur abbinando di importanti compensazioni ambientali.

L'Anas incurante dei pareri della Commissione Speciale VIA, delle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007 e di altri vincoli ambientali, presenta un PD con impatti devastanti sul territorio.
Di seguito si riporta un grafico nel quale viene evidenziata la modifica del Tracciato A in un tracciato più superficiale, che nella parte collinare prevede gallerie artificiali e trincee.



Impatti tali da destare gran parte della popolazione e delle amministrazioni locali che hanno presentato numerose osservazioni. La CTVIA ha richiesto quindi integrazioni e perfezionamenti del PD presentato in data 10.04.2014. L'Anas in risposta a tutte le richieste della CTVIA presenta una variante che continua a non tenere in debita considerazione le prescrizioni in ambito ambientale, ma, cosa ancor più grave, disattende le richieste della CTVIA. Inoltre, nel tentativo di ottemperare a quanto richiesto dalla CTVIA realizza di fatto discriminazioni nella tutela dei territori.
Nel grafico della Relazione generale alle Integrazioni richieste dalla CTVIA si riassumono le modifiche apportate da Anas, illustrando l'abbassamento della livellata e quindi la modifica del profilo del tracciato e la conseguente creazione di gallerie artificiali.



Osservazione n° 2: Nel tratto in oggetto le richieste della CTVIA vengono completamente disattese. Relativamente al tratto in oggetto (pk 25+460 - pk 26+020) la variante prevede:
- un rilevato dal pk 25+460 al pk 25+800;
- una trincea dal pk 25+800 al pk 26+020, trincea con scarpata a più livelli di 6 m.
Di seguito si riporta estratto dal documento 112-h1 allegato alla Relazione generale.

CONTRODEDUZIONI

Si rinvia alle controdeduzioni svolte al PUNTO 3 e si evidenzia che nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

Si rinvia alle controdeduzioni svolte al PUNTO 3 e si evidenzia che nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

Handwritten signatures and initials: '1', 'S', 'K', 'W', 'R', 'U', 'M', 'S'.

12. ridurre l'impatto paesaggistico dell'opera in esame, attraverso soluzioni tecniche che garantiscano l'allineamento dei tratti in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, l'abbassamento della livellata e l'abbassamento e la riduzione dei tratti in viadotto. In particolare:

Non viene tenuto in considerazione l'impatto paesaggistico.
Non viene allungata l'abbassata la Galleria artificiale Schiavi in modo da ridurre il tratto in trincea. Viene effettivamente abbassata la livellata, ma non viene prevista una galleria artificiale, quindi si amplifica l'effetto cesura sul territorio, aumentando l'altezza dei cigli della trincea.

a) esaminare, per tutti i tratti interessati dalle proposte di trasformazione delle gallerie naturali in gallerie artificiali, la possibilità di adozione di soluzioni intermedie che permettano la riduzione delle tratte in trincea (sostituite con gallerie artificiali) con lo scopo di minimizzare l'effetto di cesura della continuità territoriale anche nelle fasi di cantiere.

Anche il tratto in oggetto risulta tra quelli interessati, ma non sono state proposte soluzioni tecniche adeguate a ridurre l'impatto ambientale.

L'Anas, confermando la volontà di mantenere delle trincee, quale intervento definitivo, localizzate sui terrazzi marini (in contrasto con l'art. 134 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e con il Q.T.R.P. - Titolo 4 - art. 3 c. 5 lett. b della Regione Calabria), sicuramente non minimizza l'effetto cesura, anzi viene AMPLIFICATO ed in modo permanente, non solo in fase di cantiere.

b) valutare un abbassamento della livellata tra il viadotto Forno e il viadotto Stelitano in modo da allungare la galleria artificiale Schiavi e trasformare la trincea tra il viadotto Avema e il Viadotto Stelitano in galleria artificiale (ex galleria naturale Stelitano) al fine di ridurre l'impatto visivo dell'opera

La livellata non viene subito abbassata dopo il Viadotto Forno e, come già detto, non viene allungata l'abbassata la Galleria artificiale Schiavi, peggiorando così l'impatto visivo, in quanto la visuale verso il mare viene interrotta dal Viadotto Forno e dal tratto di rilevato, che restano immutati.

c) con riferimento alla valutazione degli impatti residui per la componente paesaggio, valutare l'eliminazione delle trincee e delle varianti apportate al Progetto Preliminare, in modo particolare per quanto riguarda le aree critiche principali individuate con l'analisi degli impatti e definite e sensibiltà alta o molto alta e con impatto "importante".

20

21

3

15

Chalk

2

1
2
15
~
Ar
W
S
S

48. *Galleria Sotavi, Viadotto Avara, Variante Gallerie Artificiali, Fattore di pressione P4E3, Frammentazione del sistema unitario d'opportunita, PAF 5, invariazione visiva alle brevi e medie distanze, PAC7 Alterazioni della morfologia naturale e della composizione vegetale con sostanziale modifica dello stato piano-altimetrico dei terreni e delle coperture vegetali, PAC9 inserimento di elementi di degradabilquantitadisturbo di ricettori antropici e naturali, area di cosa dell' Alito Junio Cosentino con sensibilita molto alta.*

Non avendo ancora approfondito tutta la documentazione presentata (170 documenti), non posso affermare che il tratto in oggetto ricada in una delle aree critiche individuate.
Sicuramente sarà adeguato ad una di esse, visto che la Galleria Sotavi risulta collocata in un'area che, per caratteristiche morfologiche, costituisce un'area omogenea, inoltre completamente protetta da vincolo paesaggistico. Ciò mi induce a pensare che anche il tratto in oggetto sia meritevole di tutela, alla stregua delle aree definite critiche.

16. confrontare il bilancio delle terre del P.P. con il P.D. in termini di quantità e di impatti;

Non è stata disposta la richiesta, infatti, effettuando un confronto anche con il computo metrico, risulta che il volume delle terre rimossa per la realizzazione della trincea del PK 25+800 al PK 26+920 risulta equivalente al volume di terra necessario per la realizzazione del riporto.

Maggi: in questo caso, l'Anas avrà filenuto più interesse tutelare l'ambiente riducendo il taglio dei mezzi di trasporto terra durante i lavori piuttosto che allargare sufficientemente la Galleria Sotavi e tutelare effettivamente ed in modo permanente l'ambiente.

Cioè rispettiamo nella realizzazione, ma non disperiamo il territorio e l'ambiente.

20. Al capitolo 5

inoltre si richiede di collegare a ogni impatto identificate le opere di mitigazione/compensazione ambientale previste per l'attuazione - eliminazione degli effetti negativi sia per la fase di esercizio che per la fase di cantiere.

Non mi risulta gravata nessuna opera compensativa collegabile agli impatti relativi alla realizzazione dell'opera, quindi sia permanenti che in fase di cantiere.

40. specificare le modalità di intervento in corrispondenza delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico (vincolo paesaggistico apposto con decreto del Ministero pubblica Istruzione 2 ottobre 1974 (G.U. 801 del 12/2/1975) e decreto Miase 11 aprile 1990 (G.U. 106 del 9/5/1990)) inerente dal tracciato e dalle opere connesse, presentando nuove fotosimulazioni e uno studio più dettagliato dell'interventibilità e dell'inserimento nel paesaggio viario, definendo le opere di mitigazione e compensazione ambientale correlate.

Per questa richiesta ed altre relative alla tematica della protezione dell'opera ed il suo inserimento nel contesto paesaggistico di riferimento, non entro nel merito della completezza della documentazione presentata rispetto alla richiesta CTIVA, ma, analizzando la documentazione prodotta, relativamente al tratto in oggetto, si nota che sostanzialmente sono stati misurati dai punti di ripresa, dai quali si ha una percezione completa dell'opera, ritengo sicuramente perché chi ha effettuato le foto necessariamente è passato nei punti di maggiore visuale per raggiungere quelli considerati.

41. redigere uno studio specifico sulle aree rurali, in particolare per le aree agricole speciali (IGP, IGT, DOC, DOCG, ...) e di definire puntualmente gli impatti dell'opera sulle componenti agricole e produttive (identificando le attività rurali presenti sul territorio), specificando il piano degli espropri rispetto al Progetto Definitivo; si richiede a tal proposito di definire quali misure mitigative sono previste per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera.

Non trovo riferimenti specifici né ad aree agricole, né a colture speciali, né agli impatti che la realizzazione dell'opera avrebbe, tengo comunque a precisare che, anche se nel tratto in oggetto (PK 25+460 - PK 26+020) non sono presenti aree agricole speciali come IGP, IGT, ecc., sono presenti invece colture biologiche specializzate, condotte secondo disciplinari di progetti di ricerca, quindi da inserire nello studio specifico delle aree rurali, anche perché la CTIVA fa sì particolare riferimento alle IGP, IGT ma cita chiaramente anche aree agricole rurali.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and the number 15.

osservazione n° 3: il mancato allungamento della Galleria artificiale Schiavi costituisce di fatto una discriminazione nella tutela del territorio
 Nella variante in risposta alle richieste della CTVIA è stato previsto l'allungamento della Galleria artificiale Schiavi da iniziata 200 m a 620 m, precisamente dai pk 26+020 al pk 26+640, mentre restano ancora presenti:

- una trincea dal pk 23+800 al pk 26+800;
- un rilevato dal pk 23+460 al pk 23+800.

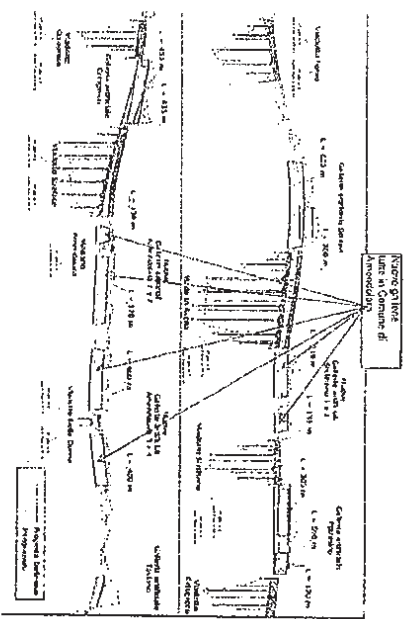
In considerazione di quanto sopra, lo scrivente pone le seguenti domande:

- 1) perché non è stata abbassata la livellata di altri pochi metri in modo da allungare la galleria artificiale Schiavi di ulteriori 300 m sino al pk 23+460, in modo da eliminare la trincea e il rilevato e lucare integralmente i "terrazzi marini" che, per caratteristiche morfologiche, costituiscono una zona omogenea tutta residente nel territorio del comune di Albidona e tutti allo stesso modo tuteli paesaggisticamente?
- 2) nel caso ci fossero state delle motivazioni che hanno impedito di abbassare ulteriormente la livellata perché viene eliminata solo una parte della trincea con l'allungamento della galleria artificiale Schiavi mentre restano scoperti 220 m di trincea?

Si osserva inoltre che per il co one di Amendolara sono state previste 6 nuove gallerie artificiali:

- galleria Scelliano 1 (m. 319);
- galleria Scelliano 2 (m. 135);
- galleria Amendolara 1 (m. 139);
- galleria Amendolara 2 (m. 520);
- 24.3 galleria Amendolara 3 (m. 460);
- galleria Amendolara 4 (m. 400);

e che la realizzazione delle suddette gallerie comporta un addizionale di costi di oltre 42.000.000 €



Anche il Comune di Albidona aveva fatto le stesse richieste, per cui perché una parte di territorio viene discriminata rispetto ad un'altra? Perché non viene salvaguardato allungando la galleria Schiavi?

Osservazione n. 4: Non sono soddisfatte anche altre richieste di integrazioni della CTVIA

- Non viene allegato il piano esposti aggiornato dopo le proposte di varianti né il quadro economico in fondo alla relazione generale;
- è incompleta la raccolta di tutte le immagini ante-post richieste dalla CTVIA da diversi punti di ripresa e in proporzioni veritieri;
- non c'è adesione a dedicare il 2% delle compensazioni ambientali ad interventi riqualificanti dell'attuale SS106, proponendo di nuovo opere compensative socio-territoriali che nulla hanno a che fare con la SS106 ovvero con territori intercedenti dalla costruzione della nuova arteria;
- vengono tolti i cantieri dalle aree SIC, per posizionarsi in aree appena oltre il limite, su terreni difficili da raggiungere se non utilizzando strade poderali, spesso unici accessi a qualificare aziende agrituristiche;
- si lasciano in superficie opere che alterano le caratteristiche paesaggistiche protette, comportano cesure territoriali sia in fase di cantiere sia permanenti, non abbassano sensibilmente le spropositate altezze dei viadotti, pur allungando le luci di campagna, ma addirittura alzando il livello del viadotto Colongesco.

Osservazione n° 5: Sono possibili tracciati differenti a minor costo e minore impatto ambientale
 A questo punto della procedura approvativa sarebbe possibile applicare l'art. 4, comma 2, D.Lgs. 70/2011 che ha modificato il Codice dei Contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di apporare varianti alla localizzazione, richiedendone, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per l'altro, che non comportino incrementi del costo rispetto al Pp originario.
 La variante di localizzazione che viene suggerita - diversa da tutte quelle esaminate in sede di PP - prevede un tracciato del Megalotto 3 che abbia le seguenti caratteristiche:

- tracciato ex novo rispetto all'attuale E90, di 4 corsie in gallerie naturali, per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce;
- soluzione per Amendolara Marina di eliminare l'attuale attraversamento E90 che spezza in due l'abitato, approfondendone il livello almetrico del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove corsie in galleria naturale o artificiale;
- tutto il resto, raddoppio in aderenza all'attuale E90. Cioè nei tratti da nord a sud.

Per quanto riguarda la modifica della livellata e la sostituzione di trincee con gallerie artificiali, si evidenziano le notevoli modifiche e integrazioni apportate al progetto definitivo nel corso della procedura.
 In merito ad ulteriori eventuali sostituzioni, si rinvia al quadro prescriptivo, che richiede al Proponente di valutare la possibilità di soluzioni progettuali rispondenti alle esigenze espresse dagli Osservanti.

Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescriptivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

Lo studio delle possibili alternative di tracciato atipiche l'attività progettuale di competenza del Proponente.

24.5

24.4

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'S. N. S.' and other initials.

24.6	<p>dall'uscita della Galleria Rosseto all'ingresso nella galleria di Amendolara, da costruire in sede per eliminare l'attuale cesura tra parti dello stesso abitato.</p> <ul style="list-style-type: none"> - fra il torrente Stralace e l'imbocco della galleria di Trebisacce; - dall'uscita della galleria di Trebisacce a Sibari con due nuove corsie, lasciando utilizzabili le attuali della E90. <p>Osservazione n° 6: Visto che le risorse finanziarie sono insufficienti, l'opera risulta completamente realizzabile? Risulta che ad oggi le sole risorse disponibili sono meno di 700 milioni di euro (esattamente 698.405.167,94 €). Stando alle clausole contrattuali dell'affidamento e alle uniche risorse certe e disponibili mancherebbero all'appello e 240.630.078,47, in virtù del nuovo quadro economico elaborato tenendo conto delle integrazioni proposte.</p> <p>Prendendo atto che poi ci saranno inevitabilmente aumenti di costi per variabili in corso d'opera, imprevisibili, senza quantificazione degli oneri per gli espropri, servizi e danni da occupazione temporanea ecc.</p> <p>Parè fondato il dubbio che l'opera non possa essere realizzata completamente venendo meno a quella che dovrebbe essere la sua funzione essenziale.</p> <p>Si rischia di dare il via ad un'opera che potrebbe restare incompiuta.</p> <p>Conclusioni Considerando non adeguata la risposta progettuale dell'Anas alle richieste della CTVA si chiede fermamente alla CTVA e al MIBAC di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) respingere il PD sia per la sua inadeguatezza ai fini dell'impatto ambientale, con particolare riferimento ai terrazzi marini protetti da vincolo paesaggistico e a zone delimitate come SIC e ZPS sia per la mancata copertura finanziaria; 2) di imporre la parziale modifica della localizzazione delle opere in applicazione dell'art. 4 comma 2 del D.Lgs. 70/2011 (Osservazione n. 3); 3) imporre all'ente proponente di eliminare le discriminazioni territoriali descritte nell'Osservazione n. 2. 	<p>Non di competenza del MATTM</p> <p>Nei corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
24.7	<p>CONCLUSIONI TIPO 12</p> <p>OSSERVAZIONI TIPO 12</p> <p>Il PD: - è difforme al PP approvato - non rispetta il parere della Commissione Speciale VIA del MATTM (08.03.2005); - non ottempera alle prescrizioni integranti della delibera CIPE 103/2007; - viola apertamente tutti i vincoli ambientali, archeologici e paesaggistici; - compromette il futuro economico di un territorio di inestimabile valore ambientale e paesaggistico.</p> <p>Dopo la richiesta di integrazioni di aprile 2014 le correzioni introdotte non modificano gli spunti di perplessità sollevati dalla CTVA, aggravando il contenuto delle ribadite scelte con l'insistenza di non rispondere nei merito a diverse richieste e di non ottemperare a prescrizioni inderogabili.</p> <p>L'unico agguisamento percepibile è la sostituzione di alcuni tratti di trincee con gallerie superficiali.</p> <p>Con le integrazioni del 22 maggio 2014 Anas conferma vincoli che le prescrizioni impongono di non fare, imposta elenchi di opere compensative che continuano a evitare il significato di compensazione previsto dalla legge e ben interpretato dalla Commissione.</p> <p>Integrazioni volontarie del 7 agosto 2014</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Situa. confluenza dei servizi</u>: Sembra siano che l'esito della Conferenza dei Servizi conclusa il 24.07.14, anziché rappresentare la base per l'esercizio del ruolo affidato al Ministero delle Infrastrutture diventi oggetto di integrazioni progettuali da parte di Anas. 2) <u>Opere compensative dell'impatto ambientale?</u>: molto confuso appare il concetto di opera compensativa, nelle integrazioni volentarie il nuovo elenco di opere compensative contiene di nuovo in prevalenza interventi di urbanizzazioni primarie senza nessun nesso con la costruzione nuova arteria, che la Commissione aveva in passato giudicato "risarcimenti socio-territoriali". 3) <u>Gallerie artificiali e trincee</u>: le gallerie artificiali introdotte dal PD e ancora aumentate di numero al posto delle originali trincee sono sempre opere superficiali e peraltro non sono una scelta unificante sull'intero tratto terrazzato e vincolato paesaggisticamente. Alcuni tratti vengono lasciati in trincea pur su terrazzi protetti da vincolo paesaggistico, le motivazioni di Anas sembrano accampare come scuse labili: ritrovo la situazione e identica ma si propone di sostituire le trincee con gallerie artificiali. 4) <u>Interferenza mecanostrutture</u>: si considera inutilmente dispendiosa di tempo, denaro e suolo la scelta di far passare un'opera ancora da realizzare esattamente sullo stesso percorso di un'opera già esistente e funzionante, costringendo lo spostamento di quest'ultima. 5) <u>Allissimi viadotti</u>: secondo Anas le modifiche tipologiche dei ponti (campate più ampie) ne limiterebbero l'impatto visivo. Osserviamo ancora una volta che l'elemento devastante dei viadotti è la loro altezza, che nelle revisioni del PD è diminuita rispetto alla prima stesura, ma resta sempre eccessivamente distante dalle previsioni del PP e dalle prescrizioni alla sua approvazione. <p>Conseguenze del decreto sblocca Italia L'assenza del Megalote 3 SS106 Jonica dalle priorità del Governo e il suo siltamento al nuovo PON da presentare alla UE nel periodo di programmazione 2014-2020 dovrebbero orientare gli Enti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rappresentare al Ministro le difformità fra PD e PP; - esprimere un parere negativo sul PD per l'eccessivo impatto ambientale delle sue varianti sostanziali sul PP; - i Ministri dell'Ambiente e dei Beni Culturali; - a firmare un decreto dal dispositivo conseguente al parere della CTVA (negativo); 	<p>CONTRADDIZIONI</p> <p>Nei corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
25	<p>CONTRADDIZIONI</p> <p>Nei corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>	<p>CONTRADDIZIONI</p> <p>Nei corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "15/12/14" followed by a name.

<p>Il Ministro delle Infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> - chiedere al CIPE che: - che nella relativa delibera venga imposta la modifica di tracciato ai sensi dell'art. 167 del Codice degli Appalti: evitando di costruire l'arteria completamente ex novo; - limitando la costruzione delle nuove 4 corsie solo ai tratti da confermare in gallerie profonde (Roseto, Trebisacce); - raddoppiando l'esistente SS106 nei tratti già ammodernati una trentina di anni fa che fisicamente lo permettono, compreso il viadotto Saraceno, rinunciando a gallerie artificiali e trincee sui terrazzi coperti da vincolo paesaggistico, nonché svincoli in aree SIC. <p>Scarsa qualità del PP ancor più approssimativa e incoerente la stesura del PD</p> <p>Pur restando il giudizio negativo sul recepito scelto senza approfondire l'esistenza di più efficaci alternative, la scelta più qualificante del PP era rappresentata dalla salvaguardia dei tratti protetti da vincolo paesaggistico nel percorso collinare, le emergenze archeologiche e naturalistiche attraverso la scelta delle gallerie profonde e dei viadotti ad altezza accettabili. Ma le prescrizioni insistevano anche nell'approfondire i rilievi e le analisi geologiche nonché i rischi di frane e la presenza di criticità geologiche, che il PP aveva evidentemente trattato con trascuratezza.</p> <p>Per giustificare le varianti sostanziali apportate dal PD si attribuiscono agli esiti delle indagini geologiche impedimenti tecnici non validi o non così compromettenti, se si afferma nella relazione generale: "trattasi di scelte tecniche obbligatorie in ragione della scarsità delle risorse assentite".</p> <p>Vengono così identificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numerose contraddizioni, - affermazioni inesatte poi corrette, - incoerenza documentale oggetto di richiesta di integrazione, - testi di fonti più o meno ufficiali, - scrittura a diverse mani non coordinate da una logica d'insieme, - disomogeneità concettuale dei vincoli e delle tutele ambientali, - inappropriato uso dei termini "compensazioni ambientali", "mitigazioni", "ripristini e rinaturazioni, - spreco di suolo agricolo, - gestione disorata e non coerente con la legge della Conferenza di Servizi, - uso del denaro pubblico e del patrimonio pubblico in contrasto con le politiche di rigore assunte da tutto il resto della Pubblica Amministrazione. 	
---	--

<p>N.</p> <p style="text-align: center;">OSSEERVAZIONI TIPO 13</p> <p>SULL'ULTIMO AVVISO AL PUBBLICO</p> <p>Con riferimento all'AVVISO AL PUBBLICO pubblicato in data 8 agosto 2014, osservo:</p> <p>NON VERIDICO RICHIAMO AL CONTENUTO DELLA DELIBERA CIPE 88/2011</p> <p>Nel quarto alinea di premessa, Anas dichiara:</p> <p><i>"con l'ulteriore delibera 88/2011 del 6 dicembre 2011 - pubblicata sulla G.U.R.I. n. 70 del 23 marzo 2012 - il CIPE ha confermato l'utilizzo dei finanziamenti recati dalla delibera 103/2007 e dalla delibera 30/2008, destinandoli alla realizzazione dello stradale funzionale compreso tra la progressiva km 9+800 e il km 31+500"</i></p> <p>In verità, la delibera CIPE 88/2011 prende atto che</p> <p><i>"con riferimento alla condizione prevista al punto 2.2 della medesima delibera n. 103/2007, i fondi ex Finmecc e PON 2007-2013 ad oggi non risultano più disponibili".</i></p> <p>Pertanto, non è vero che la delibera CIPE 88/2011 ha confermato l'utilizzo dei finanziamenti recati dalla delibera 103/2007 e dalla delibera 30/2008, bensì ha confermato i soli contributi concessi dal Fondo Infrastrutture, per un totale di 658,40 milioni di euro.</p> <p>Nella delibera CIPE 88/2011, si dà atto, inoltre, che</p> <p><i>"il soggetto aggiudicatore, alla luce della mancanza dei predetti fondi a carico del PON e delle risorse ex Finmecc, in data 24 dicembre 2008 ha bandito una gara di prequalifica per convenire riserva a i sensi degli articoli 55, comma 6, e 177, comma 1 del codice dei contratti pubblici relativi ad intero megaprogetto 3 della S.S. 106 Jonica, individuando un nuovo stretto funzionale costituito da una tratta del primo stralcio funzionale, dalla progressiva chilometrica 9+800 alla progressiva chilometrica 18+500, e dall'intero secondo stralcio, della progressiva chilometrica 18+500 alla progressiva chilometrica 31+500, per un ammontare di 698,4 milioni di euro, pari al totale dei finanziamenti disposti da questo Comitato con le delibere n. 103/2007 e 30/2008."</i></p> <p>Anche questo non è vero, perché Anas ha bandito la gara per la somma di circa 962 milioni di euro, cioè per un ammontare già allora non disponibile. La gara è stata vinta con ribasso a circa euro 791 milioni di euro, cifra sempre superiore alle risorse disponibili.</p> <p>L'aggiudicazione definitiva è avvenuta in data 23/12/2011 (dopo la delibera CIPE che accettava la definitiva sottrazione di fondi ex Finmecc e Pon), la stipula del contratto in data 12/03/2012, la consegna delle attività di progettazione in data 26/4/2012.</p> <p>ITERNINI PER PRESENTARE OSSERVAZIONI</p> <p>Si fa inoltre presente che l'Avviso al Pubblico contiene l'affermazione che le osservazioni si possono presentare entro trenta giorni dalla pubblicazione dell'Avviso stesso, mentre non viene fornito alcun documento in consultazione (rimandando al sito www.vam.inhambiente.it che pubblica la documentazione in consultazione solo dal 27 agosto 2014).</p> <p>Anas spa, evidentemente, non ha ancora saputo che il D.L. 179/2012, art. 34, comma 4, in modifica delle norme precedenti, pur riducendo il numero dei giorni (30 e non più 45) utili per presentare osservazioni, ha fissato che essi decorrono non dalla data di pubblicazione dell'avviso, bensì dalla data di presentazione della documentazione da parte del soggetto aggiudicatore o dell'autorità proponente.</p>	<p>Non di competenza del MATTM</p> <p style="text-align: center;">CONTRADDIZIONI</p>
---	---

<p>26.2</p>	<p>La scadenza per l'invio e la trasmissione al MATTM delle osservazioni del pubblico è fissata al 29/09/2014.</p>
-------------	--

30

1

B

K

P

A

<p>Sul questo aspetto, nemmeno il Ministero dell' Ambiente e la sua Direzione per la Valutazione Ambientale hanno le idee molto chiare: - sul sito http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/Comunicazione/ComEserInformati/Partecipare (consultato il 27 agosto 2014) si parla di 60 giorni per le osservazioni sulla VIA-Legge obiettivo; alla pagina www.minambiente.it, in corrispondenza del progetto "Anas-Megalonos", per le osservazioni sulle diverse sicure del progetto definitivo, si sono constatati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sulla prima stesura del progetto definitivo: 34 giorni dall' Avviso al Pubblico; 30 giorni dal deposito dei documenti; 28 giorni dalla effettiva pubblicazione dei documenti, cioè dalla possibilità di consultarli da parte di chi può presentare osservazioni; - sul progetto definitivo integrato dopo la richiesta della CTV-A: 44 giorni dall' Avviso al Pubblico; 43 giorni dal deposito dei documenti; 39 giorni dalla effettiva pubblicazione dei documenti, cioè dalla possibilità di consultarli da parte di chi può presentare osservazioni; - sulle "integrazioni volontarie": 47 giorni dall' Avviso al Pubblico; 45 giorni dal deposito dei documenti; 29 giorni dalla effettiva pubblicazione dei documenti, cioè dalla possibilità di consultarli da parte di chi può presentare osservazioni. <p>IRRITUALE GESTIONE DELLE IPOTICHE MODIFICHE PROGETTUALI DOPO LA CONFERENZA DEI SERVIZI</p> <p>Nei documenti predisposti il 27 luglio 2014 e il 3 agosto 2014, in esito alla Conferenza dei Servizi, non emerge alcuna chiara proposta di integrazione progettuale a cura di Anas spa.</p> <p>Non si sposano richieste emerse in Conferenza dei Servizi, elencandole asetticamente; non si traggono conclusioni sulla congruità delle richieste e sul loro costo; non si aggiornano quadri economici, limitandosi a valorizzare grossolanamente in milioni di euro le richieste aggiuntive; non si completa il progetto definitivo con le parti mancanti come il piano espropiaggimento, non si propone l'individuazione di stralci funzionali da realizzare con le risorse assentite, non si commisurano le reali risorse assegnate a un preciso quadro economico relativo allo stralcio individuato con la delibera CIPE 88/2011.</p> <p>I documenti vengono denominati "integrazioni volontarie", anche se di volontario -da parte del progettista- c'è soltanto la rappresentazione redazionale e grafica delle richieste emerse in Conferenza dei Servizi. Tutto il resto è un esercizio da "notato".</p> <p>Gli aggiustamenti in seguito alle richieste dei Ministri Ambiente e Beni Culturali sarebbero comunque stati prescritti nel parere VIA, tutto il resto è stato deciso dai Comuni, cui Ministero Infrastrutture e Anas spa hanno lasciato ampia libertà. In un atteggiamento acritico e rinfanciato alquanto discutibile, soprattutto con riferimento al contenuto dell' elenco delle opere compensative che per nulla riscontano le integrazioni ben chiare richieste dalla Commissione TVIA.</p>	<p>I documenti predisposti e trasmessi dal Proponente il 27/07/2014 e il 03/08/2014 corrispondono a integrazioni volontarie e cioè a chiarimenti, correzioni o proposte di modifiche progettuali. Tale integrazioni sono consentite nelle modalità procedurali dell'istruzione VIA.</p>
<p>26.3</p> <p>LA CONFERENZA DEI SERVIZI</p> <p>L'art. 166 commi 3 e 4 del decreto legislativo n. 163/2006 (Codice appalti) si applicano nella formulazione antecedente le modifiche apportate dal Decreto Legge 13 05/2011 n. 70 (G.U. 12/07/2011), trasformato in Legge 12 luglio 2011, n. 106 (G.U. 12 luglio 2011, n. 160), in quanto il progetto preliminare era stato approvato prima dell' entrata in vigore delle nuove norme di snellimento per le procedure delle opere in Legge Obiettivo.</p> <p>Pertanto si applica la procedura:</p> <p>comma 3. "Le proposte e richieste sono acquisite dal Ministero a mezzo di apposita Conferenza di servizi, convocata non prima di trenta giorni dal ricevimento del progetto da parte dei soggetti interessati e conclusa non oltre il termine di novanta giorni di cui al presente comma."</p> <p>Comma 4. "La conferenza di servizi di cui al comma 3 ha finalità istruttoria e ad essa non si applicano le previsioni degli articoli 114 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 311 e successive modificazioni, in materia di conferenza di servizi. Nei sessanta giorni successivi alla conclusione della Conferenza di servizi il Ministero valuta la compatibilità delle proposte e richieste pervenute entro il termine di cui al comma 3 da parte delle pubbliche amministrazioni competenti e dei gestori di opere iniezioni con le indicazioni vincolanti contenute nel progetto preliminare approvato e formula la propria proposta al CIPE che, nei trenta giorni successivi, approva, con eventuali integrazioni o modificazioni, il progetto definitivo, anche al fine della dichiarazione di pubblica utilità".</p> <p>Osservo che dalla lettura della norma (conferenza dei servizi con finalità istruttoria, senza voti, maggioranza o unanimità.... il Ministero valuta la compatibilità delle proposte e richieste pervenute....) non si evince che le richieste degli enti locali siano oggetto di mercato in sede ministeriale, presenti Anas e il Contrante Generale; neppure che debba essere lasciata ai Comuni la fissazione di criteri condizionali per "ripartire" le somme a disposizione delle opere compensative; tanto meno che (come si legge nel verbale) lo Stato si ritenga disposto ad "azzerrare" ogni proposta progettuale -già depositata per l'approvazione- per inserire i desiderata degli enti, parcellizzando l'impatto ambientale e le relative ipotetiche opere compensative per comune.</p> <p>Cosa che invece è esaltante avvenuta, come ben verbalizzato nei documenti in calce alla relazione generale documento LOT16ICD1301T001V000ENRE02B.</p> <p>La Conferenza dei Servizi del 2 luglio 2014, aggiornata al 24 luglio 2014 (con inframmezzati incontri e tavoli tecnici fra Anas, Ministero Infrastrutture, regione Calabria, Comuni interessati e Contrante generale (1)), oltre al sopralluogo del 17 luglio con la Commissione), pare abbia riguardato soltanto le modalità per accaparrarsi la benevolenza dei Comuni, allargando a risonanza le concessioni per alcune varianti di progetto e per le cosiddette "opere compensative".</p> <p>La relazione generale delle "integrazioni volontarie" dà conto anche di adesione a richieste fatte dai Ministri Ambiente e Beni Culturali nell'ambito della Conferenza dei Servizi.</p> <p>Leggendo il verbale delle due sedute della Conferenza dei Servizi di luglio 2014, si conferma chiarissimamente ciò che è stato ipotizzato nelle precedenti osservazioni: i Comuni hanno chiesto -e Anas-Mfi hanno assecondato ogni pretesa, dichiarandosi pronti ad "azzerrare ogni elenco precedente" - opere che nulla e tantino con il ristoro dell'impatto ambientale provocato dall' opera.</p> <p>Dall'elenco esce ed entra di tutto: lo smantellamento dei viadotti non è compensativo ma incluso nel costo del progetto (così resta più composito il "mappello" da sparire); lo svincolo di Roseto tenuta fra gli svincoli, si fanno spazio lavori e interventi che interessano i sindaci e la loro sete di consenso popolare, a prescindere dal progetto, si assiste a concessioni di Anas-Mfi-Contrante generale, assenti del consenso dei Comuni per attrarre l'approvazione del progetto definitivo e così non perdere i finanziamenti.</p> <p>L'insistenza di un dirigente Anas a questo proposito, suona come vera intimidazione, che larvamente sposta sui Comuni la responsabilità di eventuali ritardi e del rischio che si mettono in atto i propositi del Consiglio dei Ministri (Del di aprile 2014), contenuti nel decreto "Sblocca-Italia".</p> <p>Anas-Mfi-Contrante generale hanno lasciato liberi i comuni di "dividersi la torta".</p> <p>Ciò significa che chi ha commissariato e progettato l'opera non ha una minima idea dell'impatto ambientale provocato, né sa commisurare l'incidenza sui diversi territori, a seconda dei vincoli violati, del percorso scelto, delle tipologie di opere da inserire.</p>	<p>Non di competenza del MATTM</p>
<p>26.4</p>	

[Handwritten signatures and notes in the left margin]

dell'effettivo danno prodotto ovvero dei vantaggi apportati.
E' lascia decidere queste valutazioni ai sapienti sindaci, che hanno capito che la riqualificazione della statale attuale è un'opera compensativa, anzi dovrebbe essere l'opera compensativa per eccellenza di un progetto che sceglie di abbandonare una strada sul territorio come relitto inutile, per costruire una nuova.
Sta di fatto che il 2%, secondo le proposte degli enti locali concordate in sede di una singolare Conferenza dei Servizi e totalmente accolte da Anas-Mit-Contrante generale, viene destinato a lavori e interventi che i Comuni vogliono e non possono fare da soli, mentre le opere effettivamente compensative vanno a aumentare i costi del progetto di ulteriori 33,3 milioni di euro.

LE COSIDDETTE OPERE COMPENSATIVE DELL'IMPATTO AMBIENTALE E COSA INTENDE LA LEGGE (E COSA HA INTESO LA CVIA NELLE SUE PRESCRIZIONI) PER OPERE COMPENSATIVE
Il cosiddetto Decreto Sviluppo (D.L. 79/2011), non solo ha confermato come tale massimo per le opere compensative il 2% del valore complessivo dell'opera da realizzare (rispetto al precedente 5%), ma ha anche specificato che tali compensazioni devono essere "connesse alla funzionalità dell'opera e comprendere le misure di mitigazione ambientale".
La Commissione VIA nelle sue prescrizioni emesse col parere dell'8 marzo 2005, dice chiaramente:
Prescrizione n. 6. Realizzare interventi di compensazione ambientale per un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA e, oltre a tali interventi, rimborsazione e ricongestire la SS 106 Jonica attualmente impiegata come strada di scorrimento in modo da: 1) riqualificarla in coerenza con la sua nuova destinazione urbanomobile e sub-urbana; 2) limitare l'effetto di cesura del territorio che essa attualmente realizza; 3) provvedere i tratti urbani e suburbani di marciapiedi; 4) prevedere ampi tratti di piste ciclabili; 5) sostituire gli attuali svincoli con rotatorie ritornando la relativa area.

Prescrizione n. 33. Il progetto definitivo, redatto dal Contrante generale, dovrà riguardare, oltre che le opere del Megalotto 3 anche gli interventi da eseguirsi sulla strada SS 106 Jonica esistente in conformità a quanto disposto con le prescrizioni 6 e 7 della sezione Mitigazione e compensazione evidenziandola con adeguato compendio metrico estimativo il costo accertato degli interventi stessi.

COSA CHIEDE COME INTEGRAZIONE LA COMMISSIONE CVIA RIGUARDO ALLE OPERE COMPENSATIVE

La Commissione si esprime, nel documento 2014-0001290 dell'11/4/2014, con la massima precisione e senza dare adito a interpretazioni diverse, evidentemente insoddisfatta dall'inoltranza del progetto definitivo alle prescrizioni 6, 7 e 33 impartite in approvazione del progetto preliminare.

- La Commissione richiama, in pratica, il concetto di compensazioni definite dalla legge nell'ambito del calcolo del 2%, e, oltre a precisare gli elementi di riqualificazione dell'attuale statale 106 da declassarsi, richiama Anas spa ad attenersi ai seguenti punti:
3. esplicitare e dettagliare il quadro economico relativo agli interventi di compensazione, che dovranno essere realizzati per un importo non inferiore al 2% dell'intero valore dell'opera, in rispondenza alla prescrizione n. 6 della Delibera CIPE 103/2007;
 17. specificare progettualmente alla scala di progetto definitivo tutte le opere previste per la riqualificazione della SS 106 esistente;
 18. identificare nel dettaglio gli impatti cumulativi dovuti alla realizzazione della nuova realizzazione e alla presenza della SS 106 esistente che, sebbene declassata, verrà mantenuta e come questi verranno superati dalle misure di mitigazione e compensazione previste;
 19. presentare un piano d'area alla scala di progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale di tutto il Megalotto 3; a rammentare che le opere di urbanizzazione primaria presenti negli elaborati consegnati, indicate quali interventi di compensazione ambientale, in realtà sono opere di compensazione socio-territoriale e pertanto non ottemperano la prescrizione n. 6 della Delibera CIPE n. 103/2007. In particolare, si richiede di:
 - a) Sviluppare strategie innovative per la definizione e progettazione di un corridoio infrastrutturale d'intermedio ambientale dell'opera che assuma caratteristiche sia dimensionali sia di performance ambientali variabili e in stretta relazione alla sensibilità dell'ambiente attraversato;
 - b) Definire un piano d'area complessivo delle opere compensative che metta in relazione, in una visione ambientale, le sensibilità ambientali e le criticità ambientali ridotte dall'opera principale e dalle sue opere connesse;
 - c) Sviluppare lo studio del Bilancio Ecologico Territoriale, utilizzando i criteri dell'Ecologia del paesaggio, per delineare la qualità e la quantità delle strategie di mitigazione e di compensazione rispetto agli impatti dell'opera infrastrutturale;
 - d) Definire un sistema integrato di opere di deframmentazione ecosistemica in relazione alla Rete Natura 2000, alla Rete Ecologia Regionale e a tutti gli elementi che compongono il mosaico paesaggistico e ambientale del territorio nel quale verrà realizzata l'infrastruttura (per esempio: corridoi faunistici, ecc.)

COSA PROPONE IL PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO IL 21 MAGGIO 2014 COME OPERE COMPENSATIVE

In risposta alla richiesta d'integrazione n. 19, viene prodotta la relazione "Piano d'area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale", che manna i testi da letteratura in materia (riportata in bibliografia) e conclude con giudizi unilaterali positivi. In particolare rassicura al punto 19c), non emergono le strategie di compensazione rispetto agli impatti dell'opera infrastrutturale, ovvero, emerge una dicotomia concettuale, da parte del progettista, fra "compensazioni ambientali generiche" - che il progettista confonde con le mitigazioni ed ottiene con inserimenti vegetali, corridoi faunistici ecc. - e le "opere compensative dell'impatto ambientale dell'intera opera sull'intero territorio".
Queste ultime vengono trattate a parte, nell'accezione "come distribuiamo il 2% obbligatorio per legge ai singoli Comuni" ed inserite nella Relazione di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007; e chiaro che le opere compensative da sostenere con la riserva del 2%, secondo Anas e il progettista, siano cosa slegata da quanto intendano per compensazione ambientale la legge e la Commissione TVIA. Non capendo - o insistendo a far finta di non capire - che le richieste di integrazioni di cui ai punti 3, 17, 18 e 19 seguono una medesima logica concettuale di insieme.
Pur dinnanzi alle precise richieste di approfondimenti e integrazioni della Commissione VIA, Anas formula l'elenco delle opere di riqualificazione dell'attuale statale 106 da dismettere, inserendo altresì nel 2% anche alcune opere richieste dai Comuni.
Nella Relazione di ottemperanza alle prescrizioni fornita da Anas in sede di integrazioni il 21 maggio 2014, le cosiddette opere compensative proposte erano (elenco troncato in Conferenza dei Servizi):
Interventi di riqualifica della SS106 esistente:

Le compensazioni e mitigazioni sono quantificate al 2% sull'importo complessivo delle opere in progetto così come previsto dalla norma.

Compio della Commissione CVIA è quello di valutare se le compensazioni e mitigazioni proposte sono adeguate e sono verificate puntualmente rispetto agli impatti ambientali originati dalla realizzazione del progetto.
La documentazione integrativa trasmessa è stata valutata e considerata dalla Commissione CVIA "parzialmente esauritiva" in quanto non redatta alla scala di sistema territoriale e di Piano d'area complessivo, tuttavia le misure proposte anche nel tentativo di dare risposta alle richieste del territorio sono del tutto condivisibili. In ultima analisi, ai fini della compatibilità ambientale, sussistono una serie di istanze non risolte che necessitano di una sede istituzionale al fine di trovare soluzioni condivise.
Pertanto, alla luce della documentazione integrativa trasmessa, viste le osservazioni del parere che venga istituito un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIAMVAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat che operi allo scopo di definire il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali e che dovrà affrontare le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali e alle aree urbane Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "S. V. S." and other smaller marks.

<p>- Rotatoria sulla SS106 esistente in corrispondenza dell'ingresso di Morina di Sibari;</p> <p>- Strada di collegamento tra il centro servizi e la SS106 storica;</p> <p>- Riqualifica del collegamento tra SS106 Jonica esistente e SS106 storica in corrispondenza del Comune di Villapiana;</p> <p>- Demolizione del viadotto Fogliaro sulla SS106 Jonica esistente e riqualifica della viabilità alternativa;</p> <p>- Accessi al mare dalla SS106 esistente e dalla nuova comparsa nel Comune di Roseto Capo Spulico;</p> <p>- Collegamento a fine lano (vincolo Roseto nord) per l'accesso alla zona Castello dei fusti di traffico provenienti da nord. Ad integrazione dei precedenti interventi, sono stati presi in considerazione anche le seguenti richieste di compensazione socio-territoriale pervenute dagli enti:</p> <p>- Strada di accesso al Plesso "Crota delle Ninfe"</p> <p>- Riqualifica di Via Nazionale (abitato di Franzavilla Marittima)</p> <p>COME SI TRASFORMANO DOPO LA CONFERENZA DEI SERVIZI</p> <p>Opere rientranti nel calcolo di legge del 2% (allegato "iv h0") (mie osservazioni in grassetto):</p> <p>Comune di Roseto Capo Spulico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione del sottopasso carrabile, delle due aree di parcheggio e sistemazione della viabilità pedonale in area Castello = lavori certamente connessi alla nuova viabilità da inserire e migliorativi per la fruizione dell'area Castello. Opere di compensazione più socio-territoriale che ambientale. <p>Comune di Amendolara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione e riqualifica del waterfront = nessuna connessione con opera progettata, né con impatto ambientale da essa provocato. Miglioramento urbanistico-turistico che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri. <p>Comune di Albidona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ammodernamento S.P. 153 nel tratto Trebisacce Albidona con variante e allargamento = la strada provinciale 153 non c'entra con la nuova arteria, né ne viene ostacolata o danneggiata. Peraltro, una parte di questo intervento sta nella richiesta come "opera compensativa", un'altra parte fra i lavori aggiuntivi che aumentano i costi dell'affidamento, cioè stessa opera, considerata in parte compensativa dell'impatto ambientale, in parte lavoro aggiuntivo. E molto chiara la volontà di farsi pagare da Anas lavori estranei alla nuova opera, ripartendone i costi un po' qui, un po' là: dove possono rientrare fra i costi. - Variante stradale con rotonda e arredo urbano all'ingresso del centro abitato di Albidona = il centro abitato di Albidona sta ad 800 metri di altitudine, e a 15 chilometri di distanza dal tracciato della costruenda arteria: sfida chiunque a trovare una connessione con il concetto di opera compensativa dell'impatto ambientale! Tendo conto, inoltre, del già conteggiato svincolo che secondo le prescrizioni non deve esserci. <p>Comune di Trebisacce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riqualifica di Viale del Lavoro - Riqualifica del tratto viario Via Kennedy, Viale Latt, Viale della Libertà, Viale XXV Aprile - Riqualifica del tratto Viale degli Anaceti = tutti e tre gli interventi richiesti non hanno relazione né con l'impatto ambientale dell'opera, né con la riqualificazione dell'attuale SS 106. Miglioramenti urbanistici che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri. <p>Comune di Villapiana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diversi tratti di waterfront = lavori sul lungomare, intervento incoerente con l'impatto ambientale dell'opera. <p>Miglioramento urbanistico-turistico che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri.</p> <p>Comune di Cerchiana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riqualifica dell'arredo urbano della strada Comunale in località Piana di Cerchiana = nessuna coerenza con l'impatto ambientale dell'opera. Miglioramento urbanistico che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri. - Strada di accesso al plesso «Crota delle Ninfe» = compensazione socio-territoriale che serve a valorizzare il pregevole centro termale attualmente di trito e tortuoso accesso. <p>Comune di Franzavilla Marittima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riqualifica di Via Nazionale = nessuna coerenza con l'impatto ambientale dell'opera. Miglioramento urbanistico che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri. <p>Comune di Cassino allo Jonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione della strada di collegamento tra il Centro servizi e la S.S. 106 Storica = compensazione socio-territoriale, utile a rendere meglio collegato il periferico Centro servizi con la viabilità interna - Realizzazione della pista ciclabile costiera = le piste ciclabili esemplificate dalla Commissione "VIA come esempio di riqualificazione dell'attuale SS 106, non si possono considerare opere compensative se si realizzano sul lungomare. Questo è un miglioramento urbanistico-turistico che il Comune dovrebbe fare con mezzi propri. <p>Lavori aggiuntivi</p> <p>I lavori "aggiuntivi" che vanno ad aumentare il costo dell'affidamento, sono riempiati nella tabella a pag. 37 (capitolo 7) della Relazione generale. Integrazioni Volontarie...</p>	<p>19</p> <p>3</p> <p>33</p> <p>1</p> <p>sp</p> <p>B</p> <p>fr</p> <p>fr</p> <p>fr</p> <p>fr</p>
---	--

Opera	Valorizzazione economica
Svincolo S. Vespuciana	2,3 ME
Demolizione del Viadotto Pagliara	9 ME
Svincolo S. Rosero Nord	1 ME
Adeguamento SP 153	3,5 ME
Galbera artificiale pagliara	6 ME
Prolungamento G.A. Amendolara, inserimento S.V. di Amendolara e realizzazione piazza Aribertina	11,5 ME
	33,3 ME

Osservazioni:

realizzazione di un nuovo svincolo "Villaplana" = le prescrizioni all'approvazione del preliminare imponevano di non farlo;

ottimizzazione dello svincolo di Albionara e adeguamento della SP 153 = le prescrizioni escludono lo svincolo e i lavori sulla sp 153 sono di competenza provinciale, in nessun modo legati alla realizzazione del Megalotto 3;

demolizione del viadotto Pagliara e sistemazione della viabilità sottesa = (ora costa 9 milioni di euro, mentre nella precedente stesura del definitivo integrato ne costava 6,9. Mi si risponderà che il costo è aumentato perché ci sono ulteriori abbattimenti, prima non previsti = anche la tabella dovrebbe specificarlo), comunque è l'opera compensativa per eccellenza e non si vede perché non trenti nel calcolo del 2% ma si raggiunga come costo progettuale, anzi è ben chiaro il tentativo di "recuperare" 9 milioni di euro per spartirsi le cosiddette opere compensative;

"Rosero Nord" tra l'asse principale e la viabilità accessoria = anche questa dovrebbe essere fra le opere compensative, in quanto si tratta di un raccordo necessario per armonizzare i collegamenti territoriali in relazione dei complessi interventi in loco per la costruzione della nuova arteria;

prolungamento galleria artificiale Amendolara = anche questo risponde ai criteri di opera compensativa, ancor più in quanto consona agli auspici delle richieste della Commissione TVIA circa la riqualificazione dell'attuale statale onde risanare cesure territoriali.

CRITERI ADOTTATI PER LA "SPARTIZIONE" DEL VALORE DELLE OPERE COMPENSATIVE

I Comuni, in piena autonomia, hanno definito i seguenti parametri, per suddividere ai territori i 14 milioni di euro per opere compensative, a ciò espressamente sollecitati in sede di Conferenza di Servizi:

a) valore dell'opera incidente su ciascun territorio comunale; b) popolazione residente in ciascun territorio comunale; c) occupazione definitiva di suolo in ciascun territorio comunale; d) impatto ambientale in ciascun territorio comunale;

Sul primo parametro (a), si fa notare che il numero di abitanti e, quindi, dei potenziali danneggiati dall'impatto ambientale (quindi le opere più costose, ma a minore impatto ambientale) ne godono maggiormente;

Sul secondo parametro (b), si fa notare che il numero di abitanti e, quindi, dei potenziali danneggiati dall'impatto ambientale (quindi le opere più costose, ma a minore impatto ambientale) ne godono maggiormente;

Sul terzo parametro (c) ha una certa razionalità, ma dovrebbe essere commisurato all'effettivo impatto negativo. Il quarto (d) relativo al valore dell'impatto ambientale, che dovrebbe essere l'unico parametro effettivamente giustificabile. Le opere compensative, purtroppo non viene spiegato come modularità di calcolo (ci si richiama alla letteratura, peraltro senza connessione con i calcoli di impatto utilizzati nell'allegato "Piano d'area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale") e non c'è possibilità di optare. Non si capisce - non avendone i mezzi conoscitivi - la relazione fra le "lunghezze equivalenti d'impatto" e le percentuali attribuite a ciascun Comune.

Dall'allegato "V-hv" si desume ancora una volta la vistosa volontà di Anas di non aderire alle prescrizioni, né di accettare i richiami e le specificazioni emesse dalla richiesta di integrazioni della Commissione TVIA, che già - si ribadisce - nella richiesta d'integrazione n. 19 si era espresa così: "... si rammenta che le opere di urbanizzazione primaria presentate negli elaborati consegnati, indicate quali interventi di compensazione ambientale, in realtà sono opere di compensazione socio-territoriale e pertanto non ottemperano la prescrizione n. 6 della Delibera CIPE n. 103/2007".

CONCLUSIONI SUI "MERCATO" DELLE OPERE COMPENSATIVE

Le vere "opere compensative" dell'impatto ambientale provocato al territorio dalla costruzione dell'infrastruttura, stanno nell'elenco dei "lavori aggiuntivi" che aumentano il costo del progetto. Mentre a titolo di "opere compensative" c'è un elenco di desiderata dei Sindaci, più rispondenti a un esamotage per aggirare il patto di stabilità e/o farsi realizzare da Anas - grazie all'attraversamento della nuova strada - lavori e interventi che da soli i Comuni non avrebbero mai sperato.

Già la Commissione TVIA, in sede di richiesta di integrazioni, aveva avanzato l'obiezione che le opere compensative proposte nella prima stesura di progetto definitivo rispondessero un po' troppo a un ristretto socio-territoriale che non alla compensazione per l'impatto ambientale. E non a caso, nel 2% del valore da destinare alle compensazioni, la Commissione TVIA ricorda che deve trovare posto la riqualificazione della disdetta statale 106.

Nel nuovo elenco di opere compensative - che Anas sta rinunciando a valutare nel merito, limitandosi ad elencare le richieste dei Comuni - emerse in una Conferenza dei Servizi che secondo la legge ha carattere istruttorio, facendone anzi oggetto di "integrazioni volontarie", non c'è traccia del significato di "opere compensative" come raccomandato dal D.L. 70/2011 che le definisce: "connesse alla funzionalità dell'opera e comprendente le misure di mitigazione ambientale".

E vero che le modifiche apportate dal D.L. 70/2011 valgono per le opere i cui progetti preliminari siano approvati dopo la sua entrata in vigore, ma è chiaro lo spirito del legislatore, pienamente condiviso dalla Commissione CTVIA, auspicante che le opere compensative abbiano un valore territoriale e siano rivolte quindi, alla qualità dell'intero territorio interessato, ritenendo preferibile

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 15.]

che vengano realizzate compensazioni territoriali ed ecologiche legate all'infrastruttura e non compensazioni monetarie la cui destinazione non sia chiara e condivisa".

Il fatto che: il preliminare del Magalotto 3 sia stato approvato ante-DL 70/2011 non sembra una ragione sufficiente a usare in modo scorretto soldi pubblici e ad insinuare artificiosamente le vere opere compensative nei costi di progetto, comprendendo nella destinazione del 2% di legge interventi non congrui.

D'altronde, non è scritto da nessuna parte che per "territorio impattato" s'intenda la somma di tanti separati impatti comunali, essendo unica l'opera.

ANZI, la richiesta di integrazione n. 19 non solo richiama il progettista al significato di opera compensativa, rispetto al quadro unitario dell'intera opera sull'intero territorio con particolare riferimento ad alcune sensibilità e criticità particolari, e dopo averne verificato l'effettivo impatto; ma chiede espressamente nei punti 19 a), 19b), 19c), 19d) di rispondere con nuovi elaborati a precisi contenuti delle compensazioni, che nulla hanno a che fare con le frasi dette in conferenza dei Servizi, come "siamo pronti ad azzerare qualsiasi elenco e a inserire qualsiasi cosa chieda ciascuna Comune, pur nella somma massima di 14.089,184 euro", e neppure con gli interventi puntiformi, per lo più slegati dal contesto dell'opera, che figurano nel definitivo elenco di opere compensative proposto con le "integrazioni volontarie".

LA "TELENOVEA" DEGLI SVINCOLI

Si continua a proporre qualcosa di diverso da quanto richiesto dalla CTVA

La Commissione TVIA, nel parere del 8 marzo 2005 (ricepito nella Del. CIPE 103/2007), prescriveva:

10. adeguare e ampliare il raccordo delle strade locali che conducono ad Albidona ed Amendolara con l'esistente SS 106 Jonica prevedendo l'eliminazione dei relativi svincoli sull'infrastruttura in progetto salvo la possibilità di inserire in loro sostituzione un cambio di corsia, se ciò si ritiene necessario per assicurare la funzionalità dell'infrastruttura, curando il minimo ingombro e il minimo impatto paesaggistico degli stessi;

34. si prescrive inoltre che non vengano realizzati i seguenti svincoli

a) Villapiana - progressiva Km 14+700

b) Albidona - progressiva Km 23+600

c) Amendolara - progressiva Km 31+500.

La prima snessa di progetto definitivo, ignorando le prescrizioni (e tenuto conto che allo svincolo di Amendolara aveva rinunciato spontaneamente l'Amministrazione comunale, anche se poi riappare nelle "integrazioni volontarie" non nell'elenco degli svincoli, ma nei lavori aggiuntivi richiesti dai Comuni), inserisce gli svincoli:

1. Svincolo di Sibarì al km 0+536;
2. Svincolo di Cassano Jonico al km 5+063;
3. Svincolo di Cerchiana di Calabria - Piancavilla Marittima al km 9+807;
4. Svincolo di Trebisacce al km 18+609;
5. Svincolo di Albidona al km 23+719;
6. Svincolo di Roseto al km 34+022.

Sempre la Commissione TVIA, nella sua richiesta di integrazioni di aprile 2014, peppure sulla "elenco degli svincoli sul progetto definitivo, alcuni dei quali in aperta inottemperanza alle prescrizioni e altri -per come progettati- che presentano incompatibilità con svincoli ambientali, elenca alcuni svincoli, domandando pressoché di spiegare "quali svincoli sono necessari e quali si possono eliminare", con riferimento a:

- svincolo di Cassano già servito da svincolo di Sibarì;
- svincolo di Albidona r.f. prescrizione n.10 delibera CIPE Progetto Preliminare;
- svincolo di Trebisacce - interferenza SIC;
- svincolo di Roseto Capo Spulico - interferenza SIC.

Nel documento LOT16CD1301001V00GENREN22B del 5 agosto 2014, paragrafo 5.11, pur richiamando le prescrizioni e la richiesta di integrazioni si propone:

- di eliminare i seguenti svincoli:
- svincolo di Cassano: la funzionalità può essere servita dallo svincolo di Sibarì;
- svincolo di Trebisacce: la funzionalità (manovre di uscita) può essere servita dallo svincolo di Cerchiana o Albidona prevedendo per quest'ultimo un'investimento di manovra sulla SS106;
- di mantenere i seguenti svincoli, stavolta non assecondando i Sindaci ma sempre in contrasto con le richieste della Commissione TVIA:
- svincolo di Sibarì: svincolo di collegamento con la SS534 a servizio dei centri principali Cassano e Sibarì;
- svincolo di Albidona: svincolo centrale la cui eliminazione comporterebbe l'utilizzo della SS106 esistente nel tratto in cui è prevista la demolizione dei viadotti esistenti e quindi una viabilità alternativa attraverso agglomerati urbani;
- svincolo di Roseto Capo Spulico: svincolo di fine lotto la cui eliminazione comporterebbe l'utilizzo SS106 storica nel tratto con sede stradale ridotta e traffico intenso nei periodi estivi.

RACCIO NOTARE CHE LO SVINCOLO DI VILLAPIANA, NON ELENCATO NEL CAPITOLO DEGLI SVINCOLI E NON VOLUTO DALLA COMMISSIONE TVIA, RIAPPARE NELL'ELENCO DEI "LAVORI AGGIUNTIVI" CON UN COSTO DI 2,3 MILIONI DI EURO, COSI' COME LO SVINCOLO DI ROSETO NORD, PER IL COSTO DI 1 MILIONE.

Incoerenza fra i documenti presentati come "integrazioni volontarie di agosto 2014

Nel documento Iv e1 LOT16CD1301 T00M000AMBERO1D "Relazione Piano di Montioraggio Ambientale", sempre del 5 agosto 2014 come parte dei documenti "integrazioni volontarie", alle page 16 e 17, gli svincoli di progetto sono indicati con riferimento alla snessa di aprile 2014.

La definizione e localizzazione degli svincoli è stata approfondita e precisata in sede di istruttoria, tenendo conto sia delle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007, sia delle esigenze di traffico, sia dei vincoli derivanti da interferenze con aree protette, sia delle esigenze e richieste formulate dai Comuni interessati.

La soluzione proposta dalla CTVA è definita e motivata dal presente parere e dal relativo quadro presentivo.

35

[Handwritten signatures and initials]

- Svincolo di Sibari, al km 0+336,83;
 - Svincolo di Cassano, al km 5+063,10 (che la relazione generale propone di eliminare);
 - Svincolo di Cerchiara di Calabria - Francavilla, al km 9+807,64;
 - Svincolo di Trebisacce, al km 18+699,04 (che la relazione generale propone di eliminare);
 - Svincolo di Albidona, al km 23+719,94;
 - Svincolo di Rosso, al km 34+022,00.

Chiedo: il documento ivi citato L0716CD1301T0M000AMBRE01D "Relazione Piano di Monitoraggio Ambientale" è un documento autorizzato che non ha riferimento con il resto delle "Integrazioni volontarie"? O dovrebbe essere coerente?

SU ALTRI ARGOMENTI TRATTATI NELLA RELAZIONE GENERALE
PARAGRAFO 5.2 - INTERFERENZA METEOROLOGICA
 Ribadisco che considero inutilmente dispendiosa di tempo, denaro e suolo la scelta di far passare un'opera ancora da realizzare esattamente sullo stesso percorso di un'opera esistente e funzionante, costringendo lo spostamento di quest'ultima. Sia nella prima stanza del progetto definitivo, sia nelle "Integrazioni volontarie" in risposta ai rilievi del Ministero Ambiente in Conferenza dei Servizi, appare chiaro che si difende l'opzione facendo riferimento esclusivamente all'accordo con la Shann, senza porsi minimamente il dubbio che la nuova strada potrebbe tranquillamente evitare l'interferenza (ad esempio con una modifica planimetrica che altrove viene prevista). Ciò mi fa intendere che - mentre lo Stato si pone severamente l'obiettivo della *spending review* e assume politiche di rigore nella spesa pubblica, altrettanto non fanno i suoi bracci operativi come Anas ed Eni-Shann, che continuano a fare e spostare come se si trattasse di operazioni naturali e gratuite.

Questa interferenza dovrebbe essere stata esclusa con una modifica del tracciato, scostamenti planimetrici sono stati inseriti (par. 5.8 dove Anas trova convenienza progettuale o deve accontentare qualche Sindaco, scostamenti planimetrici sono stati inseriti (par. 5.8 della Relazione generale Integrazioni volontarie").

PARAGRAFO 5.3 - SVINCOLI IN AREE "NATURA 2000"
 Dinanzi alla tutela delle aree SIC e ZPS, come imposta dall'Europa e recepita in Italia con norme chiare e cogenti, Anas usa aggettivi come "sfavorevole" accanto ai richiesti spostamenti, facendo prevalere concettualmente le convenienze del progetto e la comodità per gli automobilisti. È un paragrafo di valori inaccettabili.

Risio - per questo e per molti altri aspetti già rilevati nelle precedenti osservazioni - profondamente scandalizzata per l'atteggiamento di Anas: ignorante e sprezzante sugli impatti ambientali e paesaggistico dei suoi manufatti e mai sollecitata a imparare qualcosa di nuovo dai richiami degli Enti preposti alla valutazione del suo fare.

PARAGRAFO 5.8 - SCOSTAMENTO PLANIMETRICO RISPETTO AL PRELIMINARE
 Al rilievo del Ministero competente, Anas non risponde spiegando la ragione dello scostamento planimetrico con l'inserimento di due stazioni di servizio, bensì si limita a riportare la planimetria, peraltro già ben nota, se era stato avanzato il rilievo.

La giustificazione potrebbe essere che lungo il percorso si ritiene opportuno inserire una stazione carburanti con servizi (anche se sulle autostrade si incontrano tratti più lunghi di 38 chilometri fra una stazione e l'altra). Ma neppure questo viene detto.

Allora è giusto sapere la verità: anziché "scostamento planimetrico", l'inserimento di aree di servizio si deve chiamare "acquisizione consenso locale" ovvero "come assessori o sindaci delegiscono favori". In loco la "promessa" di far inserire le due stazioni era nell'aria da diversi mesi....

PARAGRAFO 5.9 - AREE INTERESSATE DA DECRETI DI VINCOLO PAESAGGISTICO.
 Il rilievo del Ministero competente riguarda? "Intervento dell'infrastruttura con le aree interessate da decreti di vincolo paesaggistico ed, in generale, con i territori collinari e con i versanti pianori: valutare la possibilità di eliminare i tratti in trincea ancora presenti soprattutto in aree interessate dalla presenza di colture pregiate, individuando opportune soluzioni delle interferenze che, a seguito dell'abbandonamento della livellatura, opera determinerebbe con gli eventuali fossi attraversati".

Anas non risponde nel merito, ma pubblica tabelle di confronto fra le diverse sezioni progettuali sull'intera tratta del Megaloto 3, che evidenziano genericamente i chilometri di gallerie (non distinguendo fra naturali e superficiali e non tenendo conto che queste ultime vengono effettuate creando prima la trincea, poi ricoprendo), rilevato, scavo, trincea, viadotto. Come dire: "Non ho svolto tutto il compito, ma sono stato brava!".

Oltre all'assoluta inadempienza nel non entrare nel merito di quanto espressamente e puntualmente richiesto e tanto meno di proporre soluzioni che a ciò rispondano efficacemente, Anas insiste nel lasciare alcuni tratti di trincea in Comune di Trebisacce, su aree inserite nel vincolo paesaggistico alla pari delle altre zone in cui si propone la sostituzione delle trincee con gallerie artificiali (cfr. osservazione sul paragrafo 6.1). Sull'impatto - se non altro in corso d'opera come invece vorrebbe scongiurare la Commissione VIA - delle gallerie artificiali, mi sono già espressa nelle precedenti osservazioni.

PARAGRAFO 5.12 - IMPATTO VISIVO E PERCETTIVO DEI VIADOTTI SULLE FIUMARE
 L'impatto dei viadotti sulle fiumare (non solo visivo e percettivo di minor: ma anche con riferimento all'avifauna) non è determinato soltanto dalla tipologia dei manufatti e dalla larghezza delle campate. L'elemento devastante è la loro altezza, che nelle revisioni del progetto definitivo è diminuita rispetto alla prima sicurezza, ma resta sempre eccessivamente distante dalle previsioni del progetto preliminare e dalle prescrizioni alla sua approvazione.

Continuo a ritenere tale altezza direttamente commisurata alla scelta di "alzare la livellatura" rinunciando al tratto previsto nel preliminare in galleria naturale profonda, assolutamente inaccettabile e non mitigata dalle nuove tipologie tecniche.

PARAGRAFO 6.1 - RESTANDE NEL TRATTO PAGLIARO-FORNO
 Condivido in toto l'osservazione fatta in proposito dal Comune di Trebisacce, considerando pretestuosi gli argomenti tecnico-ideologici contenuti nella relazione "Integrazioni volontarie" e ponati a giustificazione del mantenimento di quei tratti di trincea.

7. PRESUNTI SPRECO DI DENARO E PATRIMONIO PUBBLICI
IL BALLETTO DELLE CIFRE
 Ad oggi, il costo del travagliato progetto definitivo ammonterebbe a circa 1.025 milioni di euro, distante poco più di 200 milioni di euro da quel progetto preliminare (1.233 milioni di euro) così troppo caro, da stravolgerlo sostanzialmente eliminando oltre 10 chilometri di gallerie naturali a spese dell'ambiente e del paesaggio. Le due cifre si avvicinano nonostante le varianti sostanziali, senza tornare sulle opzioni del progetto preliminare, senza rispettare le prescrizioni.

Pur in costanza degli unici contributi concessi, per un importo totale di 698,40 milioni di euro, si è assistito ad un vero "balloetto dei numeri discordanti".

La relazione generale redatta dal Proponente è stata debitamente tenuta in conto nell'istruttoria e valutazione finale del presente parere.

Non di competenza del MATTM

26.7

36

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "P. 13. 2008" and other illegible marks.

10

15

<p>Nei comportamenti del CIPE, del Ministero delle Infrastrutture e di Anas spa, si riscontrano presunte irregolarità nella gestione del denaro pubblico, per tutto quanto riguarda l'approvazione della scelta del tracciato, la mancata copertura finanziaria, l'individuazione di un lotto allato funzionale, lo vincolo da condizioni pre-poste con semplici press di atto nelle delibere CIPE, la destinazione dei fondi per le opere compensative.</p> <p>Una arteria costruita ex novo circa una trentina di anni fa, a due larghe corsie, con lunghi e alti viadotti, come sostitutiva della vecchia statale 106 jonica, viene nel progetto del Megalotto 3 declassata e abbandonata dalla gestione Anas, che preferisce costruire una ulteriore nuova arteria a 4 corsie parallelamente a distanza di qualche centinaio di metri, senza demolire l'opera divenuta inutile e prevedendo anzi risorse per riqualificarla dal punto di vista ambientale, visto che come strada non servirà più a nessuno.</p> <p>A questi elementi si accenna, anche se non strettamente attinenti alla valutazione dell'impatto ambientale, sia perché i Ministri competenti per la VIA fanno parte integrante dell'Amministrazione dello Stato e i relativi Dirigenti hanno precise responsabilità anche con riferimento alla gestione della spesa pubblica, sia per far sapere che nel merito è già stato presentato un esposto alla Corte dei Conti.</p> <p>ANCHE L'ITER APPROVATIVO ALIMENTA GLI SPRECHI</p> <p>Il comportamento del Ministero Infrastrutture, a partire dalla bizzarra conduzione della Conferenza dei Servizi, durante la quale è presente e inelinguabile il Contrario generale, per finire con la libertà totale lasciata ai Comuni per "dividere l'importo del 2% secondo criteri stabiliti dai Comuni stessi" oltre che di proporre "lavori aggiuntivi" quasi si trattasse di una gara a chi "aggiunta" di più, è da considerarsi in aperta violazione delle vigenti disposizioni di risparmio della spesa pubblica, ma soprattutto spregho del significato di "compensazioni".</p> <p>Questo sostantivo è stato declinato in questo caso come l'elenco dei desiderata dei Comuni che si ritengono in diritto di farsi pagare da Anas lavori ed opere che da soli non riuscirebbero a realizzare, approfittando del passaggio di un'infrastruttura che per molti territori è una benedizione e non un danno.</p> <p>Il vero danno (non percepito neppure dai Sindaci) è rappresentato dalla scelta di costruire l'arteria ex-novo, anziché allargare l'esistente ove possibile, abbandonando l'attuale statale 106 costruita solo 30 anni fa. Questo danno viene fatto al territorio a) per la rovina paesaggistico-ambientale derivante soprattutto dalle varianti sostanziali apportate al progetto preliminare, b) per il disseminato uso del suolo che approfonisce la fascia costiera occupata da infrastrutture, continuando a rovinare l'unica risorsa positiva da spendere bene per un turismo sostenibile.</p> <p>Ma è un danno anche per i contribuenti italiani, che pagano comportamenti tecnici quanto meno irrazionali, agiti da bracci operativi dello Stato mentre lo Stato ha messo in atto un rigoroso controllo della spesa pubblica.</p> <p>Si è scelto -fin dal progetto preliminare che per lo meno salvaguardava, con le gallerie profonde e i viadotti ad altezze accettabili, i territori protetti dal vincolo paesaggistico- il tracciato più devastante, più costoso, di più lunga realizzazione. A nessuno, nemmeno alla Commissione Tecnica VIA ma soprattutto al Ministero Infrastrutture che avrebbe dovuto chiederlo al CIPE, è venuto in mente di individuare varianti di localizzazione oggi previste dal modificato Codice appalti, sia pure in tempi successivi all'approvazione del progetto preliminare.</p> <p>Nessuno ha preso in considerazione l'individuazione del tracciato alternativo più volte invocato nelle osservazioni del pubblico, che comporta una serie di vantaggi ambientali, finanziari, occupazionali ed essenzialmente evita spreco di denaro e cattivo uso del patrimonio pubblico.</p> <p>Nel considerare "obsoleto" l'attuale SS 106, Anas accampa motivi afferenti alle sue caratteristiche non adeguate agli standard attuali per poter diventare -nei tratti possibili- la metà della nuova arteria: lo ritengo che i costi di un eventuale adeguamento sarebbero certamente inferiori alla spesa di rifare tutto ex-novo. Perciò, evitando di gestire (abbandono e risorse per riqualificare) il rettilo fatiscente.</p>	<p>La variante progettuale presentata dal Proponente è sottoposta a nuovo giudizio di compatibilità ambientale.</p> <p>Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
<p>8.11. PROGETTO PRELIMINARE RESTA SACRO SOLO PER LA LINEA DI TRACCIATO (E NON SEMPRE), MA LE PRESCRIZIONI DETTATE RESTANO INAPPLICATE</p> <p>Il progetto definitivo -nella sua prima stesura considerata inaccettabile e non convincente per le sostanziali modifiche apportate al preliminare- è stato oggetto di modifiche in risposta alle integrazioni richieste dalla Commissione, oltre che di "integrazioni volontarie", presentate spontaneamente e acriticamente da Anas spa, dopo la stragante Conferenza dei Servizi.</p> <p>I costi dei diversi "raddoppi" sono sensibili.</p> <p>Ad oggi, il valore del progetto definitivo dell'intero Megalotto 3 si avvicina vertiginosamente a quello del preliminare approvato nel 2007 (mancano solo 200 milioni di euro e si raggiunge il costo di un progetto che presentava oltre 10 chilometri di gallerie naturali che avrebbero salvaguardate le emergenti paesaggistiche ed ambientali, sostituite nel definitivo in variante sostanziale con opere di superficie.</p> <p>A questo punto, non vale la pena di tornare al progetto preliminare?</p> <p>O, ancor meglio e come più volte richiesto e come oggi s'imporrrebbe, visto il destino di questo progetto nell'elenco infrastrutture rimandate ai finanziamenti del periodo di programmazione 2014-2020, non vale la pena che il CIPE deliberi la modifica del tracciato scegliendo per molti tratti di salvaguardare l'attuale statale 106 -opportunitamente adeguata- come metà della nuova infrastruttura?</p> <p>A questo punto della procedura approvativa, sarebbe possibile applicare l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 (convertito in Legge 12 luglio 2011, n. 106 (in G.U. 12/7/2011, n. 160), che ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche, prevedendo la possibilità di apportare varianti alla localizzazione richiedendo, per un verso, che siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e, per l'altro, che non comportino incrementi del costo rispetto al progetto preliminare originario.</p> <p>La variante di localizzazione che si è più volte e da più persone suggerita -diversa da tutte quelle esaminate in sede di progetto preliminare- prevede un tracciato del Megalotto 3 che abbia le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracciato ex-novo rispetto all'attuale SS 106, di 4 corsie in gallerie naturali, per bypassare Roseto Capo Spulico e Tribiacee = lavori da incominciare per primi; - soluzione per Amendolara Marina di eliminare l'attuale attraversamento E90 che spezza in due l'abitato (anche tenendo conto di quanto indicato nella prescrizione n. 21, cui finora non ottempera nessuna soluzione proposta da Anas), approfondendone il livello allineamento del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove corsie in galleria naturale o artificiale, a scelta dell'Amministrazione Comunale. 	<p>37</p> <p><i>[Handwritten signatures and initials]</i></p>

19

15

- tutto il resto: raddoppio in aderenza dell'attuale E90. Cioè nei tratti da nord a sud:
 - dall'uscita della Galleria Rossio all'ingresso nella galleria (naturale o artificiale). l'importante è che il soprassuolo mantenga continuità fra i due tronconi di nucleo urbano ora interrotti dalla E90) di Amendolara da costruire in sede per eliminare l'attuale cesura fra parti dello stesso abitato.
 - fra il Torrione Surlace e l'imbocco della Galleria di Trebisacce:
 - dall'uscita della galleria Trebisacce a Sibari (congiunzione con raddoppio SS 334 Megalotto 4), con due nuove corsie, lasciando utilizzabili le attuali della E90.

Molti nuovi svincoli sarebbero inutili; bastando uscire unidirezionali dalle nuove corsie da costruire e restando vivi gli attuali nella direzione opposta.

Tale scelta:
 - risponderebbe a molte prescrizioni sul preliminare, finora non attuate;
 - salvaguarderebbe meglio il vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti;
 - farebbe risparmiare tempi di esecuzione;
 - farebbe risparmiare molte risorse finanziarie (pubbliche e tutte di fonte statale), rendendo sufficienti i finanziamenti certi, per l'esecuzione dell'intera opera (basta pensare che in alcuni tratti è sufficiente costruire 2 nuove corsie, e non 4, anche per i viadotti);
 - consentirebbe di impiegare maggiormente imprese e manodopera locale;
 - eviterebbe lo spreco di danaro pubblico nell'inventare nuovi usi per l'attuale E90 che viene abbandonata, pur esistendo e per la quale le riqualificazioni proposte sono risibili rispetto al valore di quanto "si lascia andare" con leggerezza e trascuratezza;
 - eviterebbe infine un nuovo abnorme consumo di suolo agricolo.

CONCLUSIONI

Considero riduttivo e ingiusto rinviare le diverse successive versioni di un progetto definitivo che aumenta i costi (senza copertura) ma mantiene inalterata l'importanza del preliminare e l'osservanza delle prescrizioni, con osservazioni particolari che hanno senso non semplicemente esaminate, ma nel contesto complessivo che esse delineano, individuando anche presunte responsabilità -oltre che di Anas e dei progettisti- degli enti autorizzatori.

L'iter di questo progetto Megalotto 3 presenta aspetti critici e presunte irregolarità procedurali fin dall'affidamento della gara. Poiché desidero essere chiara e onesta, annuncio che, autonomamente o insieme ad altre persone che vorranno condividere, entro la scadenza delle osservazioni sulle "Integrazioni volontarie", presenterò un esposto a diversi enti, autorità, magistrati e istituzioni, per chiedere tali problemi, pregandoli di verificarne la corrispondenza e di assumere le conseguenze.

Ulteriore all'esposto, sono intenzionata ad intraprendere le seguenti iniziative:

- 1) Richiederò -in termini di legge- l'accesso agli atti ai responsabili dei procedimenti e degli enti autorizzatori, per controllare alcuni atti non pubblicati o non altrove rinvenibili, pur citati nelle delibere CIPE o nelle relazioni progettuali;
- 2) Richiederò -in termini di legge- l'accesso agli atti al responsabile del procedimento di Anas spa, per conoscere (e visionare i documenti probanti), se tutti i professionisti, i tecnici, gli studi privati, i partecipanti ai gruppi di lavoro e tutte le persone che a qualsiasi titolo siano state impegnate nelle ripetute revisioni progettuali e nella preparazione della documentazione integrativa del 14 febbraio 2014 in poi, siano state regolarmente assunte o abbiano avuto con Anas spa o con Siro SCpA regolari contratti prestazionali, congrue retribuzioni, trattamenti fiscali e previdenziali;
- 3) Mi rivolgerò all'Autorità preposta e alle Magistrature competenti, per chiarire se le difformità fra progetto preliminare e progetto definitivo non configurino un progetto ex-novo e non rethekando, di conseguenza, anche l'annullamento della gara;
- 4) Chiederò anche chiarimenti e documenti sulle procedure d'appalto per l'affidamento del progetto definitivo e l'esecuzione delle opere finanziarie, sull'esistenza di eventuali ricorsi di concorrenti esclusi dall'assegnazione della gara, sulle motivazioni e sull'esito degli stessi;
- 5) In caso di approvazione del progetto definitivo in sostanziale variante del preliminare, impugnerò la relativa delibera CIPE il TAR competente;
- 6) Mi rivolgerò alla Corte di Giustizia europea per quanto considero violato in materia ambientale e paesaggistica dalla realizzazione di quest'opera come progettata;
- 7) Mi rivolgerò alla Corte europea dei Diritti umani, con riferimento al diritto all'ambiente e al diritto di partecipazione ai procedimenti;
- 8) Perseguirò ogni altra forma di tutela prevista e consentita dalla legge a favore del territorio, del suolo agricolo, delle emergenze ambientali e paesaggistiche, dei cittadini residenti e dei fruitori dei luoghi che quest'opera, come progettata, devasta irrimediabilmente;
- 9) Mi propongo di avviare un ricorso per arrivare a un pronunciamento della Corte Costituzionale sull'equità della Legge 443/2001 e ss. mm. e ii. e sulla sua coerenza con la legislazione generale e con i principi costituzionali.

OSSERVAZIONI

TIPO 13

Osservazione del Sig. F. Pugliese in data 01/07/2014 + 1000 firmatari
 Il sottoscritto Fabio Pugliese nato a Caridi il 17/06/1980 e residente a Calopezzani, Via A. De Gasperi, autore del libro "Chi è Stato?" - Un racconto-inchiesta sulla strada Statale 106 Janica calabrese. Il primo libro sulla fagnocrazia del casertano - Giordano/Giordano/Gruppo "Bastati/Finis/Silvas/S. 106" ed inguagliardi: sindaco residente in Calabria, intendo trasmettere alle SS PP le seguenti osservazioni.

Invio in allegato un primo elenco di 1.000 firmatari che, insieme al sottoscritto, condividono le seguenti osservazioni. Per ragioni di correttezza nei confronti di una Istituzione dello Stato abbiamo deciso di inviare una sola osservazione, attesa che abbiamo ritenuto inopportuno e scorretto adoperarci al fine di limitarne ben altre 1.000 (si segnala infatti che il Gruppo "Bastati Vittoria Sulla SS 106" ha inguagliardi di 16.700 iscritti) relativamente alla realizzazione del Megalotto 3 che noi, naturalmente, riteniamo un'opera altamente

Non di competenza del MATTM

La commissione CTV A svolge le istruttorie nei tempi previsti dalla normativa ed è obbligo della stessa richiedere la ripubblicazione di documenti di particolare importanza come in questo caso.
 Si rimanda al parere e al quadro prescrittivo per ulteriori chiarimenti.

[Handwritten signatures and notes in the bottom right corner]

	<p>positiva.</p> <p>Nel merito della realizzazione del progetto per quanto attiene ad un presunto danno ambientale, infatti, ciò archeologico non si riscontrano elementi capaci di dimostrare le diverse e svariate affermazioni che abbiamo potuto apprendere dalla lettura delle tante osservazioni presentate sul sito web del ministero ma, invece, dalla lettura della documentazione pubblicata si evince tutt'altro. Ciò, a titolo di esempio, quanto contenuto a pagina 24 dell'allegato 119 riguarda le opere di compensazione ambientale dove è specificato che "la realizzazione dell'infossatura consenta la sottrazione di 19 ettari di ambienti di pineta, spazio degradati e non sempre a prevalenza di Pinus halepensis, a fronte dei quali sono stati previsti reimposti per uno superficie totale di 70 ettari, con un rapporto di compensazione di 1:3,72. Tale rapporto, particolarmente alto, scaturisce dall'obiettivo prefissato di interporre le azioni compensative come interventi di miglioramento ambientale [...]".</p> <p>Il gruppo "Basta Vittime Sulla S.S. 106", inoltre, tramite il sottoscritto si riserva di far presente alle SS VV' illustrissime che procederà a raccogliere anche oltre mille osservazioni inviolabile in forma distinta qualora non fosse percepita la correttezza che abbiamo voluto assumere con la scelta di inviare una sola osservazione e 1.000 firme atteso che è già da settembre a lavoro una commissione di 12 tecnici volontari iscritti al gruppo gli impegni nel redigere tutti gli aspetti positivi per l'uomo e, soprattutto, per l'ambiente e per il patrimonio archeologico), che questa opera rappresenta per la Calabria e l'Italia.</p> <p>E, altro, inoltre, una Petizione Online presente peraltro sul sito www.chiarato.it promossa dal gruppo "Basta Vittime Sulla S.S. 106" e da diverse centinaia, ormai, in Calabria è stata generata una discussione pubblica sulla incredibile decisione della Commissione VvA di ritarare la pronuncia sulla compatibilità ambientale, rischiando addirittura di compromettere l'avvio dei lavori di ammodernamento del Megalotto 3.</p> <p>La ragione della Petizione è evidentemente basata su un principio (per noi) fondamentale: l'eventuale ritardo sulla pronuncia di compatibilità ambientale relativo al Progetto definitivo del Megalotto 3 rischia concretamente di impedire l'ammodernamento della S.S. 106 a quattro corsie (due per ogni senso di marcia con sportinificio centrale) nel tratto compreso tra Sibari e Roseto, unico prelievo grazie al quale potrebbero essere salvate molte vite (in particolare quelle di molti giovani), atteso che sulla ristrettezza nota "strada della morte" dal 1996 ad oggi abbiamo avuto oltre 600 vittime (molte delle quali le abbiamo avute proprio in quel tratto); circa 9.000 sinistri e 24.000 feriti.</p> <p>Di fronte a tale prelievo, le ragioni per le quali il giudizio della Commissione risulta sospeso sono, a nostro giudizio, inaccettabili, incomprensibili oltre che sgrammaticali: non ritorniamo, infatti, nella realtà una motivazione credibile che ci permette di comprendere tali ragioni, atteso che è evidente, a nostro giudizio, solo un presunto "danno ambientale" in grado addirittura di "devalorare l'ambiente". Rinnuovando al presunto "danno ambientale", dalla lettura della documentazione fornita da ANAS in seguito alla richiesta di integrazione formulata dalla Commissione Tecnica VvA, è però evidente che tutte le richieste sono state esaudite. Mi riferisco in particolare all'insediamento di altri tre (3) chilometri di gallerie dove prima erano previsti tratti all'aperto. Mi riferisco anche alle modifiche apportate ai punti per un miglior insediamento dal punto di vista ambientale.</p> <p>Anche alla luce delle modifiche proposte dal Ministero dell'Ambiente così recepite da ANAS, non si comprenderebbe la vera e propria ostinazione nel ritarare ulteriormente l'avvio dei lavori per un'infrastruttura così importante (e vitale) per la Calabria. Alla luce di quanto premesso, visto che tra le 1.000 firme presentate sono molti i familiari di vittime (peraltro spazzati giovani) della S.S. 106 anche nel tratto compreso tra Sibari e Roseto, intendiamo coraneamente comunicare alle SS VV' che saranno immediatamente informati della vicenda il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, il Presidente del Consiglio Matteo Renzi ed il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi.</p>	
N	<p>OSSEVAZIONI TPO 14</p> <p>La sottoscritta Dott.ssa Sireci Chiara, nata a Caserta il 06-02-1937, residente in Amendolara (CS) alla Fria Calabria n. 77, Codice Fiscale: SSCCHR37B46D0868, in relazione all'oggetto, ai sensi e per ogni effetto e conseguenziano di legge e con ogni riserva, con la presente deduce ed evidenzia quanto segue.</p> <p>Il progetto definitivo, a sua volta adottato in variante relativamente al progetto preliminare, arreca notevoli danni (economici, ambientali e quant'altri), a tutto il territorio interessato ed in particolare alla proprietà della sottoscritta (FgI 64 p.lle 11 e 12) che, per le p.lle interessate, vede compreso tutta la proprietà di circa 5 ettari;</p> <p>A tacere della considerazione che si dete p.lle insiste un fabbricato di circa 250 mq. vi è che per la sottoscritta il detto esproprio è altrimenti puntivo, sotto ogni aspetto.</p> <p>A tutto voler concedere, il valore di esproprio indicato non compensa e/o rimborsa assolutamente la perdita del bene.</p> <p>Solo per le p.lle esproprio (ivi compreso anche il fabbricato) il valore è di circa dieci milioni di euro (€ 10.000.000,00) poiché tutta la proprietà di cui trattasi è interessata da progetti di edificazione e da piani di lottizzazione oltre che essere prevista nel progetto urbanistico del comune di Amendolara come area edificatoria.</p> <p>Esperiamo, per quanto superiormente esposto ed evidenziato e con la più ampia riserva di tutela giudiziaria, con la presente invito e nel contempo affido gli organi in indirizzo, in attesa di modifica del progetto, a corrispondere la somma di dieci milioni di euro.</p>	Non di competenza del MATTM.
N	<p>OSSEVAZIONI TPO 15</p> <p>La sottoscritta Luciana Traci, nata a Roma il 14 febbraio 1947 ed ivi residente in via G.B. Vico n. 31, codice fiscale TCCLCH47B54HH01W, proprietaria di un'azienda agricola in agro di Amendolara Marina (CS), imprenditrice agricola, nella qualità di diretta interessata, avendo letto la documentazione a Voi inviata dall'ANAS SpA in risposta alla richiesta di INTEGRAZIONI, in merito al progetto del Megalotto 3, Sibari - Roseto CS, della Commissione VvA, preciso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ammonisco le pressanti richieste territoriali, della cittadinanza e delle amministrazioni locali, le correzioni progettuali ai fini del miglioramento sull'impatto ambientale sono minime e assolutamente irrispettose soprattutto nelle aree protette anche da vincolo archeologica. - il passaggio anche in gallerie artificiali sulle terrazze marine, coperte dai due vincoli suddetti, a tratti oliveti a passaggi in pineta, dimostrano il totale rifiuto a prendere in esame alternative tecniche che, modificando il tracciato in armonia con opere già esistenti avrebbero ridotto costi ed evitato devastazioni in territori dove l'economia e l'occupazione permangono e mantengono soprattutto, con FERRO RISPETTO TERRITORIALE, da aziende agricolo-ristoristiche e da aziende agricole che saranno fortemente danneggiate, riducendo la loro compattezza, consistenza produttiva, e possibili futuri investimenti di risformazioni aziendali. - incostanti sono le osservazioni dell'Anas sulla vegetazione spontanea tipica dei luoghi, o giustificazione delle proposte di 	Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

39

✓

15

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

infiltrazioni "verdi" ambientali post operam sulle gallerie artigianali e sulle rampe, che non potranno realmente consentire il recupero del territorio. Tali soluzioni erano già state evocate dai progettisti che si erano uniformemente detti disposti ad adottare come massima concessione, per arginare le proccesse dei proprietari, degli ambientalisti e dei cittadini attivati a dilagare il territorio dell'urbanistica aggressiva.

Per tanto si prende atto che nemmeno l'intervento dell'Iir autorizzativo con l'intervento della Commissione Tecnica per la l'attuazione dell'impatto ambientale e servita a cominciare l'Ansa dell'errata impostazione del progetto definitivo anche ai fini di copertura finanziaria, non considerando che l'aumento dei costi sarà inevitabile per l'esatta quantificazione reale degli esportati ai quali si accompagnano danni aziendali anche per le occupazioni temporanee che pregiudicano fortemente la produttività futura dei terreni.

Le modifiche, proposte dall'ANAS per rispondere alle osservazioni della Commissione VI/4, non hanno ridotto e lontanano eliminato il gravissimo vizio costituito dall'erroneo difformità del progetto esecutivo rispetto a quello preliminare, considerato che si ritrovano nuovi tracciati e percorsi, nuovi proprietari espropriati, nuove opere, nuove categorie di lavori, con palese violazione anche del principio della... per condicio "dei consenzienti della gara d'appalto".

Peraltro, il nuovo tracciato avrebbe dovuto determinare comunque un nuovo piano economico anche per quei che concerne sia indennizzi che compensazioni, ciò che non sembra essere avvenuto per la mancanza di sopralluoghi dei tecnici, utili ad una verifica dell'effettivo valore dei beni oggetto delle procedure espropriative. - Ricordiamo a noi stessi, sul punto, che le disposizioni vigenti, per come interpretate e risultano dalla Corte Costituzionale (per tutte la sentenza n. 181/2011) hanno imposto di riferire il valore venale da indennizzare ai dati dell'effettiva destinazione, funzionalità e potenzialità dei terreni. - In questo senso, soltanto prendere a parametro l'V.A.M. significa fionviare il dato e, perciò, i potenziali oneri.

Prevediamo spunto proprio della situazione dei terreni della scrivente, occorre dire che si tratta di azienda agricola con potenzialità agronomiche, il cui valore è di gran lunga superiore ai V.A.M. e che rende illegittimo il richiamo ad un valore comunque calcolato "a partire" dai V.A.M.

Si sottolinea, inoltre, che: - il progetto definitivo - pur con le integrazioni - è un progetto ex-novo rispetto al preliminare. Come si diceva, rispetto al progetto preliminare approvato, il progetto definitivo - per le varianti sostanziali introdotte anche a seguito delle integrazioni - è un nuovo progetto che modifica, stravolgendoli soprattutto dal punto di vista dell'impatto ambientale - i contenuti del preliminare, a base dell'indicazione ed assegnazione della gara.

Daltronde, anche la richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VI/4 espone senza mezzi termini perplessità e sguardi negativi circa le soluzioni tecniche adottate in variante, oltre alla mancata osservanza di alcune fondamentali prescrizioni contenute nella Delibera C/PE 103/2007. Che si tratti di vizi sostanziali, per di più maggiormente impattanti sull'ambiente e sul paesaggio, è dunque assodato e convalidato anche dagli Enti autorizzatori.

Considerato quanto sopra esposto, si chiede fermamente alla Commissione Tecnica per la l'attuazione d'impatto ambientale e ai Ministri dell'Ambiente e dei Beni Culturali di: - respingere il progetto definitivo sia per la sua inadeguatezza ai fini dell'impatto ambientale, con particolare riferimento alle zone collinari merite protette da vincolo archeologico, paesaggistico o delimitate come snc e ZPS, sia per la mancata copertura finanziaria;

- di imporre la parziale modifica della localizzazione delle opere che abbia questi contenuti: - irroccato ex-novo di 4 corsie in galleria manutenti per bypassare Roseto Capo Spulico e Trebisacce = lavori da iniziare per primi; - per Ammendolara Marina, eliminare l'attuale attraversamento E90 che spezza in due Tabinio, approfondendo il livello altimetrico del tracciato in sede e realizzando le 4 nuove corsie in galleria naturale o artificiale, a scelta dell'Amministrazione Comunale; - per tutto il resto: raddoppio in aderenza dell'attuale E90, nei tratti da nord a sud;

- dall'uscita della Galleria Kossivo all'ingresso nella galleria (manutenti o artificiale) di Ammendolara; - fra il Torrione Srigiolo e l'imbocco della Galleria di Trebisacce; - dall'uscita della galleria Trebisacce a Sibari (congiunzione con raddoppio SS 534 Megulioio - J), con due nuove corsie, lasciando utilizzabili le attuali;

Molti nuovi svincoli sarebbero inutili, bastando uscire unidirezionali dalle nuove corsie da costruire, mentre restano vivi gli attratti nella direzione opposta. Tale scelta:

- salvaguarderebbe meglio il vincolo paesaggistico sui terrazzi protetti; - farebbe risparmiare molte risorse, rendendo sufficienti i finanziamenti certi per l'esecuzione dell'intera opera; - consentirebbe di impiegare maggiormente imprese e manodopera locale; - eviterebbe lo spreco di danaro pubblico nell'abbandonare l'attuale E90;

- eviterebbe infine un nuovo abnorme consumo di suolo agricolo.

OSSERVAZIONI
TIPO 16

COMUNE DI AMMENDOLARA
CONCLUSIONI
Il progetto definitivo, nel tratto in questione, si discosta dal preliminare approvato tanto da rappresentare un nuovo progetto, precisamente ed attraverso:

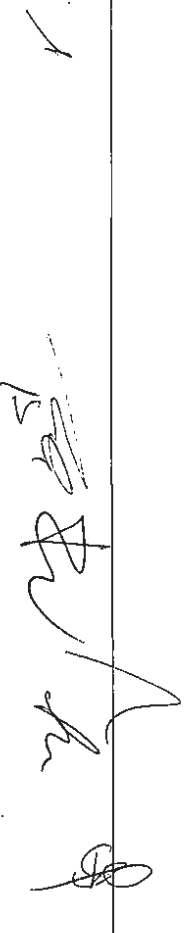
- Il mancato rispetto del parere della Commissione Spciale VI/4 del Ministero dell'Ambiente;
- Il mancato rispetto della delibera C/PE n. a 103 del 28 settembre 2007;
- Il mancato rispetto delle scelte della stessa ANAS proposte e concordate, a suo tempo, con gli Enti locali;
- Il mancato rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici;
- La distorsione e compromissione di un territorio di inestimabile valore ambientale e paesaggistico;

28

N

40

Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.





<p>- 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, altro danno non dire che sullo sfondo del filo denario tutto può essere sacrificato.</p> <p>Tutto questo per noi è inaccettabile e chiediamo il rispetto del progetto preliminare con le prescrizioni della Commissione Speciale T1A e della Delibera CIPE n. 103.</p> <p>Ma vi è di più.</p> <p>Quello che è ancora più inaccettabile è che mentre ancora non è spirato il termine per fare delle osservazioni all'ultima versione del progetto de qua, è stata già fissata la data per la conferenza dei servizi: il tutto in barba a qualsiasi regola di buon senso e rispetto per le istituzioni.</p> <p>Ancora una volta la strada scelta è quella della non considerazione delle istanze di chi il territorio lo vive e ci vive, un po' come si faceva all'epoca delle colante di altre mare, e dire che noi speriamo che quel tempo era ormai lontano !!! ????</p> <p>In via istruttoria, mi spiego, qui si richiama tutte le precedenti osservazioni e si allegano le deliberazioni adottate dal Consiglio Comunale sullo problematico:</p> <p>N.238 del 12 settembre 2012, recante "Lavori di costruzione del 3° Megalotto della S.S. 106 "Jonica" dall'innesto con la S.S. 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000); determinazioni";</p> <p>2) N. 8 del 22 gennaio 2013, recante "Comunicazione della SIRIO S.C.p.A. del 17 dicembre 2012 relativa ai lavori di costruzione del 3° Megalotto della S.S. 106 "Jonica" dall'innesto con la s.s. 334 (Km 365+150) a Roseto capo Spulico (Km. 400+000); determinazioni";</p> <p>3) N. 56 dell'11 dicembre 2013, recante Lavori di costruzione del 3° Megalotto della S.S. 106 "Jonica" dall'innesto con la s.s. 334 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000); determinazioni";</p> <p>4) N. 6 del 22 febbraio 2014, recante "Progetto definitivo della "S8 106 "Jonica", Tratto dall'innesto con la SS 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000) Megalotto 3°; valutazione"</p>	<p>Il corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p> <p>La demolizione di alcuni tratti della E90 è inserita nelle misure compensative richieste, in particolare si rimanda alla prescrizione n. 1 del parere che richiede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIAMV/AS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Calabria e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat, al fine di approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte.</p>
<p>OSSEERVAZIONI TIPO 17</p> <p>OSSEERVAZIONI TIPO 18</p> <p>29</p> <p>Si tratta di un viadotto che ha fatto perdere la tranquillità a ignari cittadini ed ha degradato un vasto territorio a causa del notevole impatto ambientale.</p> <p>La costruzione del ciano megalotto è l'occasione per eliminare una bruttura, per rimuovere un pericolo costante su ignari cittadini indifesi e rendere loro giustizia.</p> <p>Cio premesso, I FIRMATARI della presente, CHIEDONO agli Enti Istruttori, ciascuno per le proprie competenze, di intervenire e di adoperarsi per la DEMOLIZIONE del suddetto VIADOTTO affinché possa essere migliorata la qualità della vita di una contrada, di un quartiere e di un intero paese.</p>	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
<p>OSSEERVAZIONI TIPO 18</p> <p>30</p> <p>Osservazioni del Comitato Cittadini Alto Ionio STATALE 106 MEGALOTTO 3: progetto definitivo Anas - procedura legge-obiettivo</p> <p>- Commissione Tecnica Valutazione Ambientale (resp. procedimento Carlo Di Gianfrancesco) deve esprimere parere entro 4 agosto 2014 sul progetto definitivo in sostanziale variante rispetto al preliminare. La Commissione sia esaminando le integrazioni richieste con nota del 16 aprile, che vertono soprattutto sulla mancata osservanza delle prescrizioni sul preliminare.</p> <p>- Le varianti apportate dal definitivo al preliminare sono devianti per l'ambiente e per il paesaggio (proietto da vincolo paesaggistico) NONOSTANTE LE INTERSEZIONI Per risparmiare soldi si rinuncia alle previste gallerie naturali profonde, ponendo tutte le opere in superficie.</p> <p>- Si lascia l'attuale E90 già nuova e parallela rispetto all'esistente declassata statale 106) come nella inutile per costruire 4 corsie ex-novo, appropofinduto la fascia costiera occupata dalle infrastrutture, togliendo aziende agricole specializzate ed agriturismi di qualità con trincee e gallerie artificiali.</p> <p>- Chi ha presentato osservazioni ha proposto valide alternative possibili. Si insiste per il raddoppio dei tratti possibili, nonostante le ritrosie dell'Anas che sostiene non si possa continuare l'utilizzo dell'attuale E90, se non con ristrutturazioni importanti della stessa. Anche se così fosse, sarebbe sempre meglio che spendere risorse pubbliche per costruire 4 nuove corsie, lasciando l'attuale E90 come reliquia. Oltre ai danni ambientali (che abbiamo ampiamente elencato nelle osservazioni alla VIA), sarebbe come ammettere che le strade Anas durano 30 anni poi sono da abbandonare per costruire le nuove altrove, consumando sempre più territorio (in questo caso produttivo e paesaggistico) e sperperando i soldi dei contribuenti.</p> <p>- Già il progetto preliminare del 2004 prevedeva un tracciato in galleria, (ma almeno attraversava in galleria profonda le aree collinari, lasciando intate le superfici), quando sarebbe stato già allora molto più semplice, meno dispendioso e di più rapida esecuzione ottenere un percorso meno interno, che risparmiasse territorio e concentrasse le infrastrutture nella già denudata fascia costiera, con la scelta (esclusa) di raddoppiare l'esistente ove possibile, passando in galleria solo sotto gli abitati di Roseto, Ammendolara, Trabisacce.</p> <p>- Il "cambio di localizzazione" in questa fase dell'iter autorizzativo sarebbe possibile in virtù degli articoli modificati del codice appalti, puntualmente e due requisiti: efficienza dell'opera e risorse non migliori. Si ritiene addirittura che ci sarebbe un consistente risparmio di costi.</p> <p>- Quanto ai riserve ambientali e territoriali, l'unica vera ed efficace compensazione dovrebbe riguardare il risanamento delle aree fra le scarpate del trinale E90 e la ferrovia: aree abbandonate, piene di erpacce e rifiuti, sedi di frequentissimi incendi estivi</p>	<p>Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "ISFL" and other smaller marks.

<p>Si dovrebbe trasformare in corridoio ambientale, con piste ciclabili e passeggiata ecologica pedonale. Così si riqualificherebbe il territorio di tutti i comuni interessati, aumentando il loro valore anche al fine turistico.</p> <p>- Auspicichiamo che prevalga il buon senso, che si rinunci a violatori sulle fiamme alti 68 metri, a rinunce irrinunciabili a golferie artificiali che rovinano aziende agricole e agriturismi di qualità posti su terreni oggetto di vincolo paesaggistico, ad avere l'attuale 106 come rettilineo inerte.</p> <p>- Le risorse assegnate dal Cipe sono insufficienti per l'intero tracciato. C'è rischio di una nuova esperienza 43-S4-Re: conti in finiti, danni all'ambiente, al paesaggio, al territorio, all'economia locale che ha come unico risorsa futura il turismo sostenibile. Senza contare che il Consiglio di Stato, 09-07-2011 Consiglio di Stato, supremo Organo di giustizia amministrativa italiana, ha ribadito (Sec. II, 29 aprile 2014, n. 2222) che "il paesaggio - nel nostro Ordinamento - è bene primario e assoluto"; la tutela del paesaggio è quindi prevalente su qualsiasi altro interesse giuridicamente rilevante, sia di carattere pubblico sia privato". L'art. 9 della Costituzione della Repubblica Italiana introduce la "tutela del paesaggio" tra le disposizioni fondamentali. Il concetto non va però limitato al significato meramente estetico di "bellezza naturale" ma deve essere considerato come bene "primario" e "assoluto" in quanto contempla insieme "dei valori inerenti il territorio", ovvero, l'ambiente, l'eco-sistema e i beni culturali, che devono essere tutelati nel loro complesso. Il paesaggio, dunque, rappresenta, costituisce interesse prevalente rispetto a qualunque altro interesse, pubblico o privato.</p>		
<p>N</p>	<p>OSSERVAZIONI TPO 19</p> <p>Osservazioni del Sig. F. Pugliese + 1000 firmatari OGGETTO: Comunicazioni: Invia firmatari Petronio. Richieste riguardanti la S.S. 106 Jonica: lavori di costruzione del 3° Megalotto dall'ingresso con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) Egregio Presidente,</p> <p>Il mio nome è Fabio Pugliese, ho trentaquattro anni, e sono un giovane ingegnere calabrese. Ho da sempre a cuore un problema attuale per la mia amata Calabria rappresentato dalla strada statale 106 Jonica calabrese, la tristemente nota "strada della morte". Lo scorso 9 maggio insieme ad un folto gruppo di amici ed amici calabresi (dopo un lavoro di sensibilizzazione lungo circa un anno), abbiamo fondato un gruppo su Facebook (nato social network), che in pochissimo tempo ha raggiunto oltre 17.500 aderenti ed ha occupato molte pagine dei quotidiani calabresi (Allegro 1), a dimostrazione della grandissima sensibilità nata su questa importante ma obsoleta arteria viaria.</p> <p>Grazie al Sistema Statistico Nazionale di Localizzazione degli Incidenti Stradali dell'ACI ho potuto rilevare che sulla S.S. 106 in Calabria dal 1996 ad oggi abbiamo avuto circa 9.000 sinistri e 24.000 feriti. Mentre le vittime sono 473. Quest'ultimo dato, però, considera solo i decessi sul colpo e non quelli che, invece, perdono la vita dopo ore ed o giorni. Perché se consideriamo anche questi Con grandissima immensa dolore Le comunico che solo poche ore fa la S.S. 106 ha causato la morte dell'ennesimo figlio di Calabria, Niccolò Renda, di 28 anni, deceduto a Giurdanovale (CZ).</p> <p>Lo Stato davanti a questa strage cosa fa? Quale risposta riesce a dare alle tante famiglie che perdono ogni anno giovani figli sull'asfalto di una strada grossa ma ormai rimasta inattuata rispetto a quella realizzata nel 1920 da Benito Mussolini?</p> <p>L'ultimo tentativo di ammodernare la S.S. 106 in Calabria risale al 2007. Il Prefetto Lisi il 27 ottobre del 2007 in una risposta "all'Associazione delle istituzioni della Calabria del nord-est per rivendicare pari dignità con il resto dell'Italia e il diritto ad avere infrastrutture civili e moderne" in riferimento alla problematica della S.S. 106 Jonica (Prov. N° 428446 2007/20 JIProv. Cn.), dichiarò per conto del Segretario Generale della Presidenza della Repubblica una serie sfortunata di interventi che il Ministero delle Infrastrutture, oppositivamente interessato dal prefetto Segretario Generale, avrebbe intrapreso in favore di un ammodernamento della strada Statale 106 Jonica calabrese che ad oggi risultano ancora tutti non realizzati. Eppure, sarebbe urgente ammodernare la strada Statale 106 Jonica calabrese (lunga 415 chilometri), adesso che in moltissimi dei suoi tratti presenta anomalie di progettazione evidenti e molte sono le illegalità diffuse lungo questa importante arteria viaria che fa perennemente - è bene ricordarlo - per un volume di traffico ben minore di quello che oggi gravita ogni anno sull'antidoto obsoleto tracciato.</p> <p>Non solo, ma occorre ricordare che la famiglia "strada della morte" dai diversi indicatori economici analizzati ci consente di affermare che non solo uccide uomini e donne ma anche la nostra Calabria: i numeri, chiarissimi, parlano di una Statale 106 che ci collega sempre di più solo con la povertà economica, con lo spopolamento (soprattutto giovanile), e la perdita di comunità, con l'impovertimento culturale, con la perdita di modernità, con la fine di ogni futuro.</p> <p>Per questa ragione, insieme ai tantissimi iscritti del gruppo "Basta Vittime Sulla S.S. 106" abbiamo voluto dar vita ad una petizione online (aviso in allegato 2), per rendere giustizia alle vittime della strada Statale 106 Jonica calabrese.</p> <p>L'idea nasce anche per fronteggiare le "inverosimili, inaspettate ed anomale" resistenze nate nel l'ambito dell'ammodernamento del 3° Megalotto della S.S. 106 che nasce dall'ingresso con la S.S. 534 (km 365+150) ed arriva a Roseto Capo Spulico (km 400+000).</p> <p>Nell'ambito della procedura per la realizzazione di questa straordinaria infrastruttura, infatti, abbiamo dovuto riscontrare "anomalie" "anomale" "ampiamente documentate" (allegato 3).</p> <p>La Commissione per la valutazione di impatto ambientale (VIAM/IAS) del Ministero dell'Ambiente ha accolto le osservazioni critiche avanzate rispetto al progetto definitivo del nuovo tracciato della strada statale 106 sospendendo i lavori di ammodernamento e negando così ai calabresi il legittimo diritto - peraltro sancito dalla Costituzione - alla mobilità sulla base peraltro di motivazioni che non riteniamo degne di alcun commento nonché contrarie all'interesse generale della nostra regione.</p> <p>Ovviamente, alla Commissione per la valutazione di impatto ambientale (VIAM/IAS) del Ministero dell'Ambiente abbiamo prontamente segnalato tali "anomalie" invitando peraltro una osservazione (allegato 4), l'unica favorevole al progetto, e sottolineando la correlata istituzionale avvia da quanti potevamo "innalzare" la Commissione con migliaia di osservazioni ed hanno, invece, preferito inviare una sola osservazione con allegato mille firme.</p> <p>La petizione, invece, ha raccolto ben oltre i 300 firme. Le invio le prime 1.300 (allegato 5). Per queste ragioni confidiamo nella sua massima collaborazione affinché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Possa essere valutata attentamente questa lettera di richiesta compresa di tutti i suoi allegati; - Il Presidente della Repubblica possa sollecitare i Ministri competenti (Ambiente, Infrastrutture e Beni, delle Attività Culturali), affinché possa essere accelerato l'inizio dei lavori dell'opera attesa che è stato già perso troppo tempo per merito di osservazioni 	<p>La Commissione CTVA ha l'obbligo di verificare e controdedurre tutte le osservazioni del pubblico relative ai temi ambientali come previsto dalla normativa.</p>

17

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "Pugliese" and other smaller initials.

partemente "anomale" che, a nostro giudizio, non sarebbero dovute essere e mai prese in considerazione:

- Pussa essere valutata l'eventualità - essendovi Lei anche Presidente del Consiglio Superiore della Magistratura - di affidare questa lettera e gli allegati alla Procura della Repubblica di Roma poiché riteniamo che sulle osservazioni pervenute sul Progetto Definitivo dell'opera e sulle osservazioni pervenute sulle integrazioni al Progetto Definitivo esistano estremi di illegittimità;
- Possano essere valutate ulteriori azioni affinché in prossima Conferenza dei Servizi che sarà determinante per l'avvio dell'opera prevista per fine mese (fini di agosto), possa determinare l'inizio dei lavori di ammodernamento della strada Statale 106 Ionica calabrese tra Sibari e Roseto atteso che i calabresi aspettano questa infrastruttura da circa un secolo;
- Passa essere svincolato e, quindi, possa prevalere l'interesse generale della regione Calabria e dell'Italia a scoppio dell'interesse particolare;
- Passa essere sollecitato il Governo affinché sia ammodernata la strada Statale 106 Ionica calabrese, ovvero una pseudo-strada che costituisce una vergogna dell'Italia Repubblicana, incapace di affrontare e di risolvere anche attraverso il mancato ammodernamento della S.S. 106 l'annosa ed irrisolta "Questione Meridionale";
- Passa nascerne una commissione parlamentare di inchiesta che verifichi lo stato comatoso ed inerte nel quale versa questa importante arteria viaria calabrese intervenendo attraverso le autorità preposte al fine di onorare la memoria delle tante, troppo vittime provocate da questa strada e delle tante, troppe famiglie che per merito della "Strada della morte" hanno dovuto sopportare un dolore immenso amplificato dalla solitudine e dall'assenza delle istituzioni titolari.

OSSERVAZIONI

TITO 20

Si accoglie l'osservazione a titolo informativo.

N

Osservazioni dell'ing. F. Pugliese - Pres. Associazione "Basta Vittime sulla SS 106"
 Gentili Tecnici, intendo scrivere questa mia nota poiché sono perfettamente consapevole che le prossime ore saranno determinanti per la realizzazione - senza ritardi - della Nuova S.S. 106 tra Sibari e Roseto in Calabria (3° Megalotto). Sono certo che fino ad ora ognuno di voi ha dato il massimo affinché questa opera potesse essere la migliore possibile e, soprattutto, affinché questa importantissima infrastruttura possa essere realizzata.

Malgrado, sento forte l'esigenza, in qualità di Presidente dell'Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" di esternarvi le mie più vive preoccupazioni rispetto alla possibilità che quasi lavori possano subire dei ritardi o, peggio, dei rinvii. Capisco perfettamente i vincoli passaggeri, il rispetto per i Beni culturali, ecc. ma spero che questi possano non prevalere rispetto alla vita di molti calabresi che sarà fatto il possibile per fare in modo che il progetto possa essere centrato al più presto.

Per questa ragione sono convinto che sarà fatto il possibile per fare in modo che il progetto possa essere centrato al più presto senza più alcuna perdita di tempo e mi riservo - in qualità di fondatore di un gruppo a cui hanno aderito oltre 18.000 calabresi - di farvi visita entro la fine di agosto a Roma nelle sedi del ministero qualora il progetto dovesse subire dei ritardi.

Sono convinto, infatti, che sia dirimente un confronto tra i tecnici dei ministeri coinvolti (sempre a Roma e, quindi, sempre troppo distanti), con i moltissimi familiari delle vittime delle ormai tristemente note "strade della morte".

A loro, e soltanto a loro, dovrete dare le spiegazioni opportune rispetto alle scelte che vi avranno portato a dei ritardi o rinvii che noi tutti - stamane ed opinione pubblica calabrese compresa - riteniamo inaccettabili, imprudenziali, ed in tollerabili.

RELAZIONE SULLE ANOMALIE RIGUARDANTI LE OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO DEL 3° MEGALOTTO DELLA S.S. 106 CALABRESE

In riferimento alle osservazioni pervenute alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con estremo ed immenso rammarico abbiamo dovuto riscontrare delle gravissime anomalie. Su 238 osservazioni (totali pervenute sul Progetto Definitivo, in tutti i punti), abbiamo che:

- 3 pervengono da Comuni 1,26% (Trebisacce, Amendolara ed Albidondi);
- 131 da cittadini dei comuni interessati 55% (Albidondi a pari 1,69%, Amendolara 71 pari a 29,8%, Cassano allo Jonio 1 pari a 0,4%, Trebisacce 55 pari a 23,1%);
- 97 da cittadini Altri Comuni: di cui 66 da Ferrara e Provincia (pari a 27,7%)
- 7 da associazioni ed enti di cui 2 sono di Savona pari a 0,8%.

Sommando le osservazioni pervenute solo da Trebisacce e Amendolara (130/238), con quelle pervenute dal Nord Italia (93/238), otteniamo che il 93,69% delle osservazioni (223/238), arrivano da Amendolara, Trebisacce e Nord Italia e da queste ultime il 27,89% delle osservazioni arriva da Ferrara e provincia (?).

Le osservazioni, inoltre, sono tutte riconducibili a pochi formati tipologici distribuiti tra i cittadini e da compilare esclusivamente con pochi dati anagrafici. I contenuti, infine, sono comunque comuni a tutti i formati.

RELAZIONE SULLE ANOMALIE RIGUARDANTI LE OSSERVAZIONI SULLE INTEGRAZIONI RELATIVE AL PROGETTO DEFINITIVO DEL 3° MEGALOTTO DELLA S.S. 106 CALABRESE

Sulle osservazioni pervenute al Ministero dell'Ambiente e riguardanti le integrazioni al Progetto Definitivo del 3° Megalotto della S.S. 106 in Calabria la prima gravissima anomalia è che ad oggi sono 343. In pratica sono state presentate più osservazioni sulle integrazioni (ovvero sui piccoli miglioramenti), che sul Progetto Definitivo...

Un altro dato anomalo riguarda le provenienze: il 43% arriva da cittadini residenti fuori dalla Calabria (146/343), e di queste il 17,2% (59/343) arrivano da Ferrara e Provincia.

Un ulteriore dato anomalo è quello riguardante le osservazioni pervenute dai cittadini dei comuni interessati: questi sono il 59% (193/343), ma si evidenzia che il 16,6% (57/343) arriva da Trebisacce mentre da Amendolara arriva addirittura il 33,5% (115/343), dalle osservazioni. Qui, occorre poi segnalare l'anomalia più incredibile che è rappresentata da 76 osservazioni (pari al 22,1%), presentate da una sola persona "per nome e per conto di" altri. L'incredibile si riscontra nel fatto che però tutte e 76 le osservazioni sono firmate da questa persona e non dagli interessati indicati nel corpo delle osservazioni.

Un dato complessivo ancor più anomalo è il seguente: sommando le osservazioni sulle integrazioni al Progetto Definitivo pervenute da Trebisacce (57), a quelle pervenute da Amendolara (115), con quelle pervenute dai cittadini non residenti in Calabria (146) otteniamo il 93% (318/343), delle osservazioni pervenute!

In pratica presentano osservazioni alle integrazioni del Progetto Definitivo solo una minoranza assoluta di cittadini di Trebisacce ed Amendolara ed una minoranza irrilevante di italiani non calabresi.

Una estrema anomalia (che viene confermata), è quella relativa ai formati tipologici delle osservazioni pervenute al Ministero dell'Ambiente sulle integrazioni al Progetto Definitivo della Nuova strada Statale 106 in Calabria, sono in tutto sette formati. Però di questi occorre dire 3 Allegato 3 formati contengono solo il 2,6% delle osservazioni pervenute (9/343), mentre gli altri 4 formati

[Handwritten signature and notes]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

<p>compongono il 97,4% delle osservazioni pervenute inoltre di uno stesso ed identico formato tipologia abbiamo 178 osservazioni che per il territorio di Ferrara e Provincia (58/178), dai Comuni interessati (68/178), dal Centro e Nord Italia (39/178) e da altri comuni in Calabria (13/178) a riprova di come sia stato fatto l'impegno nell'invio di osservazioni strumenti al Ministero dell'Ambiente. Infine l'ultimo risarcimento, addebitabile ed altrettanto dato è questo, sono solo 193 le osservazioni sulle integrazioni al P.D. pervenute al Ministero dell'Ambiente dai comuni interessati che in base all'ultimo censimento del 2013 hanno ben 43.000 abitanti. In pratica dall'alto sono (tutto comuni interessati), solo lo 0,4% ha presentato delle osservazioni sulle integrazioni al Progetto Definitivo mentre il restante 99,6% non si è posto alcun problema.</p>	<p>Si rileva che gran parte delle considerazioni contenute nel lungo testo dell'osservazione non è di competenza del MATIM e che gli argomenti attinenti alla valutazione di compatibilità ambientale sono stati già ampiamente trattati sia nelle contraddeduzioni che nel parere. Inoltre, preme sottolineare nuovamente che nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
<p>OSSEVAZIONI TIPO 21</p> <p>Osservazioni della Sig. A. Lasshera + 57 firmatari ANAS CONTINUI A RATTOPPARE UN PROGETTO DEFINITIVO INDIFFERIBILE Richiamiamo tutte le osservazioni che abbiamo già presentato nell'ambito della VIa sul progetto definitivo (sempre a iniziale 14 febbraio 2014, integrazioni 22 maggio 2014), in relazione agli argomenti che restano assodati anche dopo queste ultime "integrazioni volontarie", con espresso riferimento alla scelta di redigere un progetto definitivo difforme dal progetto preliminare. Sperimentalmente il progetto definitivo: - E' difforme dal progetto preliminare approvato, soprattutto per il devastante impatto ambientale comportato dalla scelta di "arzare la viabilità" nel tratto collinare, rinunciando alle gallerie profonde, portando tutte le opere in superficie, con altissime soprastate dei viadotti e casare territoriali in ambiti protetti da vincoli; - non rispetta il parere della Commissione Speciale VIa del Ministero dell'Ambiente (8 marzo 2005); - non ottempera alle prescrizioni integrati della delibera C/P.E n. 103 del 28 settembre 2007; - viola apertamente i vincoli ambientali, archeologici e paesaggistici; - compromette il futuro economico di un territorio di inestimabile valore ambientale e paesaggistico. Dopo la richiesta di integrazioni del 15 aprile 2014, le correzioni introdotte non modificano gli spunti di perplessità sollevati dalla Commissione, aggravando ancora il contenuto delle ribadite scelte con l'insistenza di non rispondere nel merito a diverse richieste e di non ottemperare a prescrizioni considerate "inderogabili". L'unico "argomentamento" percepibile è la sostituzione di alcuni tratti di trincee con gallerie superficiali -incastrando intonaco l'interosamento dei terrazzi "a singhiozzo" senza razionale convinzione di salvaguardia del vincolo paesaggistico e l'abbassamento di qualche metro con maggiore omogeneità delle luci fra le pile di alcuni viadotti che restano pur sempre economici per l'incorporabilità ambientale, la tutela dell'ecosistema ed infine la protezione visiva, oltre che fonte di disturbo acustico per tutte le abitazioni; le aziende agricole ed agriviticole dei dintorni, pubblicizzano per l'attrazione di clientela la pace, la serenità, la godibilità dei panorami. Con le integrazioni del 22 maggio 2014, Anas conferma scelte che le prescrizioni impongono di, non fare, imposta elenchi di "opere compensative" (da comprendere nel 2% del valore delle opere) che continuano ad evitare il significato di compensazione previsto dalla legge e ben interpretato dalla Commissione. Ancor prima di attendere l'esito della valutazione ambientale, presenta nuova documentazione con il titolo "Integrazioni volontarie LE "INTEGRAZIONI VOLONTARIE" DEL 7 AGOSTO 2014 STRANA CONFERENZA DEI SERVIZI Ci sembra strano che l'esito della Conferenza dei Servizi conclusa il 24 luglio 2014, anziché rappresentare la base per l'esercizio del ruolo affidato al Ministero Infrastrutture (Nel sessanta giorni successivi alla conclusione della Conferenza di servizi il Ministero valida la compatibilità delle proposte e richieste pervenute entro il termine di cui al comma 3 da parte delle pubbliche amministrazioni competenti e dei gestori di opere interverenti con le indicazioni vincolanti contenute nel progetto preliminare approvato e formula la propria proposta al C/P.E che, nel trenta giorni successivi, approva, con eventuali integrazioni o modificazioni, il progetto definitivo, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità"), diventi oggetto di integrazioni progettuali da parte di Anas spa. Fra l'altro, Anas si limita ad elencare le richieste degli enti interpellati, come emerse in Conferenza dei Servizi, sviluppandone le rappresentazioni grafiche e quantificandone a grandi linee i costi (ovviamente aggiuntivi), senza recepirle come propria intenzione di modifiche progettuali. Alcune richieste vengono evidenziate addirittura come fra loro alternative, senza esprimere giudizi o scelte nel merito. Il modo cruciale degli svincoli anziché essere risolto, viene aggravato con la difesa di riproposti inserimenti (e con aggiunte) su cui la Commissione si è già più volte espressa in modo negativo. Ma la questione che appartiene comita se non stiamo parlando di cose serie, è la contrattazione svolta con i Comuni per la suddivisione dei 14 milioni di euro che la legge destina alle opere compensative. I protagonisti sono: da un lato il Ministero delle Infrastrutture -che ha la presidenza della conferenza dei servizi, ma rinuncia a svolgere qualsiasi coordinamento, assicurando estrose modalità di svolgimento della conferenza-, l'Assessorato regionale della Calabria -che si occupa il compito del mediatore-, l'Anas -che a tratti minaccia i Sindaci, richiamandoli alla responsabilità di concludere in fretta per non rischiare di perdere le risorse assegnate al progetto-, il Contratto Generale -elemento estraneo alla conferenza dei servizi, secondo la L. 241/1990- che difende il di sedere a un tavolo in cui sportive una cifra da 14 milioni di euro, con criteri a loro stessi delegati. Al Sindaco vengono più volte ripetute frasi dal senso: "tenete in quell'elenco qualsiasi cosa, più di chiudere"; "siamo pronti ad accettare qualsiasi elenco precedente sulle opere compensative". OPERE COMPENSATIVE DELL'IMPATTO AMBIENTALE? Molto confuso appare, sempre dal verbale della Conferenza dei Servizi allegato ai documenti integrativi "volontari", il concetto di "opere compensative". Nelle "integrazioni volontarie", il nuovo elenco di opere "compensative" contiene di nuovo in prevalenza interventi di urbanizzazioni territoriali senza nessun nesso con la consueta nuova attività, che la Commissione aveva in passato giudicato "risarcimenti socio-mentale", i cosiddetti "lavori aggiuntivi" richiesti dai Comuni -che aumenterebbero l'impatto dell'edificazione- evidenziano opere essenzialmente compensative dell'impatto ambientale. Ancora incomprensibile resta il motivo per cui, dal momento in cui si è scelto il tracciato ex-novo che rende superfua l'attuale 55</p>	<p>44</p> <p><i>[Handwritten signature]</i></p>

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

106. La riqualificazione e il suo parziale obblottimento non siano stati fin dall'inizio considerati l'unica vera compensazione da pagare con quel 2%.

CONFERME PROGETTUALI S'INCOLO DI ALBIDONA

Detto svincolo non è assolutamente necessario perché tra a servire una popolazione a bassissima concentrazione demografica (comune di Albidona con meno di 1000 abitanti di cui in gran parte domiciliari a Trebisacce), quindi non giustificabile ai fini della pubblica utilità, per l'elevato dispendio di denaro pubblico, e che va solo a deturpare il territorio già marciato da infrastrutture inappropriate.

Questo svincolo di Albidona previsto su un piano ordinato ad albero e sita nel comune di Trebisacce non sarà utilizzato né dagli abitanti di Trebisacce, né dagli abitanti di Albidona, andrebbe inoltre a confinare nella strada provinciale di Albidona, strutturalmente inadeguata al transito di autocarri, autocarrocini, bus turistici ed altri mezzi pesanti che volontariamente o erroneamente, si provessero ad imboccare lo stesso, causando inevitabilmente un rilevante rallentamento o addirittura un pericolo per la circolazione.

L'unico "maneggio" (radicale) riscontrabile dalla realizzazione dello svincolo è il risparmio temporale quantificato in 5 minuti per raggiungere il comune di Albidona.

È indispensabile lo svincolo a sud del paese di Trebisacce (Torre Sarcena) che risponde ampiamente all'esigenza di servire le popolazioni di questo territorio.

Non copriamo il perché il suddetto svincolo debba nascere sul territorio di Trebisacce, apportando uno spropositato sacrificio, sia in termini di distruzione del territorio, che in termini economici in quanto a colture, senza incassare minimamente alcuna proprietà del comune di Albidona.

Riteniamo che l'Anas, in merito al mantenimento dello svincolo di Albidona, abbia risposto vagamente disattendendo del tutto le prescrizioni n. 10 e 34 della Delibera del CIPE datata il 28/09/2007.

Gallerie artificiali e trincee

Le gallerie artificiali introdotte nel progetto definitivo integrato (22 maggio 2014) ed ancora annunciate di numero (integrazioni volontarie del 7 agosto 2014) al posto delle originali trincee in cui si erano trasformate le gallerie del progetto preliminare, sono sempre opere superficiali e, peraltro, non sono una scelta unificata sull'intero tratto terrazzato e vincolato paesaggisticamente.

Alcuni tratti (in comune di Trebisacce) vengono lasciati in trincea, pur su terreni protetti da vincolo paesaggistico e nonostante l'ultima richiesta del Ministero pervenuta durante la Conferenza dei Servizi. Le motivazioni addotte da Anas (ragioni tecniche) sembrano accorgere come scuse labili, oltre la situazione è identica ma si propone di sostituire le trincee con gallerie artificiali. Per la tecnica delle gallerie artificiali, Anas ha già ben spiegato cosa prevede la modalità della loro realizzazione: scavo dall'alto (le più si "abbassa la livello" più si scava), introduzione manufatti, ricoprimento. Ciò non risponde alla richiesta della Commissione "evitare cesure territoriali anche in fase di esecuzione" oltre a non geronimire i ripristini alla situazione ante-operam, sia per i profitti, sia per la stratificazione dei terreni e la loro ripresa agronomica.

Inerferenza manufatto

Ribadiamo di considerare inutilmente dispendiosa di tempo, denaro e suolo la scelta di far passare un'opera ancora da realizzare esattamente sullo stesso percorso di un'opera esistente e funzionale, costringendo lo spostamento di quest'ultima.

Sia nella prima stesura del progetto definitivo, sia nelle "integrazioni volontarie" in risposta a rilievi del Ministero Ambiente in Conferenza dei Servizi, appare chiaro che si difende l'opzione (giacendo riferimento esclusivamente all'accordo con la Snam, senza porre minimamente il dubbio che la nuova strada potrebbe tranquillamente evitare l'inerferenza (ad esempio con una modifica planimetrica che altro viene previsto). Ciò mi fa intendere che -mentre lo Stato si pone severamente l'obiettivo della spending review e assume politiche di rigore nella spesa pubblica, altrettanto non fanno i suoi bracci operativi come Anas ed Eni-Snam, che continuano a fare e sporiare come se si trattasse di operazioni naturali e gratuite.

Questa inerferenza dovrebbe essere stata esclusa con una modifica del tracciato, imposta fin dall'inizio. Tenendo conto, anche, che dove Anas trova convenienza progettuale o deve accennare qualche Sindaco, scostamenti planimetrici sono stati usati (par. 5.8 della Relazione generale Integrazioni volontarie).

Alitissimi viadotti

Secondo Anas, le modifiche tipologiche dei ponti (campate più ampie) ne limiterebbero l'impatto visivo. Osserviamo ancora una volta che l'elemento devastante dei viadotti è la loro altezza, che nelle revisioni del progetto definitivo è diminuita rispetto alla prima stesura, ma resta sempre eccessivamente distante dalle previsioni del progetto preliminare e dalle prescrizioni alla sua approvazione.

LE CONSEGUENZE DEL DECRETO "SBLOCCA ITALIA"

L'astensione del Megalotto 3 SS 106 giunta dalle priorità del Governo (a causa della mancata copertura finanziaria e dell'insufficiente tier approvativo) -evidenza ben nota fin dal DEF di aprile 2014, anche se nell' allegato XI elenco delle infrastrutture strategiche, questo progetto è riportato con dati errati e ingannevoli- e il suo "sfilamento" al nuovo Pon da presentarsi alla UE nel periodo di programmazione 2014-2020, dovrebbe a nostro parere orientare gli Enti autorizzatori a:

- la CTVA:

- rappresentere al Ministro nei modi dovuti le difficoltà, fra definitive e preliminari;
- esprimere un parere negativo sul progetto definitivo per l'eccessivo impatto ambientale delle sue varianti sostanziali sul preliminar;
- I Ministri dell'Ambiente e dei Beni Culturali;
- a firmare un decreto dal dispositivo conseguente al parere della CTVA (negativo);
- Il Ministero delle Infrastrutture;
- chiedere al CIPE (in alternativa);

Testi principali

- che nella relativa delibera venga imposta la modifica di tracciato ai sensi dell'art. 167 del Codice Appalti;
- evitando di coartare l'arteria completamente ex-novo;
- limitando la costruzione delle nuove 4 corsie solo ai tratti da confermare in gallerie profonde (Roseto, Trebisacce);
- raddoppiando l'esistente SS 106 giunta nei tratti già ammodernati una trentina di anni fa che fisicamente lo permettono, compreso il viadotto sul Torre Sarcena, rinunciando a trincee e gallerie artificiali sui terreni coperti da vincolo paesaggistico, nonché

Handwritten signature and notes at the bottom of the page.

svincoli in aree Sic.

A margine della Conferenza dei Servizi, pure stiano emergendo resistenze dell'Anas ed utilizzare l'attuale SS 106 come base del raddoppio in aderenza, in quanto non avrebbe -pur relativamente recente- le caratteristiche richieste per la nuova infrastruttura. Se anche fosse vero, noi riteniamo certamente meno costoso intervenire per adeguarla piuttosto che abbandonarla per congetturare quella scelta fatta nel 2004 (nuovo tracciato più interno, con gallerie) probabilmente non per ragioni di economia o tecniche...

Tesi svalorizzate
- che il progetto definitivo riscuota il progetto preliminare senza difformità e attenendosi a tutte le prescrizioni, assegnando le totali risorse necessarie.
Pertanto non danno.

A proposito delle risorse, facciamo presente che ad oggi, il costo del bi-revisionato progetto definitivo ammonterebbe a circa 1.025 milioni di euro, di cui poco più di 200 milioni di euro da quel progetto preliminare (1.235 milioni di euro) costi troppo caro, da rivederlo sostanzialmente eliminando oltre 10 chilometri di gallerie naturali a spese dell'ambiente e del paesaggio. Le due cifre si avviciano nonostante le "inneste" varianti sostanziali, senza tuttavia "tornare" sulle opzioni del progetto preliminare e senza rispettare le prescrizioni.

SCAKSA QUALITÀ DEL PRELIMINARE ANCORA PIÙ APPROSSIMATIVA E INCOERENTE LA STESURA DEL DEFINITIVO
Pur essendo il giudizio negativo sul tracciato scelto senza approfondire l'esistenza di più efficaci alternative (come il semplice raddoppio dell'esistente ovunque fisicamente possibile), in scelta più qualificata del progetto preliminare era rappresentata dalla salvaguardia dei tratti protetti da "vincolo" paesaggistico nel percorso collinare: le emergenze (le archeologiche e naturalistiche attraverso la scelta delle gallerie profonde e dei viadotti ad altezza accettabili -che addirittura le prescrizioni chiedevano di abbassare ulteriormente. Ma le prescrizioni insistevano anche nell'approfondire i rilievi e le analisi geologiche, nonché i rischi di frane e la presenza di criticità geologiche, che il progetto preliminare "aveva evidentemente notato con qualche rassicurazione.

Si è già fatto presente nelle osservazioni presentate sulle diverse versioni di progetto definitivo e si" chiederemo nelle forme di legge ulteriori approfondimenti - la gravità del fatto che, per giustificare le varianti sostanziali apportate dal definitivo di preliminare, si attribuiscono agli esiti delle indagini geognostiche impedimenti tecnici obiettivamente non validi o, non così compromettenti e gravi, se si afferma nella stessa relazione generale di progetto "ratasi l'attività di scelte tecniche obbligatorie, in ragione della scarsità delle risorse assenti".

Questa ingenuità ma molto chiarificatrice ammissione, oltre a:
- numerose altre contraddizioni;
- affermazioni inerenti poi corrette;
- incoerenza documentale oggetto di richiesta di integrazioni;
- testi di fonti più o meno ufficiali ricopiati ed inseriti nelle relazioni;
- scrittura a diverse mani non coordinate da una logica d'insieme;
- disconoscenza concertata dei vincoli e della tutela ambientale;
- inappropriato uso dei termini "compensazioni ambientali", "mitigazioni", "ristrutturazioni", "ristrutturazioni", "manutrazioni", "sperequato di suolo agricolo e spreco dei danni apportati a imprese agricole e agriturismo di qualità;
- gestione distorta e non coerente con la legge della Conferenza dei Servizi;

- uso del denaro pubblico e del patrimonio pubblico in aperto contrasto con il buon senso e con le politiche di rigore assunte da tutto il resto della Pubblica Amministrazione;
- danno del progetto definitivo un'identità dai connotati insignificanti per considerarlo accettabile.
Nel merito è stato presentato un esposto alla Corte dei Conti.

PRESENTEREMO ALTRO ESPOSTO A DIVERSI ENTI E MAGISTRATURE

L'iter di questo progetto Megalano 3 presenta aspetti critici e presenze irregolarità procedurali fin dall'affidamento della gara. Autonomamente o insieme ad altre persone che vorranno condividere, entro la scadenza delle osservazioni sulle "Integrazioni volontarie", presenteremo un esposto a diversi enti, autorità, magistrati e istituzioni (compresa Codesta Commissione), per elencare tali problemi, pregandoli di verificarne la corrispondenza e di assumere le conseguenze.

Oltre all'esposto, si intraprenderanno le seguenti iniziative:

- 1) Sarà richiesto -in termini di legge- l'accesso agli atti ai responsabili dei procedimenti e degli enti autorizzatori, per controllare alcuni dati non pubblicati o non altrimenti rinvenibili, pur citati nelle delibere CIP E o nelle relazioni progettuali;
- 2) Sarà richiesto -in termini di legge- l'accesso agli atti al responsabile del procedimento di Anas spa, per conoscere (e visionare i documenti probanti), se tutti i progettisti, i tecnici, gli studi privati, i partecipanti ai gruppi di lavoro e in re le persone che a qualsiasi titolo siano state impiegate nelle ripetute revisioni progettuali e nella preparazione della documentazione integrativa dal 14 febbraio 2014 in poi, siano state regolarmente assunte o abbiano avuto con "Anas spa o con StrisScpA" regolari contratti prestazionali, comprese retribuzioni, trattamenti fiscali e previdenziali;
- 3) Ci si rivolgerà all'autorità preposta e alle Magistrature competenti, per chiarire se le difformità fra progetto preliminare e progetto definitivo non configurino un progetto ex-novo e non richiedano, di conseguenza, anche l'annullamento della gara;
- 4) Si chiederanno anche chiarimenti e documenti sulle procedure di appalto per l'affidamento del progetto definitivo e l'esecuzione delle opere finanziarie sull'esistenza di eventuali ricorsi di "... concorrenti esclusi dall'assegnazione della gara, sulle motivazioni e sull'esito degli stessi

5) In caso di approvazione del progetto definitivo in sostanziale variante del preliminare, sarà impugnata la relativa delibera CIP E emanata il TAR competente;

6) Ci si rivolgerà alla Corte di Giustizia europea per quanto considero violato in materia ambientale e paesaggistica dalla realizzazione di quest'opera come progettata;

7) Ci si rivolgerà alla Corte europea dei Diritti dell'Uomo ovvero lo Stato italiano, per presunte violazioni di diritti garantiti dalla Convenzione europea di salvaguardia dei diritti umani, con riferimento al diritto all'ambiente e al diritto di partecipazione ai procedimenti;

8) Sarà perseguita ogni altra forma di tutela prevista e consentita dalla legge a favore del territorio, del suolo agricolo, delle emergenze ambientali e paesaggistiche, dei cittadini residenti e dei fornitori dei luoghi che quest'opera, come progettata, devasta irreparabilmente;

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

9) Sarà avviato un ricorso per arrivare a un pronunciamento della Corte Costituzionale sull'equità della Legge 43/2001 e ss. mm. e ii. e sulla sua coerenza con la legislazione generale e con i principi costituzionali.

0

17

3

la m

47
✓
S
M
N
B
P

S
S
P

N.

OSSERVAZIONI
TIPO I

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" La sottosezione, geom. Katia BOSCO, nata a Casiano Alto Ionio (CS), il 19 novembre 1977 P. I. V.A. 02400780785, C.F. BSC RTA 77539 C002N, con Studio Tecnico ad AMENDOLARA (CS), in Via Nazionale, n. 11, in qualità di TECNICO e cittadino AVENDOLARESE, presenta Osservazioni, elementi cogitativi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo, e, precisa di rappresentare tutelare i diritti personali e del territorio.

Violazione Art. 9
(Principio Cardine della Costituzione della Repubblica Italiana)
La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. (prendendo a capo della tutela del paesaggio lo Stato) Art. 452-ter (Codice Penale-Delitti contro l'Ambiente - Teso unificato della Proposta di Legge, approvato in prima lettura il 26/02/2014, dall'Assemblea della Camera dei Deputati)
Delitto di Disastro Ambientale Alterazione irreversibile dell'ecosistema, in luogo della alterazione irreversibile dello stesso

- Permessa
Si fa presente che la strada attraversa un territorio non omogeneo, infatti, un primo tratto, piano di Sibari, è pianeggiante, mentre un secondo tratto è geologicamente e morfologicamente più complesso, costituito per lo più da pianori terrazzati.
- Il territorio, in una breve fascia prospiciente la linea di costa, si trova oggi ad essere attraversato, anzi, aggredito da:
- Ferrovia dello Stato;
 - Ex Strada Statale 106;
 - Superstrada, nuova S.S. 106;
 - Casotto SNAM;
 - Linee elettriche alta tensione;
 - Linee elettriche media tensione;
 - Linee elettriche bassa tensione;
 - Impianti fotovoltaici;
 - Torri per la trasmissione dei segnali;
 - Centri abitati (alcuni di solo seconde case);
 - Etc.

Nel primo tratto interessato, piano di Sibari, gli attraversamenti/aggresioni, presentano un impatto minore essendo la zona pianeggiante molto più estesa. Nel secondo tratto, da Trebisacce a Roseto Capo Spulico, territorio costituito da pianori terrazzati, tali attraversamenti sono devastanti.

Il primo terrazzamento, a quota circa 20 mt s.l.m., è completamente occupato per non dire devastato, l'agricoltura è impossibile.

Il secondo terrazzamento, a quota variabile 50-100 mt s.l.m., è attraversato dal gasdotto e da alcune linee elettriche. Il territorio si presenta illeso dal punto di vista ambientale ed agricolo, in queste aree i terreni terrazzati sono oggi oggetto di importanti investimenti in agricoltura realizzati dagli stessi agricoltori proprietari oltre alla presenza di circa 10 attività agrituristiche.

I terrazzamenti successivi sono geologicamente instabili, per cui, anche se il territorio è integro, l'agricoltura è di sola sussistenza ed in fase di abbandono. In questo secondo tratto il tracciato stradale attraversa proprio il secondo terrazzamento. Questo ha comportato grande preoccupazione in fase di analisi del progetto preliminare, per cui, la scelta è ricaduta sull'alternativa che privilegiava le gallerie naturali a profondità di circa 60 mt sotto i terrazzi naturali, lasciando i pianori intati.

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 interceduti da svincoli.

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 contemporanea 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.

I lavori sono appaltati, dicembre 2008, 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 Figliaro al fiume Ferro, che attraversa il comune di Trebisacce, Albidona e tutto il territorio di Amendolara, si alza la livellina di circa 40 I pianori terrazzati, che nel preliminare erano illesi perché attraversati in gallerie naturali, vengono tagliati e distrutti, le gallerie naturali previste per gli 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 e l'agricoltura distrutta.

Il progetto preliminare non è stato rispettato.

Il parere con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA non è stato rispettato.

La delibera CIPE non è stata rispettata.

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
I progettisti ANAS in fase di stesura del progetto preliminare hanno preso in esame cinque possibili alternative di tracciato abbinare a tipologica realizzativa, 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

CONTRODEDUZIONI

Il Progetto Definitivo presentato nel febbraio 2014 presenta varianti sostanziali nel tratto dal km 18+000 circa fino a fine tracciato; in conseguenza a tale variante il suddetto tratto è attualmente oggetto di nuova procedura di compatibilità ambientale. La valutazione circa la compatibilità dell'opera è oggetto del presente parere.

La Procedura di VIA in corso è lo strumento attraverso il quale i progetti vengono valutati anche per quanto riguarda le varianti intervenute per motivi tecnici. Nel caso specifico, la procedura di VIA è esesa ai soli tratti con tracciato variato, mentre per tutte le parti restanti è avvenuta una verifica di Ompertenza alla prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007, e, a tal proposito si evidenzia che i primi 18 chilometri del tracciato sono rimasti sostanzialmente invariati.

Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato piano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il Proponente ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento e a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva, da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendono complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quali: la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfati caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.

Il processo di VIA prevede che durante il suo svolgimento possano essere apportate tutte le varianti necessarie a rendere il progetto sostenibile e compatibile dal punto di vista ambientale. Anche in questo caso infatti, la richiesta di integrazioni e le fasi di confronto tecnico successive svolte anche sul campo, hanno reso necessari ulteriori approfondimenti progettuali a miglioramento delle opere e a tutela dell'ambiente in tutte le sue componenti.

Per tutte le specifiche riguardanti il progetto, le sue varianti e il processo di compatibilità ambientale si rimanda al parere che riprende tutto l'iter approvativo nel dettaglio, componente per componente.

In sede di Valutazione della compatibilità ambientale dei tratti in variante altimetrica e piano-altimetrica della SS 106 Jonica (dal km 18+000 circa fino a fine lotto), la Commissione ha confrontato i tracciati pianimetrici ed i profili altimetrici del Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE n. 103/2007, del Progetto Definitivo depositato il 14 febbraio 2014 e del Progetto Definitivo Integrato, proposto da ANAS in risposta alla richiesta integrativa inoltrata al Proponente dalla Commissione (CTVA-00_2014-0001250).

In particolare, al punto 12 della suddetta richiesta di integrazioni, la CTVA ha chiesto al Proponente di "Ridurre l'impatto paesaggistico dell'opera in esame, attraverso soluzioni tecniche che permettano l'allungamento dei tratti in galleria artificiale con una conseguente riduzione dei tratti in trincea, l'abbassamento della livellina e l'abbassamento e la riduzione dei tratti in viadotto (...)"; in risposta a tale richiesta il Proponente ha valutato ed adottato un abbassamento della livellina nel tratto compreso tra il km 25+720 e il km 32+979, allungando i tratti in galleria artificiale e diminuendo i tratti in trincea. Inoltre, a seguito della Conferenza dei Servizi tenutasi nel mese di luglio c.a., e a valle di sopralluoghi tecnici svolti dal Gruppo Istanza a seguito dei quali sono emerse specifiche criticità, le gallerie artificiali sono state ulteriormente allungate portando al seguente quadro finale di raffronto.

Tipo Opera	Tracce in Trincea		Gallerie		Viadotti	
	Sviluppo (m)	%	Sviluppo (m)	%	Sviluppo (m)	%
Rilevato	16.600	44%	19.290	52%	18.803	50%
Trincea	3.603	10%	5.369	14%	3.539	9%
Gallerie	12.704	34%	6.358	17%	8.827	24%
Viadotto	4.934	13%	6.586	17%	6.514	17%
TOTALE	37.238	100%	37.603	100%	37.603	100%

Integrazioni CO5

Handwritten notes and signatures on the left margin, including a large 'V' at the top and '15' in the middle.

due tipologie realizzative, un primo tratto da Silihani 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 incassati in prossimità delle fannate (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 scollari di altezza max 7,8 mt.

Il progetto preliminare, elaborato dai Istituti 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 (fiumana Pagliara comune di Trebisacce) al km 33+940 (fiumana Ferro comune di Amendolara). In questo tratto i progetti: al fine di ridurre l'impatto ambientale, avevano spostato il tracciato stradale nella zona dei pianori collinari (terrazze, muretti) interceduti dalle fannate, 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 mt 522, altezza max 33 mt;
- Galleria artificiale Pagliara lunghezza mt 380;
- Galleria artificiale Nivolo lunghezza mt 200;
- Sincolo 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 Roviti lunghezza mt 595;
- Viadotto Forno lunghezza mt 216, altezza max mt 29;
- Galleria naturale Schiavi lunghezza mt 1430, profondità mt 75;
- Galleria naturale Schiavi lunghezza mt 1430, profondità mt 75;
- Viadotto Avena lunghezza mt 362, altezza max mt 18;
- Galleria naturale Stilianò lunghezza mt 840, profondità mt 65;
- Fosso Portesino scollari lunghezza mt 218, altezza max mt 7;
- Galleria naturale Portesino lunghezza mt 665, profondità mt 62;
- Fosso Carraro scollari lunghezza mt 86, altezza max mt 8;
- Galleria naturale Cielo Greco lunghezza mt 675, profondità mt 60;
- Viadotto Stratace lunghezza mt 454, altezza max mt 14;
- Galleria naturale Amendolara lunghezza mt 680, profondità mt 40;
- Sincolo 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 mt 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 fiume Pagliara al fiume Ferro, di km 11+660, prevede:

- N° 7 viadotti per una lunghezza complessiva di mt 2545 ed un'altezza media fuori terra di mt 20;
- Trattati in superficie, in corrispondenza degli svincoli di Albidona e Amendolara, per una lunghezza complessiva di mt 2296;
- Gallerie naturali n. 3 per una lunghezza complessiva di mt 1175;
- Gallerie naturali n. 6 per una lunghezza complessiva di mt 3644.

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto definitivo nel medesimo tratto (fiume Pagliara comune di Trebisacce - fiume Ferro comune di Amendolara) prevede:

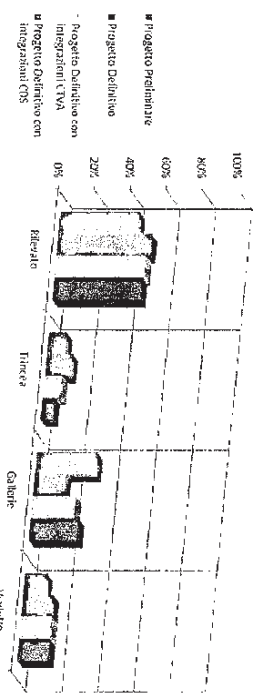
- Viadotto Pagliara lunghezza 640 mt, altezza max mt 57;
- Tratto in superficie, sincolo di Albidona, lunghezza mt 1155;
- Viadotto Monaco lunghezza mt 420, altezza mt 52;
- Tratto in superficie lunghezza mt 527;
- Viadotto Forno lunghezza mt 420, altezza mt 60;
- Tratto in superficie Schiavi, lunghezza mt 863;
- Galleria artificiale Schiavi lunghezza mt 200;
- Viadotto Avena lunghezza mt 693, altezza mt 84;
- Tratto in superficie Stilianò lunghezza mt 628;
- Viadotto Stilianò lunghezza mt 300, altezza mt 62;
- Galleria artificiale Portesino 1 lunghezza mt 365;
- Tratto in superficie lunghezza mt 120;
- Galleria artificiale Portesino 2 lunghezza mt 120;
- Viadotto Cielo Greco lunghezza mt 270, altezza max mt 55;
- Galleria artificiale Cielo Greco lunghezza mt 455;
- Viadotto Stratace lunghezza mt 685, altezza mt 56;
- Tratto in superficie mt 1452;
- Viadotto della Donna lunghezza mt 90, altezza mt 22;
- 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 naturali n. 5 per una lunghezza di mt 1354;
- Gallerie naturali nessuna;
- Trattati in superficie per una lunghezza complessiva di mt 6166.

COMPARAZIONE TRA PROGETTO PRELIMINARE E DEFINITIVO

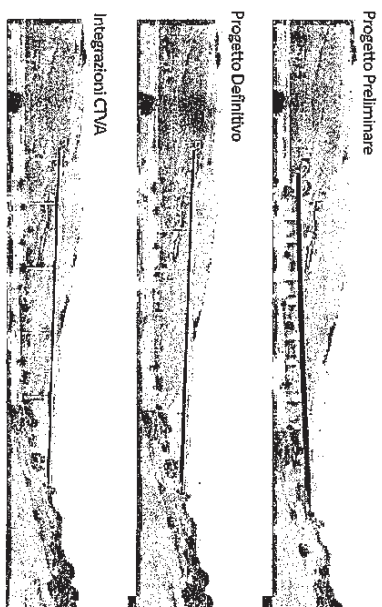
Segue un raffronto schematico tra le due fasi progettuali nel tratto interessato:



	PRELIMINARE	DEFINITIVO	GALLERIE	VIADOTTI
Progetto Preliminare	346	196	326	126
Progetto Definitivo	506	146	326	176
Progetto Definitivo con integrazioni CIVA	506	96	246	176
Progetto Definitivo con integrazioni CTS	426	76	276	176

Dai dati precedenti si evince che il Progetto Definitivo, modificato a seguito delle integrazioni sviluppate dal Proponente, presenta valori percentuali di tratti in galleria, in trincea e in viadotto, comparabili con le previsioni del Progetto Preliminare e pertanto non modifica in modo rilevante le previsioni originarie in termini di occupazione di suolo e di interferenze con il territorio.

Per quanto riguarda la sostanziale variante altimetrica introdotta tra il km 18+000 e il km 31+000, si rileva nel primo tratto un abbassamento della livellata e l'unificazione delle gallerie Trebisacce e Sparano in un unico galleria naturale, mentre nel tratto successivo l'innalzamento proposto della livellata ha comportato la previsione di viadotti di maggiore lunghezza e altezza rispetto al Progetto Preliminare. In sede di integrazione, il disegno dei viadotti è stato migliorato sia per il rapporto tra distanza e altezza delle pile, sia per la caratterizzazione architettonica degli impalcati e delle pile; conseguentemente, le soluzioni proposte per l'attraversamento a quote elevate delle marnose vallive presentano un idoneo aspetto estetico e nel complesso risultano paesaggisticamente accettabili, anche nel confronto con la soluzione a quota più bassa del Progetto Preliminare che risultava maggiormente ingombrante con il fondo valle, come evidenziato ad esempio dal seguente confronto relativo al Viadotto Stratace.



Relativamente alla Verifica di Ottemperanza, anch'essa contemplata nel presente parere, un congruo numero delle prescrizioni presenti nella Delibera CIPE n. 103/2007 sono oggetto di nuova prescrizione, in quanto la Commissione CIVA ritiene necessaria rivedere in parte la verifica di ottemperanza in fase di progettazione esecutiva, in considerazione anche delle prescrizioni formulate sulle opere in variante, oggetto di procedura VIA, e dei nuovi interventi o modifiche proposte con le integrazioni sviluppate dal Proponente.

Con riferimento alle interferenze generate dal tracciato in variante con le aree oggetto di vincolo paesaggistico, la Commissione CIVA ha richiesto in fase di integrazioni al Progetto Definitivo ovvero prescritto nel parere di cui tale tabella è parte integrante, le seguenti modifiche al tracciato del PD depositato il 14 febbraio c.a., e successivamente ripubblicato per le parti integrate il 20 maggio c.a.:

- Eliminazione dello svincolo di Cassano e dello Svincolo di Trebisacce, o sua ricollocazione all'esterno dell'area protetta.

Scelte progettuali	Progetto preliminare	Progetto definitivo
Viadotti	Numero 7 Lunghezza totale mt. 25-25 Altezza media circa mt. 29	Numero 9 Lunghezza totale mt. 4039 Altezza media circa mt. 60
Trazzi in superficie	Solo in corrispondenza dei due svincoli, Albidona e Amendolara	Su tutti i pignorati svincoli previsti, solo uno, Amendolara, soppresso.
Gallerie artificiali	Numero 3 Lunghezza complessiva mt. 1175	Numero 5 Lunghezza complessiva mt. 6165
Gallerie naturali	Numero 6 Lunghezza complessiva mt. 5644	Numero 5 Lunghezza complessiva mt. 1354

Il progetto preliminare, scelto tra le varie alternative, prevede un tracciato con gallerie in corrispondenza dei minori terrazzati e viadotti a basso impatto ambientale in corrispondenza delle fannare.

Il progetto definitivo ha alzato la livellata stradale di circa mt. 40 quasi dappertutto e prevede tracciato stradale in superficie, in corrispondenza dei pignorati terrazzati, e viadotti ad altezza media di circa mt. 60 in corrispondenza delle fannare e dei canali, con altezze max fino a circa mt. 100. E' 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 Trebbisce 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 resia a pagina 4 l'alternativa A pone problemi di impatto paesaggistico nei tratti di attraversamento delle fannare e soprattutto nei tratti di attraversamento dei terrazzi marini che l'infrastruttura allora impegna con ingombranti svincoli.

Gli svincoli cui fa riferimento sono quelli di Albidona ed Amendolara. Il comune di Amendolara, sensibile in ogni tempo ai problemi ambientali, con delibera n. 10 del 28/7/2004 approvava il progetto preliminare, alternativa A, sacrificava il proprio svincolo chiedendone la soppressione e, in alternativa, il rispettivo tratto di tracciato in galleria.

Magari la salvaguardia dei pignorati attraverso grazie alle gallerie naturali alla profondità media di circa mt. 60 e ai viadotti presenti solo nelle fannare 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 pianalonna 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 livellata a quote tali da non ottenersi pile troppo alte, prevedendo la realizzazione di numerose gallerie.

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

- Gallerie naturali
- Schilavi mt. 1430
 - Sillitano mt. 840
 - Pourissimo mt. 665
 - Cellogero mt. 675
 - Amendolara mt. 680
 - Taviano mt. 1354
- Gallerie artificiali
- Pagliana mt. 380
 - Nivolo mt. 200
 - Rovito 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

- Relativamente allo svincolo di Albidona, spostamento dell'asse stradale verso monte al fine di portare l'area di svincolo fuori dall'area vincolata.
- Spostamento verso Nord dello svincolo di Roseto Capo Spulico, in modo da uscire dall'area vincolata;
- Incremento delle gallerie artificiali a tutela dell'inserimento paesaggistico dell'opera.

In conclusione, nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large '15' and various initials.

<p>agli imbocchi delle stesse e in prossimità delle fumarie per i viadotti. Malgrado ciò la Commissione recita: Gli impatti a carico della componente antropica potrebbero dunque risultare critici nelle zone in cui sono destinati a svolgersi i lavori, dove sussiste la possibilità, limitatamente alla durata dei lavori stessi e per alcuni reattori, 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.</p> <p>Progetto definitivo: Tutti i piani sono interessati dalle lavorazioni, compreso quei tratti ove sono previste le gallerie artificiali. Gli stessi cantieri sono dislocati sui piani 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.</p> <p>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 caratterizzazione soprattutto con riferimento dei ponti e dei viadotti di attraversamento delle fumarie e alla gestione dei depositi di materiale di scavo per evitare fenomeni di inquinamento interferenza sul regime dei corsi d'acqua.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Progetto definitivo: Altra completamente in ogni tratto la geomorfologia del territorio, per cui vi saranno ripercussioni difficili da prevedere:</p> <p>Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi: Progetto preliminare: La Commissione VIA, molto preoccupata per tali aspetti, malgrado la presenza di numerose gallerie che di fatto hai passato il territorio senza alterare lo stato dei luoghi, recita: Il rischio di evitare la 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.</p> <p>Le aree coltivate con l'insediamento 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.</p> <p>Progetto definitivo: L'attraversamento del territorio in superficie comporta la frammentazione degli habitat e di conseguenza l'alterazione più grave sull'ecosistema. Aspetto che la Commissione scongiurava.</p> <p>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 Sbari 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.</p> <p>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.</p> <p>Storia ed archeologia Tutto il tratto in questione è interessato da ritrovamenti archeologici e storici, infatti, in base alle poche recenti ricerche, i primi insediamenti abitativi sono documentati già oggi proprio su questi piani terrazzati, vedi Broglio (insediamento indigeno) a Trebisacce, Roviti e Torre Albidona (insediamenti indigeni e saraceni) a Trebisacce e Albidona, Calogroco, Lisa, Taviano (Lomo Moro e Occhio Petrosò), (insediamenti indigeni, greci, romani, saraceni) ad Amendolara.</p> <p>Progetto preliminare: La Commissione VIA recita: il tratto da Trebisacce a Roseto è quasi completamente in galleria: ciò riduce la rilevanza degli impatti sull'ambiente e quindi sui ritrovamenti storici.</p> <p>Progetto definitivo: Nel tratto in esame le gallerie naturali previste dal preliminare sono soppresses, tutti i piani saranno tagliati e deturpati, per non parlare dei cantieri dislocati ovunque e soprattutto sui famosi terrazzi marini, di conseguenza la storia sarà spazzata via definitivamente.</p> <p>Paesaggio e agricoltura 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 1/04/1990).</p> <p>Il paesaggio in fase di Valutazione Ambientale rappresenta la variabile più importante, infatti la Commissione Speciale recita: Nel tratto settentrionale dell'opera da Roseto Capo Spilico a Trebisacce il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fumarie, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo ni terrazzi marini (terrazzi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico) anche perché il proponete, essendo i pozzi vari scoperti lungo una tratta di quasi 20 km ha frenato di colmare qui alcuni rigonfiamenti 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.</p> <p>Come aspetto negativo considera i tratti in superficie determinati dagli svincoli di Amendolara ed Albidona.</p> <p>Il comune di Amendolara, come già detto, sensibile da sempre alla salvaguardia del paesaggio, ha deliberato nel 2004, sacrificandosi, per l'eliminazione dello svincolo.</p> <p>Nel progetto preliminare quasi tutti i terrazzi marini del tratto interessato erano indicati perché attraversati in gallerie naturali.</p> <p>Progetto definitivo: Il progetto definitivo prevede l'attraversamento di tutti i terrazzi marini, nessuno escluso, in superficie. L'impatto è devastante il paesaggio è</p>	
--	--

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. apprezzamenti di terreni agricoli pianeggianti, servizio irriguo, pasaggio incombustibile. 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 e ortaggi in genere);
- Vigneti con produzione di vini immessi sul mercato internazionale;
- Masserie storiche recuperate e riutilizzate a fini turistiche, infatti, sono presenti una diecina di agriturismi.

All'impatto devastante sui terrazzi marini segue l'impatto dei viadotti in corrispondenza delle funerate e canali. L'altezza media di questi passa da mt 20 a mt 60. Le lunghezze si raddoppiano. In alcuni canali coperti da macchia mediterranea erano previsti semplici scalatori di altezza mt 7-8, il definitivo prevede viadotti con punte di altezza circa 100 mt.

All'impatto devastante dell'opera realizzata vi è da aggiungere la fase di cementificazione, molto più estesa, che interessa anche tutti i pianori per circa 10 anni (se uno va bene), il frazionamento dei terreni agricoli, molti saranno inelutabili.

La Commissione Speciale V.I.A. ha sempre evidenziato la possibilità 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'insostituibile valore ambientale e paesaggistico;
- La distruzione e compromissione di un ecosistema economico basato su un'agricoltura produttiva nel rispetto delle tradizioni, dei territori/ambientali e della salute dei consumatori.

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

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 depurate da trincee a cielo aperto, da gallerie superficiali appena coperte, da viadotti altissimi sulle funerate.

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, incombustibilmente, una modifica sostanziale dell'ambiente. Il Ministero dell'Ambiente aveva espresso parere favorevole, proprio in peggioreamento dell'impatto ambientale.....dedito contro l'ambiente. 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 originata 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, perché l'ANAS, pur elencando, in apposita tabella, i vincoli paesaggistici e naturalistici gravanti sul territorio, tende a sminuirne l'evidente deterioramento, sostenendo che si tratterebbe di una modificazione solo temporanea (così si esprime l'1), con ripristino e mitigazioni, per lo 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 aree SIC o in zone con vincolo paesaggistico rovinare prima e ripristinare poi. Non deve intervenire e basta, pena sanzioni anche penali. A un cittadino privato, in zone sottoposte a questi vincoli, per non deturpare l'ambiente, e, per meglio integrare la nuova opera nell'ambiente circostante, si impone la costruzione di case semplicissime, si impone la realizzazione di recinzioni in palletti di castagno ecc.....pena sanzioni anche penali.

Si tratta, al contrario, di una pesante 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.

15

<p>Colpisce anche la posizione dell' Anas nell'elenco delle criticità e nella valutazione dei "miglioramenti, apportati, nella parte in cui essa haec completamente sulla lesione ambientale e costosa una propria presunzione di innocenza, senza fornire la benedice minima prova. Né le varianti possono trovare la propria giustificazione sulla sola intenzione di risparmiare denaro pubblico.</p> <p>one 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.</p> <p>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.</p> <p>Sono altro motivo, 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 vincolo, i residui, 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.</p> <p>Si chiede, pertanto, al Ministero interessato, cui la presente è diretta, "ad riconsiderare la scelta del tracciato, alla luce di almeno due principi: consumo di territorio, impatto ambientale, mediante il raddoppio dell'esistente ovunque" possibile (trovando soluzioni geo-tecniche per i luoghi in cui è impossibile) come avvenimento per rosso e verde; e costruire solo due nuove coste anziché quattro e di farlo in siti già deturpanti dalle precedenti infrastrutture. Non è che raddoppiando le coste automaticamente si raddoppia il traffico; non è che costruire una nuova arteria a 300-400 metri di distanza da quella che comunque resta percorribile si salvaguardano il territorio e i residenti.</p> <p>La Commissione speciale V.I.A. nell'escludere il raddoppio in aderenza, si proponeva di evitare l'aggravio di inquinamento atmosferico e acustico, ma:</p> <p>Si chiede, in ogni caso, per una migliore tutela dell'area protetta, di valutare la possibilità di non ferrare 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.</p> <p>Con queste osservazioni, si invita caldamente il Ministero interessato ad esprimere il proprio vincolante parere in regime di "co-gestione" (come previsto dal Codice D.Lgs 427/2004), 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 del sito SIC e ZPS.</p> <p>Si invita altresì il Ministero 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 stavolto- con la "sintesi non tecnica" depositata con la proposta di progetto definitivo.</p> <p>Senza dubbio non sarà difficile apprezzare la completa antipatia 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 sospensione al competente Tribunale Amministrativo Regionale.</p> <p>Tutto questo, è inaccettabile, se non è possibile il raddoppio dell'esistente strada. SI CHIEDE il rispetto del progetto preliminare con le prescrizioni della Commissione Speciale V.I.A. e della Delibera CIPE n° 103 (GALLERIE SU TUTTO IL TRATTO A DIFESA DEI MACINIFICI TERRAZZAMENTI GIÀ SOTTOPOSTI A VINCOLO PAESAGGISTICO).</p> <p>In allegato DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</p>	<p>La Procedura di VIA in corso è lo strumento attraverso il quale i progetti vengono valutati anche per quanto riguarda le varianti intervenute per motivi tecnici. Nel caso specifico, la procedura di VIA è essa ai soli tratti con tracciato variato, mentre per tutte le parti restanti è attivata una verifica di Ompertanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 103/2007 e, a tal proposito si evidenzia che i primi 18 chilometri del tracciato sono rimasti sostanzialmente invariati.</p> <p>Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato piano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il Proponente ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento a 4 seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva, da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendono complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quali: la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfati, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.</p> <p>Si rinviava alle controdeduzioni di cui al punto A1 per il confronto tra il progetto definitivo integrato nel corso dell'istruttoria e il progetto preliminare.</p> <p>Per quanto attiene l'osservazione che propone il raddoppio dell'esistente SS 106 come tracciato alternativo, si evidenzia che la scelta del tracciato e delle soluzioni alternative attiene all'attività del Proponente ed è oggetto di esame in sede di procedura VIA, con possibilità di miglioramenti e integrazioni, così come avvenuto nel corso della presente istruttoria.</p> <p>Per quanto riguarda le componenti ambientali si rimanda ai documenti d'istruttoria e in particolare alla richiesta d'integrazioni della CTVA e al parere che contiene il quadro prescriptivo.</p> <p>In particolare il proponente ha approfondito per tutte le componenti ambientali gli aspetti relativi agli eventuali impatti indotti dall'opera in tutte le sue fasi e le relative misure mitigative.</p> <p>Inoltre, nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescriptivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilità ambientale espresso con il presente parere.</p>
---	---

<p>N. nella sua qualità di frequentatore per turismo della zona di Trebisacce-Abidona-Amendolana, nonché di cittadino interessato alla tutela del territorio, avendo letto la documentazione depositata da Anas e pubblicata sul sito www.va.miamambiente.it, entro i termini indicati presente le mie osservazioni:</p> <p>Le motivazioni addotte per le varianti apponate al progetto preliminare (esiti indagini geopedologiche) appaiono mere scusanti per l'affermazione dell'obiettivo prioritario: non ci sono i soldi per eseguire l'intero progetto, quindi si risparmia alzando la livellata 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.</p> <p>Zone che restavano almeno salvaguardate nelle superfici delle soluzioni tecniche del progetto preliminare (che già di per sé, sceglieva un tracciato inopportuno, era notevolmente impattante), vengono ora deltapate da trincee a cielo aperto, da gallerie superficiali appena coperte, da viadotti altissimi sulle fiamme.</p> <p>Le varianti apponate al progetto preliminare incidono sull'essenza del continuo dell'opera, con l'escavazione di nuove categorie di lavori (nella sostanza fra loro apposte: su un percorso totale di 38 km, 23 km di trincee a cielo aperto sostituiscono le ex-gallerie naturali profonde) in sostituzione o in aggiunta a quelle originariamente previste, tali da minare essenzialmente e sostanzialmente la natura delle opere comprese nell'appalto, soprattutto peggiorandone l'impatto ambientale.</p> <p>L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento, tanto da delineare un contesto d'impatto completamente stravolto.</p> <p>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.</p> <p>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 sminuire la chiara e palese totale infrazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'impoverimento con ripristino e mitigazioni, per ciò che riguarda i cantieri di diverso e in alcuni casi piazzati proprio nel mezzo di aree SIC e ZPS, e i depositi di materiali appostati. Si fa notare che a un cittadino 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 colori dei tesi per capire la quantità del male che vuol essere fatto a questo territorio. <p>Colpisce anche la sfrontata posizione di Anas nell'elenco delle criticità e nella valutazione del "miglioramenti" apporati: ostentata presunzione di</p>	<p>OSSERVAZIONI TIPO 2</p> <p>CONTRODEDUZIONI</p>
--	--

	<p>innocenza con tutte prove a carico.</p> <p>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 viaticolo, relinqui, scarpate, basi dei viadotti, banchine, rifiuti, erbacce, sterpaglie, incendi, degrado 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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consumo di territorio; - impatto ambientale; - spreco di risorse finanziarie. <p>Il raddoppio dell'esistente ovunque possibile (trovando soluzioni geo-tecniche per i luoghi in CUI è impossibile); consentirebbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) di costruire solo due nuove corsie anziché quattro; b) di farlo in siti già decurtati 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. <p>Con queste osservazioni, si invitano caldamente i due Ministeri interessati ad esprimere il proprio vincolante parere in regime di "co-gestione" (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.</p> <p>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 stravalto - con la "sintesi non tecnica" depositata con la proposta di progetto definitivo. Senza dubbio non sarà difficile apprezzarne la completa antitetività e rinviare il progetto al mittente.</p>	
<p>N.</p>	<p>..... nella sua qualità di cittadino interessato alla tutela del territorio, entro i termini stabiliti dall'Avviso al pubblico pubblicato il 9 febbraio 2014; presente con questo documento:</p> <p>1. Osservazioni, elementi cognitive valutazioni sulla proposta di progetto definitivo</p> <p>1) Sul progetto definitivo nel suo complesso.</p> <p>Il progetto definitivo esaminato, rispetto al preliminare è NUOVO PROGETTO. 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 degradandone l'impatto ambientale.</p> <p>Lo stesso estensore del progetto, a pagina 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 dagli esiti della campagna di indagini tali da rendere necessarie notevoli varianti piano-altimetriche di tracciato".</p> <p>Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la fivellotta, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tratte in rilevato km. 16,6 (43,38%) • tratte in trincea km 3,6 (10%) • tratte in viadotto km. 4,846 (12,8%) • tratte in galleria km. 12,704 (33,4%) <p>Il progetto definitivo trasforma quell'opera, che dopo l'"anzalzamento della fivellotta" (cioè spostando tutte le quote) ha i seguenti connotati (pag. 6) della relazione generale della relazione generale del progetto):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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). <p>La differenza 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).</p> <p>N.B. Nel progetto definitivo non viene individuata la voce "trincee", 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.</p> <p>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 primadopo, lasciando intendere che anche la stessa stessa del progetto definitivo tende 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 di scelte progettuali</p>	<p>CONTRADDIZIONI</p>
<p>3.1</p>	<p>In risposta al punto CI: si rinvia a quanto contraddetto al punto AI</p>	

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

7

13

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

<p>pressoche coblitate, in dipendenza della necessita di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assenti. Dunque, si sono cercati gli apporti tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?</p> <p>2) Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel richiedere la compatibilita ambientale del progetto definitivo per le sole varianti. L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento, tanto da delineare un contesto d'impatto completamente stravolto.</p> <p>Si discute pertanto dalla decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilita 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.</p> <p>Serve una nuova VIA per l'intera opera</p>	
<p>Il Ministero dell'Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale VIA, ha la facolta 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.</p> <p>Sia la normativa (articolo 185, Oigs 163/2006) sia una consultata 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 si riscontra in questo caso.</p> <p>3. Osservazioni particolari ed elementi conoscitivi e valutativi sulla "studio di impatto ambientale" e sul "manuale di gestione ambientale" che compongono la proposta di progetto definitivo.</p> <p>Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto dell' 11 aprile 1990 su parte del territorio del Comune in cui risiede, si basa sull'apprazziamento e sulla necessita di tutela dei terrazzamenti meriti, delle colline a grano, dei boschi di pino d'Aleppo e delle fannare con splendidi calanchi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in assoluto più belli ed identitari delle coste joniche.</p> <p>Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.I.A. del 18 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che "nel tratto settentrionale dell'opera -da Roseto capo Spulico a Trebisacce- il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fannare, 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.</p> <p>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".</p>	<p>In risposta al punto C2: il progetto definitivo risulta strettamente aderente al progetto preliminare nel primo tratto di lunghezza pari a circa 18 km, nella seconda parte presenta varianti allometriche fino a fine lotto e planimetriche negli ultimi quattro chilometri. Conformemente alla normativa vigente, il progetto è stato sottoposto a verifica di otemperanza e a nuova procedura di compatibilita ambientale per il tratto in variante.</p> <p>Nel corso dell'istruttoria sono state introdotte modifiche e integrazioni, rese disponibili agli osservanti mediante nuova pubblicazione.</p>
<p>Ma il progetto definitivo scartina del tutto quegli spunti di contorno, perché su quelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ora sono previste cesure del suolo con trincee a cielo aperto, gallerie artificiali di superficie, viadotti ad alte altissime, cioè importanti interruzioni di continuita paesaggistica, oltre che conseguenze inquinanti di tipo acustico, qualità dell'aria e visivo.</p> <p>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 compatibilita dell'opera proposta con le caratteristiche e soprattutto con le motivazioni e gli scopi di tutela dei beni vincolati.</p> <p>Il vincolo paesaggistico -apposto su interi fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, in base alle Leggi 1497/1939 e 431185- era stato motivato da caratteristiche che rendevano quei luoghi "vincolati" "unicum" da preservare, un insieme organico di peculiarità irripetibili che sono un bene collettivo, estremamente apprezzato dai residenti e dai turisti e una risorsa per un futuro - anche economico- di attivita eco-compatibili.</p> <p>3.3. Mentre io si e considero - anche nel progetto preliminare- come uno dei lotti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni. Gli accenti 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 rovinio, poi ripristino" (per nulla coerente con il senso del vincolo, e soprattutto contrastante con il comportamento richiesto ai privati).</p> <p>Sottolineando però che ripristino significherebbe "quando ne ne vado è tutto come prima o migliorator", 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 "sauro ambientale", incidente moltissimo su tutti gli aspetti valutabili ai fini dell'impatto.</p> <p>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 improprio.</p> <p>Si richiama la Commissione a confrontare le proprie valutazioni nel parere espresso con verbale della marzo 2005 sul progetto preliminare, con le considerazioni di Anas nell'attuale "sintesi non tecnica". Il buon senso suggerisce a chiunque di considerare soluzioni antitetiche.</p>	<p>In risposta al punto C3: nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilita ambientale espresso con il presente parere.</p>
<p>N.</p> <p>OSSEVAZIONI TIPO 4</p> <p>La scrivente sezione calabrese di Italia Nostra, che ha più volte richiamato l'attenzione sulla necessita di salvaguardare dal punto di vista paesaggistico ed ambientale le terrazze naturali dei Comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, malacata da un percorso in gran parte in trincea con viadotti alti e devastanti, dalla costruzione del 3° miglio della SS 106 Jonica, si appella alla Sua funzione onesta e di comprensione perche venga bloccato riguardo il parere favorevole del Suo Ministero, tenuto conto dei danni irreparabili che questa opera archeologica ad un bene paesaggistico ed ambientale tutelato dal Suo Ministero, tanto da Italia Nostra come paesaggio sensibile nell'anno 2012, unica risorsa per un possibile futuro sviluppo di questi territori.</p> <p>Chiediamo un incontro, se possibile con il Suo Ministero per illustrare possibili alternative meno devastanti.</p>	<p>CONTRODEDUZIONI</p> <p>Gli attraversamenti dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara proposte con il progetto definitivo è stato oggetto in corso di istruttoria di approfondito esame e sostanziale miglioramento con la previsione di ottimizzazioni piano-allometriche e l'introduzione di lunghi tratti in galleria artificiale.</p> <p>In conclusione, nel corso dell'istruttoria sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo, che, unitamente alle richieste del quadro prescrittivo, consentono di pervenire al giudizio di compatibilita ambientale espresso con il presente parere.</p>

<p>Giurisprudenza: Consiglio di Stato, sentenza n. 6667 del 20/12/1996; Consiglio di Stato, Parere n. 2757/95, 25 gennaio 1996; Consiglio di Stato, sez. IV, 22 luglio 2005, n. 3917; Consiglio di Stato, sez. V, 11 luglio 2002, n. 3917; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 10 giugno 2004, causa C-87/02; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 11 agosto 1995, causa C-431/92; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 16 settembre 1999, causa C-435/97; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 20 settembre 2007, causa C-304/05; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 21 settembre 1996, causa C-392/96; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 24 ottobre 1996, causa C-72/1995; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 2 giugno 2005, causa C-83/03; Corte di Giustizia della Comunità Europea, sentenza del 9 agosto 1994, causa C-396/92; T.A.R. Emilia-Romagna, Bologna, Sez. I, sentenza n. 710, 9 maggio 2002; T.A.R. Lazio - Roma, sezione III, 8 agosto 2006, n. 7998; T.A.R. Lazio - Roma, sezione III-ter, 4 gennaio 2006, n. 82; Altri documenti Circolare 1 dicembre 1992, n. 8840/VIA/A.O.13.1, G.U. n. 104 del 6 maggio 1993; COM(93) 575 final, 16.3.94: Report from the Commission of the Implementation of Directive 85/337/CE; Commission report shows inadequate implementation of environment Directive; IP/03/676, 2003; Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 4 giugno 2003, dichiarazione di notevole interesse pubblico del parco di Villa Tuzzo sito nel comune di Lucca (in Gazz. uff., 27 febbraio, n. 48); Ministero dei Lavori Pubblici, Lettera Not. Prot. n. 2801, 13 dicembre 1996; A.N.A.S., Lettera Prot. n. 12054 del 17 dicembre 1995; Procedura di Infrazione 2002/5170</p>	<p>LA SCELTA DEL TRACCIATO Si ritiene che il Ministero dell' Ambiente, accedendo alla tesi che le modifiche sostanziali al progetto preliminare apportate al definitivo, rendano questi ultimi un progetto nuovo, debba ripartire dalla discussione di merito sulla scelta del tracciato fra quelli esaminati in sede di V.I.A. sul preliminare. Peraltro, troppo semplificistiche appaiono anche le considerazioni della Commissione Speciale V.I.A. nel parere dell'8 marzo 2005, con si cui si liquidavano le alternative di percorso, avallando le scelte compiute da Anas nella redazione del preliminare, senza approfondimenti ambientali e paesaggistici, se non limitati al particolare. La stessa redazione del progetto preliminare - e nel progetto definitivo - l'impianto testuale della relazione generale sottolinea maggiormente - e imposita trattando piccoli spazi alla volta, orientando il lettore a perdere di vista l'insieme. Ovevero, quelle valutazioni della Commissione a favore del tracciato "A" devono oggi essere riquilibrate con i molti e clamorosi interventi nel frattempo, a partire dalla sorte dell'aeroporto di Sibari, mai entrato e ora definitivamente escluso nella pianificazione nazionale degli scali (quindi: a nulla vale chiamare interferenza l'incrocio con l'area destinata ad opera fantasma), fino ai motivi del non-raddoppio in aderenza dell'esistente, che oggi appaiono ridimensionati se confrontati all'impatto ambientale dell'opera prevista nel progetto definitivo, oltre che non rispettosi di criteri di spending review, se si pensa soltanto all'articoloso antenamento a monte del percorso sul torrente Saraceno, mentre nulla osterebbe un raddoppio dell'esistente viadotto della E90 che attualmente sorge nel nulla e potrebbe essere benissimo affiancato da un identico viadotto per le due nuove corsie. In sostanza: alla luce delle modalità esecutive illustrate nel progetto definitivo, se non si tornasse alle gallerie profonde naturali previste nel preliminare e sostanzialmente approvate nella V.I.A., vale la pena di riprendere in esame traccianti alternativi meno impattanti. ALCUNE INTERFERENZE SENSIBILI Sia le interferenze con il grande metanodoto Saan (cui in molti tratti si sovrappone pedissequamente il tracciato prescelto da Anas ed avallato da Codice Ministero), sia quelle con alcune opere fisse del Consorzio di Bonifica, sono state liquidate dalla Commissione Speciale V.I.A. dell'8 marzo 2005 con frasi come "il progetto presentato prevede la modalità e la tempistica relative alla risoluzione delle interferenze secondo modalità che, se adeguatamente sviluppate nella successiva fase di progettazione, appaiono soddisfacenti". Il progetto definitivo, a proposito dell'interferenza del metanodoto, scrive nella sua relazione generale, a pag. 14, "Dal km 22+800 al km 23+400 l'asse interferisce con il metanodoto regionale, che ne impone una deviazione già valutata con i tecnici dei gestore, e da coordinare strettamente in fase esecutiva". A parte l'osservazione di opportunità sul valore della frase "s'impone lo spostamento" quando si parla di smontare e spostare un'opera esistente e funzionale per far posto a una infrastruttura ancora non esistente, il buon senso esclude di accettare una gerarchia fra opere, forse pur prevista dalle norme sulle opere pubbliche (per questa ragione Anas appone l'aggettivo "regionale" per sminuire l'importanza? Quel metanodoto viene dalla Sicilia e va al nord, attraversando la Calabria, ma non è finalizzato alla distribuzione del metano in Calabria!), sapendo che la scelta "per imposizione" dell'Anas significa nuovo consumo di territorio, nuovi espropri, nuovi lavori, nuove incisioni dolorose in territori sensibili, oltre a nuove spese a carico delle pubbliche finanze (cioè dei contribuenti!!!). UNA SCELTA EMBLEMATICA Nella zona di Roseto, in presenza di gravi criticità afferenti a frana instabile in vasta area in cui il progetto preliminare prevedeva una galleria naturale, il progetto definitivo decide di spostare il tracciato (dopo l'inizio nord del tratto in commessa) a valle della frana, sulla spiaggia, in uno stretto corridoio costiero fra la vecchia statale e la ferrovia, in punti dove già la ferrovia è quasi lambita dalle onde. Anche in questa scelta, la giustificazione più che tecnica è economica: "le criticità di 2° livello riscontrate rispetto alla previsione del progetto preliminare, e gli elementi tecnici della galleria non pregiudicano la fattibilità dell'opera, ma ne rendono particolarmente costosa la relativa realizzazione".</p>	<p>In merito al punto F3: si rinvia alla contraddizione del punto E1</p>
<p>5.3</p>	<p>Gruppo di osservazioni 3 - (diverse osservazioni) Totale mancanza di riferimenti al vincolo paesaggistico apposto con decreto del Ministero pubblica Istruzione 2 ottobre 1974 (G.U. 801 del 12/2/1975) e decreto Mibac 11 aprile 1990 (G.U. 106 del 9/5/1990) su vaste aree interessate dall'opera. La prima lacuna che salta agli occhi leggendo lo Studio di impatto ambientale e il Manuale di gestione ambientale, riguarda l'assenza di qualsiasi considerazione sull'esistenza del vincolo paesaggistico (e quindi delle conseguenti prescrizioni di legge) cui sono sottoposte le terrazze degradanti a mare nei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara. Si propone in tale documento la stessa mancanza che aveva già connotato l'analogo studio allegato al progetto preliminare, mancanza che in parte</p>	<p>11</p>

55 ✓

<p>5.4</p> <p>LE AREE SIC E ZPS</p> <p>Le aree SIC e ZPS sono trattate con più attenzione, ma sempre e solo nell'ottica del ripristino ambientale post-operam. Anche le norme di gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devotano poi si ripartono i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevengono che si operi esclusivamente in una direzione di tutela e salvaguardia.</p> <p>L'esempio più calzante è il regime dell'intervento privato in aree con vincolo paesaggistico o zone SIC e ZPS. In proprietario non possa costruire un'opera impiantare (persino i poli della rete di recinzioni) e poi ripristinare. Non lo posso inserire e basta, pena sanzioni, oltre all'obbligo immediato ripristino.</p> <p>L. Anas invece può scegliere proprio le aree SIC e ZPS per impiantare cantieri e stazioni di betonaggio, profondendosi poi in decine di pagine che accarezzano la delicatezza e la peculiarità degli habitat, citando le normative della Rete Natura 2000, puntando di flora e fauna con amore solo nelle</p>	<p>In merito al punto 5.4: l'interferenza con le aree protette è stata oggetto di valutazione nell'ambito della Valutazione di Incidenza Ambientale e in corso di istruttoria sono stati apportati miglioramenti con spostamento delle aree di cantiere e di vincolo e di un opportuno quadro prescrittivo per gli interventi compensativi e per la fase realizzativa.</p>
<p>5.4</p> <p>LE AREE SIC E ZPS</p> <p>Le aree SIC e ZPS sono trattate con più attenzione, ma sempre e solo nell'ottica del ripristino ambientale post-operam. Anche le norme di gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devotano poi si ripartono i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevengono che si operi esclusivamente in una direzione di tutela e salvaguardia.</p> <p>L'esempio più calzante è il regime dell'intervento privato in aree con vincolo paesaggistico o zone SIC e ZPS. In proprietario non possa costruire un'opera impiantare (persino i poli della rete di recinzioni) e poi ripristinare. Non lo posso inserire e basta, pena sanzioni, oltre all'obbligo immediato ripristino.</p> <p>L. Anas invece può scegliere proprio le aree SIC e ZPS per impiantare cantieri e stazioni di betonaggio, profondendosi poi in decine di pagine che accarezzano la delicatezza e la peculiarità degli habitat, citando le normative della Rete Natura 2000, puntando di flora e fauna con amore solo nelle</p>	<p>In merito al punto 5.4: l'interferenza con le aree protette è stata oggetto di valutazione nell'ambito della Valutazione di Incidenza Ambientale e in corso di istruttoria sono stati apportati miglioramenti con spostamento delle aree di cantiere e di vincolo e di un opportuno quadro prescrittivo per gli interventi compensativi e per la fase realizzativa.</p>
<p>5.4</p> <p>LE AREE SIC E ZPS</p> <p>Le aree SIC e ZPS sono trattate con più attenzione, ma sempre e solo nell'ottica del ripristino ambientale post-operam. Anche le norme di gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devotano poi si ripartono i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevengono che si operi esclusivamente in una direzione di tutela e salvaguardia.</p> <p>L'esempio più calzante è il regime dell'intervento privato in aree con vincolo paesaggistico o zone SIC e ZPS. In proprietario non possa costruire un'opera impiantare (persino i poli della rete di recinzioni) e poi ripristinare. Non lo posso inserire e basta, pena sanzioni, oltre all'obbligo immediato ripristino.</p> <p>L. Anas invece può scegliere proprio le aree SIC e ZPS per impiantare cantieri e stazioni di betonaggio, profondendosi poi in decine di pagine che accarezzano la delicatezza e la peculiarità degli habitat, citando le normative della Rete Natura 2000, puntando di flora e fauna con amore solo nelle</p>	<p>In merito al punto 5.4: l'interferenza con le aree protette è stata oggetto di valutazione nell'ambito della Valutazione di Incidenza Ambientale e in corso di istruttoria sono stati apportati miglioramenti con spostamento delle aree di cantiere e di vincolo e di un opportuno quadro prescrittivo per gli interventi compensativi e per la fase realizzativa.</p>
<p>5.4</p> <p>LE AREE SIC E ZPS</p> <p>Le aree SIC e ZPS sono trattate con più attenzione, ma sempre e solo nell'ottica del ripristino ambientale post-operam. Anche le norme di gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devotano poi si ripartono i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevengono che si operi esclusivamente in una direzione di tutela e salvaguardia.</p> <p>L'esempio più calzante è il regime dell'intervento privato in aree con vincolo paesaggistico o zone SIC e ZPS. In proprietario non possa costruire un'opera impiantare (persino i poli della rete di recinzioni) e poi ripristinare. Non lo posso inserire e basta, pena sanzioni, oltre all'obbligo immediato ripristino.</p> <p>L. Anas invece può scegliere proprio le aree SIC e ZPS per impiantare cantieri e stazioni di betonaggio, profondendosi poi in decine di pagine che accarezzano la delicatezza e la peculiarità degli habitat, citando le normative della Rete Natura 2000, puntando di flora e fauna con amore solo nelle</p>	<p>In merito al punto 5.4: l'interferenza con le aree protette è stata oggetto di valutazione nell'ambito della Valutazione di Incidenza Ambientale e in corso di istruttoria sono stati apportati miglioramenti con spostamento delle aree di cantiere e di vincolo e di un opportuno quadro prescrittivo per gli interventi compensativi e per la fase realizzativa.</p>

era stato avviata dalle prescrizioni di Codice Ministero condizionanti il parere positivo.

Domanda: la dichiarazione di pubblica utilità di un'opera strategica nell'ambito della Legge Obiettivo, ha potere di deroga sull'art. 9 della Costituzione che protegge il paesaggio e sul Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137)?

VARIANTI SCIOCCANTI SULLE AREE PROTETTE

La modifica più eclatante e scioccante riguarda infatti la trasformazione di 11,794 km di gallerie naturali (preliminare) in trincee a cielo aperto (proposta di definitivo), gran parte delle quali in zone sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi delle leggi 1497/1938 e Galasso (terrazze naturali degradanti a mare, interi fogli catastrali dei comuni di: Trobisce, Albidona e Amendolara; Comune di Amendolara: fogli 67/64,65,68,55,69,57,43,1,28,21,28; Comune di Albidona: fogli 42 e 53; Comune di Trobisce: fogli 15,10,9,4,1) costituenti un unicum di paesaggio da preservare. Decreto Ministero dei Beni Culturali 11 aprile 1990).

Le motivazioni del Ministero dei Beni Culturali nel apporre il vincolo, sono:

La zona è una delle più interessanti della fascia costiera jonica, caratterizzata da terrazze naturali a mare, con area ancora allo stato vergine e macchie di vegetazione con specie arboree in via di estinzione quali il pino di Aleppo.

V1 è l'esigenza di tutelare le pregevoli valenze ambientali della zona su indicata, nonché quella di conservare l'indiscussa panoramicità dei luoghi medesimi.

Nel parere di Codice Ministero (espresso con verbale della Commissione speciale V.I.A. in data 8 marzo 2005), il valore paesaggistico di quelle zone viene conservato dalla scelta (nel preliminare) delle gallerie profonde. Alcune prescrizioni della Commissione, recepite nella delibera CIPE 10/3/2007, hanno per oggetto proprio la salvaguardia di quelle zone, disponendo ripristini paesaggistici mitiganti dell'impatto per le opere visibili (Viadotti, imbocchi delle gallerie).

C'è in verità una sola considerazione nel parere del Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.I.A. dell'8 marzo 2005), che ritiene compatibile l'opera del progetto preliminare con il vincolo paesaggistico di cui è evidentemente al corrente:

2.6. Paesaggio

Nel tratto settentrionale dell'opera -da Roseto capo Spinito a Trobisce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fionne, soprattutto nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (terrazze in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico)..... Per il resto, in circostanza che in questo tratto l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria riduce i costi nel quadro della compatibilità con esigenze di tutela del paesaggio.

La stessa Commissione, nel suo richiamato parere, risponde a una osservazione circa l'interferenza dell'opera con i terrazzi marini, costituenti l'elemento paesaggistico di maggior pregio della zona e in parte sottoposti a vincolo ambientale, per i quali sarebbe insostenibile l'impatto visivo ed estetico del tracciato prescelto in continuità del paesaggio, sostenendo: *"la strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la pianura della infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico".*

Ma il progetto definitivo scardina del tutto quella considerazione e quella risposta, perché su quelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ora non sono più previste gallerie, bensì curve longitudinali del suolo con trincee a cielo aperto, gallerie artificiali di superficie, viadotti con pile altissime (ben oltre le altezze di cui la Commissione V.I.A. si allarmava), cioè importanti interruzioni di continuità paesaggistica.

Se la proposta di progetto definitivo toglie le gallerie profonde e le trasforma in trincee a cielo aperto, il vincolo paesaggistico delle zone sottoposte a vincolo non potrà certo essere salvaguardato con ripristini mitiganti contenuti su 11,407 km di trincee.

La feria longitudinale che incide su quelle terrazze resterebbe poraneamente, non solo con riguardo alle superfici direttamente interessate agli scavi permanenti (trincee, che spesso determinano discontinuità nell'ambito della stessa azienda agricola), ma anche con riguardo alla continuità paesaggistica interrotta anche dall'altezza dei viadotti sui terreni inseriti nella zona vincolata.

UN ESEMPIO PARTICOLARE

La Torre di Albidona, torre di guardia trecentesca restaurata nel rispetto delle caratteristiche originarie e annoverata fra le dimore storiche ed è oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 10, comma 3, lettera a), Titolo I, Capo I, del decreto legislativo 22 aprile 2004, n. 42 (vincolo introdotto da ultimo con decreto n. 236 del 8/11/2012 (Direzione Generale Beni culturali e paesaggistici della Calabria), insiste a una vena superiore di rispetto circostante.

La particella catastrale 104, inserita nel vincolo archeologico-storico-culturale appena richiamato, e che inoltre è completamente inserita in area SIC, sarà lambita dalla posa del cantiere Anas con stazione di betonaggio, che appoggerà i suoi numerosi, ingombranti, polverosi e inquinanti impianti su aree particelle completamente appartenenti all'area vincolata SIC in prossimità del Torre Aveva.

Osservazione 4 - È obbligatoria la coerenza del ministero dei beni culturali e del paesaggio

Anas ha considerato il vincolo paesaggistico -anche nel progetto preliminare- come uno dei tanti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni. In questo caso, dovrebbe invece essere trattato non come un elenco di particelle catastali da confrontare con le norme tecniche dei piani urbanistici, ma come un insieme armonico di unica emergenza ambientale da tutelare, per usare le parole del Ministero dei Beni Culturali nell'apporre il vincolo: "un complesso collinare paesistico dalle caratteristiche morfologiche omogenee e paesaggisticamente rilevanti".

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.

Si ritiene che l'entrata in vigore, a regime (dal 1° gennaio 2010), dell'art. 146 sulla disciplina autorizzatoria prevista dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (L. n. 22 gennaio 2004, n. 42), dovrebbe coinvolgere il Ministero dei Beni Culturali sull'atto autorizzatorio di base, per la sua doppia valenza di "mero amministrativo" (e non più un sindacato di mera legittimità, nell'espressione dei nuovi poteri di cognizione del vincolo paesaggistico (art. 146 d.lgs 42/04), con il correlativo potere di annullamento ad estrema difesa del vincolo paesaggistico (su cui Cons. Stato, Ad. plen., 14 dicembre 2001, n. 9).

LE AREE SIC E ZPS

Le aree SIC e ZPS sono trattate con più attenzione, ma sempre e solo nell'ottica del ripristino ambientale post-operam. Anche le norme di gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devotano poi si ripartono i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevengono che si operi esclusivamente in una direzione di tutela e salvaguardia.

compensazioni e nelle azioni di ripristino ambientale?
GLI IMPEGNI DI ANAS PER I RIPRISTINI POST-OPERA
 Nello studio d'impatto ambientale e nel manuale di gestione ambientale si dedica molto spazio ai ripristini post-operam. Cedeo Ministero dovrebbe trovare metodi cogenti per imporre all'Anas la manutenzione anche dopo la fine di tutti i lavori e l'abbandono dei cantieri. A giudicare da come vengono attualmente mantenute le scarpate delle strade Anas, le aree interne agli anelli di viaticolo e i reliquati, ci sarebbe da preoccuparsi moltissimo. Degrado, incendi, erbacce, rifiuti abbandonati: questa è la gestione ambientale dell'Anas.

Osservazione 5 - Per capire bisogna vedere
 Osservo che per un giudizio obiettivo e motivato finalizzato a stabilire il destino di questo territorio (che ha come unica risorsa il clima mite, l'ambiente, il paesaggio, i panorami, anche nell'ottica dell'unico futuro possibile nel rilancio dello sviluppo economica basato su un turismo eco-compatibile) la Commissione, o almeno qualche suo membro, dovrebbe recarsi sul posto e constatare *de visu* il contesto che l'Anas si sta apprestando a violentare.
 D'altronde si parla di un Ente che non ha esitato a stendere il suo nastro d'asfalto in mezzo agli scavi di Siboni, interrompendo a metà la zona archeologica. Spero che qualcuno la fermi.

6-Elementi cogitivi valutativi sull'azienda agricola di mia proprietà
 La mia azienda in Calabria, sull'Alto Jonio costentino è un'isola di verde che arriva fino al mare, ricavata dagli Avi e che ho cercato di migliorare sempre, nell'ottica di preservare l'integrità e di difenderla da ogni aggressione.
 Passando per tonno, ho rinunciato alle aree fabbricabili che il Comune aveva previsto sulle mie terrazze naturali degradanti a mare. Ho coinvolto i proprietari confinanti e acquistato nuovi terreni limitrofi, allo scopo di dare un senso compiuto al territorio, che ha un futuro anche economico solo nella salvaguardia paesaggistica ed eco-sostenibile.
 Non so quanti alberi e cespugli e fiori ho piantato negli anni per implementare un parco mediterraneo. Sull'intera azienda c'è il vincolo paesaggistico ai sensi della Legge 1497/39, rinovato con il vincolo "Galasso". Sulla parte che confina con la foce del vicino Torrente Avena, c'è l'area SIC e in parte ZPS (sito di interesse comunitario per la protezione della flora e fauna autoctone, nell'ambito della direttiva Natura 2000 della UE).
 Ho acquistato un bosco comunale sotto l'azienda per impedire probabili velleità edificizie di altri. Lo scopo della mia vita è stato quello di conservare quest'isola e fare in modo che anche i miei successori non osino stravolgerne gli scopi, tutelando quest'azienda con e di migliorarne le caratteristiche solo in direzione di rispetto ambientale.
 I flori del nostro agriturismo l'hanno considerato spesso una specie di paradiso terrestre e tornano per la pace, i panorami, le passeggiate nel verde, i profumi della macchia, il silenzio. Di recente ho affittato il terreno a un gruppo di persone animate dal concetto condiviso di bellezza. Anche loro stanno svolgendo i necessari interventi di ripristino fabbricati e di mantenimento agricolo, secondo criteri compatibili con gli obiettivi compatibili. Negli ultimi due anni sono stati piantati quasi 50 ettari di fruttici biologici specializzati.
 E ora l'ANAS, stravolgendo il progetto preliminare risalente al 2003 (già sceltico per la scelta di un percorso inoppugnato di per sé devastante della fascia costiera dell'alto Jonio costentino, ma che per fortuna nella mia azienda passava in galleria naturale profonda e la lambiva con il viadotto sul torrente Avena, alto al massimo 16,5 m), ha fatto partire le procedure studiate di un progetto esecutivo che trasforma: a) il viadotto sul torrente Avena in altissimo ponte in salita con piloni di oltre 100 metri; b) la galleria naturale profonda che lasciava intatta la copertura del suolo e abbastanza lontane le fonti di inquinamento e rumore; in un tratto di galleria artificiale per 200 m. e il resto - con attraversamento longitudinali - con trincee di cemento a cielo aperto. La mia azienda viene spezzata in due, passando l'ANAS con la trincea di cemento a cielo aperto a pochi metri dal centro agriturismo (dalla piscina, dal ristorante), interrompendo il collegamento con gli ettari più a monte, piazzando un bel cantiere per tutta la durata dei lavori con betoniere, via vai di mezzi, rumore, polveri, ingombro visivo terribile, proprio all'ingresso dell'azienda, occupando ettari di fruttici specializzati appena piantati, appena al confine della superficie limitrofa alla Torre di guardia trecentesca che dà il nome al luogo, vincolata come bene artistico-culturale. Inserisco alcune immagini dell'azienda, pregando Vi di immaginarla attraversata dalle trincee dell'ANAS.
 Inoltre, dentro la mia azienda, si prevede di interrompere e spostare il metanodotto Snam, a favore del passaggio della nuova strada, con nuovi espropri, nuove occupazioni di terreno fertile, nuove spese di denaro pubblico.
 Ho lottato contro questo progetto fin dall'inizio. Non discutendo la validità dell'opera, ma il percorso scelto, il rifiuto di alternative valide, lo sperpero di denaro pubblico, lo scempio del paesaggio, la ferita a un territorio che ha come unica risorsa l'ambiente, i panorami, le terrazze naturali per un futuro di turismo sostenibile.
 La mia lotta non ha mai messo davanti i miei interessi personali, bensì la salute del territorio e la difesa del suo unico futuro possibile anche economico, basato sull'offerta di un ambiente pulito, quasi intatto nelle sue caratteristiche peculiari, di fronte al quale l'Anas a quanto pare resta del tutto indifferente ed aggressiva.
 Osservo che dal Ministero dell'Ambiente avrei aspettato valutazioni più severe in sede di esame del progetto preliminare e che mi aspetto ora, sulla richiesta di compatibilità ambientale firmata alle varianti, una radicale presa di posizione contro la tracotanza di chi - facendosi scudo di leggi complacenti, procedure facilitanti e complicità istituzionali - calpesta i diritti dell'ambiente e il diritto all'ambiente.

OSSERVAZIONI TIPO 6

Il sottoscritto dott. Francesco Tucci, medico pensionato, attualmente imprenditore agricolo a titolo principale (vedi annesso IV/A) proprietario della azienda agricola "La Lisa" in territorio di Amendolara (CS), interessato al progetto di cui sopra in qualità di esportando, espone qui le sue "osservazioni" al progetto medesimo per quanto attiene al territorio di sua proprietà. Permesso che l'arrivo al pubblico sapere come il trito della burocrazia, con i frequenti ricorsi a norme e delibere che confondono le idee probabilmente con lo scopo di distrarre l'attenzione su quanto in esso realmente contenuto.

premesso ancora che il territorio di Amendolara Marina è attraversato nella mia proprietà già dalla ss 106 e da una sua "variante" ancora non completata per cui non si capisce come e perché la progettazione di una 106 ter, una autentica degravazione di un territorio agricolo, premessa anche che comprendiamo i fini ricondotti da una opera relativamente utile sotto il profilo della viabilità, ma certamente utile a chi progetta e realizza a spese nostre una iniziativa contro cui ci sentiamo impotenti a ricorrere.

In merito al punto 5.5: il territorio è stato attentamente esaminato anche con approfondita visita dei luoghi.

In merito al punto 5.6: le interferenze con il territorio sono state significativamente ridotte nel corso dell'istruttoria con ottimizzazioni piano-altimetriche e con la sostituzione di numerosi trati in trincea con gallerie artificiali.

CONTRADDIZIONI

Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato piano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il PropONENTE ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento e a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva, da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendono complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quali: la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfiti, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.

Nel corso dell'istruttoria della procedura VIA in esame sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto

<p>N.</p> <p>6</p>	<p>OSSERVAZIONI TIPO 6</p> <p>Il sottoscritto dott. Francesco Tucci, medico pensionato, attualmente imprenditore agricolo a titolo principale (vedi annesso IV/A) proprietario della azienda agricola "La Lisa" in territorio di Amendolara (CS), interessato al progetto di cui sopra in qualità di esportando, espone qui le sue "osservazioni" al progetto medesimo per quanto attiene al territorio di sua proprietà. Permesso che l'arrivo al pubblico sapere come il trito della burocrazia, con i frequenti ricorsi a norme e delibere che confondono le idee probabilmente con lo scopo di distrarre l'attenzione su quanto in esso realmente contenuto.</p> <p>premesso ancora che il territorio di Amendolara Marina è attraversato nella mia proprietà già dalla ss 106 e da una sua "variante" ancora non completata per cui non si capisce come e perché la progettazione di una 106 ter, una autentica degravazione di un territorio agricolo, premessa anche che comprendiamo i fini ricondotti da una opera relativamente utile sotto il profilo della viabilità, ma certamente utile a chi progetta e realizza a spese nostre una iniziativa contro cui ci sentiamo impotenti a ricorrere.</p>	<p>CONTRADDIZIONI</p> <p>Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato piano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il PropONENTE ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento e a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva, da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendono complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quali: la presenza di gas metano e idrogeno solforato in forma distribuita per una discreta estensione lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfiti, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.</p> <p>Nel corso dell'istruttoria della procedura VIA in esame sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto</p>	<p>13</p>
--------------------	---	---	-----------

<p>Porgo qui le mie inutili "osservazioni" all'ANAS, richieste per mera formalità burocratica. Ma i funzionari competenti (cui invio le mie osservazioni), cosa ci sanno a fare?</p> <p>A) Le varianti approntate al progetto iniziale, non rispettano, sotto il profilo dell'impatto ambientale, archeologico e paesaggistico, le opere prospettate nei preliminari e nel quale si prevedeva la realizzazione di percorsi in tunnel, invece delle devastanti trincee a cielo aperto.</p> <p>B) Che tutto l'agro di Amendolara, per ricchezza di reperti e ritrovamenti di epoca preletnica, romana e della stirande, ha sempre costretto gli agricoltori ad intercettare e chiedere consenso alla Sovrintendenza ai Beni Archeologici della Calabria per ogni lavoro di scasso o di piantumazione che non fosse superficiale.</p> <p>C) Che anche le Amministrazioni Comunali succedutesi nel tempo hanno dovuto rispettare nei loro piani di sviluppo questi obblighi di rispetto.</p> <p>D) Esaminato il progetto definitivo, si costata che le motivazioni addotte dall'ANAS, per le modifiche approntate sul progetto preliminare, rispondono solo alla logica di mantenere il corso nei limiti di spesa originali, a discapito della natura del territorio, delle ricchezze territoriali, peggiorandone irrimediabilmente l'impatto ambientale: si tratta di scelte progettuali dipendenti dalla necessità di mantenere il corso complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assegnati. Ecco come motivare la semplicistica decisione di fare meno gallerie, per spendere meno.</p> <p>E) Sotto il profilo generale si osserva che il progetto definitivo toglie ogni possibile speranza di progresso agricolo per trasformare il territorio in una inutile rete stradale, peraltro nella zona a cielo aperto, e non in galleria nei tratti oggetto di vincolo paesaggistico.</p> <p>F) Il territorio di mia proprietà era destinato a breve ad una coltivazione arborea intensiva di frutta (peschieto ed albicocchetto) che avrebbe dato lavoro e reddito a una decina di famiglie progetto che va a monte visto che l'esproprio attraverso tutta la piana interessata, insistente proprio su una iniziativa agrituristica che data da oltre dieci anni e che verrebbe i clienti distratti dai cantieri e propensi a scegliersi un altro agriturismo.</p> <p>Poco importa agli espropriatori, ma sarà certo motivo di contrasto ben documentato sul quantum di indennizzo che pretendono anche a costo di esaurire i tre gradi di giudizio previsti dalla legislazione italiana.</p> <p>L'impatto ambientale, assolutamente negativo, è lamente evidente che non merita ulteriori commenti, oltre che sospende di fatto, con i cantieri all'opera, qualsiasi coltivazione agricola e di riflusso l'attività agrituristica - chi sa per quanti anni. Tra l'altro, il cosiddetto "impatto ambientale" - eufemismo di comodo - non sarà preso in considerazione da chi ha ben altri interessi da perseguire e tutelare.</p> <p>Prevedo poi che l'esproprio si concluderà amministrativamente come già avvenuto in precedenza, dato che l'ANAS ci ha già corrisposto una indennità al termine di trenta anni (dieci trenta) di cause ed appalti dovuti arrivare fino alla Corte di Cassazione, per la costruzione della variante e della strada 481 che dalla Marana di Amendolara porta al Paese.</p> <p>Ne beneficavano forse i conti o addirittura i promossi.</p> <p>Cosa dire altro? Che pessimisticamente non mi aspetto una risposta accettabile: perché certi argomenti non sono utili affrontare alla pari con una controparte.</p> <p>Pertanto: buon lavoro !</p>	<p>Definitivo. Specificatamente nel tratto in territorio di Amendolara parte delle trincee sono state sostituite con gallerie artificiali con evidente riduzione di interferenze e occupazione di terreno.</p>
<p>N.</p> <p style="text-align: center;">OSSERVAZIONI TIPO 7</p>	<p style="text-align: center;">CONTRODEDUZIONI</p>
<p>La sottoscritta in qualità di: comproprietario di beni immobili ubicati in Comune di Albidona, 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;</p> <p>presenta con questo documento:</p> <p>Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo <i>Considerazioni sui impatti ambientali e funzionale alla azienda</i></p> <p><i>In conseguenza del eventuale realizzazione del progetto in oggetto:</i></p> <p><i>Descrizione dell'azienda:</i></p> <p>L'Azienda di cui sono comproprietaria, costituita da corpo unico di 23 ettari completamente inserita nel foglio 53 del Comune di Albidona, in gran parte verrebbe occupata in modo permanente per la realizzazione della SS106 Jonica di cui all'oggetto con relativi cantieri sui due versanti. L'azienda da anni è stata convertita a coltivazioni biologiche, in particolare 4 ettari di uliveto vengono coltivati secondo i disciplinari del Centro di ricerca per l'olivicoltura e l'industria olearia di Rende (CS) in particolare in accordo al progetto CERTOLI, per la certificazione della composizione varietale dell'origine geografica e dell'assenza di prodotti di sintesi negli OLI extravergini di Oliva; infatti l'olio prodotto risulta di qualità eccellente non solo per quanto riguarda le caratteristiche organolettiche ma anche per l'assenza di agenti chimici, come riscontrato dalle analisi chimiche effettuate ogni anno dall'ente di ricerca.</p> <p>Altri 4 ettari, che risultano particolarmente adatti sia per la colcozione del territorio sia per il fatto di essere inserite in aree di coltivazione biologiche, vengono abitualmente coltivati ad ortaggi misti. Il centro aziendale, costituito da: abitazione, stalla, magazzini e annessi rustici è stato realizzato secondo i principi della funzionalità aziendale e del rispetto ambientale; infatti la stalla i magazzini ed i nuovi arredi, sono stati realizzati in muratura e con copertura tipica del paesaggio contro la tendenza prevalente di utilizzare strutture prefabbricate e/o metalliche più economiche ma a forte impatto ambientale.</p> <p>Molte aree sono state consapevolmente sottratte alle coltivazioni per essere destinate a zone verdi per mitigare l'impatto visivo delle costruzioni, per la stessa finalità i fabbricati sono stati realizzati cercando di limitare l'altezza massima (semiterrati e livellamenti con relativa riduzione della quota del terreno).</p> <p>Al fine di valorizzare le risorse ambientali e paesaggistiche e preservare una possibilità di integrazione del reddito aziendale, sono state messe in atto le attività preliminari per la realizzazione di un agriturismo di 15 posti letto.</p> <p>In particolare è stata effettuata l'iscrizione dell'azienda presso l'elenco regionale delle aziende agrituristiche ed inoltre è stato approntato il progetto per la ristrutturazione dei fabbricati da adibire a mini appartamenti.</p> <p><i>Impatti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Con l'eventuale realizzazione della SS 106 Jonica, l'azienda verrebbe "spaccata" in due parti, ma soprattutto tutte le attività in essere e potenziali verrebbero compromesse pesantemente ed inevitabilmente NON È POSSIBILE IMMAGINARE UNA RIPRESA NORMALE DELLA CONDIZIONE AZIENDALE. DOPO I LAVORI DI ANAS, ANAS ROVINA TUTTA LA MIA AZIENDA E NON PUÒ LIMITARSI A PROPORRE RISTORI FINANZIARI O RIPRISTINI-MITTIGAZIONI POST OPERAM 	<p>Nel corso dell'istruttoria VIA è stato approfondito il tracciato pianaltimetrico nel tratto di attraversamento del Comune di Albidona tenendo conto delle prescrizioni della delibera CIPE 103/2007 e di vincoli paesaggistici. Il quadro prescrittivo prevede di ottimizzare il tracciato e il posizionamento dello svincolo di Albidona al fine di limitare le interferenze con il territorio e specificamente con le aree paesaggisticamente vincolate.</p>

<p>Di seguito in sintesi indico solo alcuni effetti "negativi" che impedirebbero la sopravvivenza dell'azienda stessa: No agriturismo per rumore, inquinamento, pescaggio, panorama - infatti il viadotto "Formo" partirebbe appena a sud del centro aziendale sede della struttura da adibire ad agriturismo (e dopo l'innalzamento della livellera, con altri piloni), ingombrando di fatto la visuale verso il mare ed il panorama tutto, senza considerare l'impatto della trincea che oltre l'ingombro fisico provocherebbe rumori, polveri, inquinamento, e che nessun tipo di intervento mitigante potrebbe risolvere tantomeno quelli promessi da Anas: No biologico per evidenti motivi: Scoporimento dell'azienda con fondi interclusi e quindi evidenti maggior costi di gestione e quote di ammortamento: ...e via dicendo</p> <p>CHIEDO A GLI ESPERTI DELL'ANAS QUALI SONO I POSSIBILI INTERVENTI A QUESTE DEVASTAZIONI.</p> <p>Quindi, la proprietà perdurà completamente valore da ogni punto di vista, e inoltre non ci sarà motivo di apprezzare la sua totale immersione in un ambiente naturale visto che in contiguità con la trincea la renderà impenetrabile anche a scopo di abitazione o di futura fruizione turistica. I danni sono quindi irreparabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - I Ministri dell' Ambiente e dei Beni culturali devono constatare quanto osservato. - Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico che protegge tutta la vasta superficie di cui fa parte anche la mia azienda, credo che esso debba essere visto nell' insieme dei presupposti che ne hanno motivato i vincoli sulla vasta area di appartenenza, ma al tempo stesso che anche i colpi mortali alla mia piccola azienda debbano significare qualcosa nella valutazione di Colderi Ministri. Se molte aree sottoposte a vincolo sono state preservate, il merito è anche di tanti piccoli agricoltori come me che non hanno mai forzato gli aspetti naturali e hanno continuato ad assecondarli nello svolgimento di attività compatibili. - Mi oppongo con tutte le forze all' esecuzione di un' opera concepita unicamente per distruggere, quando esistono alternative di tracciato meno impattanti, specialmente in questa zona, già deturpata da infrastrutture parallele coesistere e dove la costruzione di sole altre due corsie sarebbe certamente più auspicabile. 	<p>15</p>
<p>• Sul progetto definitivo nel suo complesso. Si tratta di un NUOVO PROGETTO. Le varianti peggiorative apportate al progetto preliminare incidono sull' assenza del contenute 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.</p> <p>Lo stesso estensore del progetto, a pag. 11 della richiamata relazione generale, afferma che: <i>"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 piano altimetriche di tracciato."</i></p> <p>Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la livellera, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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%) <p>Il progetto definitivo trasforma quell' opera, che, dopo l' "innalzamento della livellera" (cioè spostando tutte le quote) ha i seguenti connotati (pag. 61 della relazione generale del progetto):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 altimetriche, 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). <p>La differenza più incidente riguarda il 66% del tracciato che passa da gallerie naturali profonde e 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).</p> <p>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.</p> <p>Per apprezzare tali distinzioni, occorre leggere tutte le tavole tecniche del progetto.</p> <p>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.</p> <p>A pag. 10 della relazione generale Anas s.p.a. s'evia però che <i>si tratta di scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assentiti.</i></p> <p>Dunque, si sono cercati gli appigli tecnici per motivare la sempiterna decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?</p> <p>2) Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. non si richiederà la compatibilità ambientale del progetto definitivo per le sole varianti.</p> <p>L' impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull' intero intervento.</p> <p>Si dissestano pertanto della decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilità ambientale del progetto solo per le parti in variante.</p> <p>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.</p> <p>Serve una nuova VIA per l'intera opera</p> <p>Il Ministero dell' Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale V.I.A. 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.</p> <p>Sia la normativa (articolo 185, D.lgs 163/2006) sia una consolidata giurisprudenza prevedono che la grande opera pubblica approvata con progetto</p>	<p>Si rinvia alle controdeduzioni n.1 relativamente alle scelte del progetto definitivo e alle integrazioni e modifiche introdotte in corso di istruttoria VIA.</p> <p>15</p>

15

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

<p>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.</p> <p>3. Osservazioni sui documenti "AMR" (studio d'impatto, monitoraggio, relazione paesaggistica, sintesi non tecnica)</p> <p>Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto del 11 aprile 1990 sul territorio in cui si trova la mia proprietà, si basa sull'apprazziamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline degradanti a mare, dei boschi di pino d'Alpeppo e delle finiture con splendidi calcachi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in assoluto più belli ed identitari delle coste joniche.</p> <p>Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.L.A. del 3 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che "nel tratto settentrionale dell'opera - da Rostio capo Spulico a Trebisacce - il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle finiture, soprattutto, nei tratti dello scoppio che si sviluppano lungo i versanti marini (terrazze 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 nel quale essa configuri con esigenze di tutela del paesaggio.</p> <p>La stessa Commissione, si rincuora, ammettendo, sulla base del progetto preliminare "la strada si sviluppa, prevalentemente in galleria quando la pianimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico".</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il vincolo paesaggistico - apposto su interi fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albiddona e Amendolara, in base alle Leggi 1497/1939 e 43/195- per stato motivato da un insieme di caratteristiche che rendevano quei luoghi vincolati "un unicum" da preservare.</p> <p>Mentre lo si è considerato - anche nel progetto preliminare - come uno dei tanti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni. Gli accenti 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 opera. 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).</p> <p>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 "siproo ambientale", incidendo moltissimo su tutti gli aspetti valutabili ai fini dell'impatto.</p> <p>Colpisce la superficialità con cui l'Amas, 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.</p> <p>Si richiama la Commissione a confrontare le proprie valutazioni con il parere espresso con verbale del 3 marzo 2005 sul progetto preliminare, con le considerazioni di Amas nell'attuale "sintesi non tecnica". Il buon senso suggerisce a chiunque di considerare le soluzioni antitetiche.</p> <p>Io sostengo: nella sua qualità di proprietario di beni immobili ubicati in Comune di Albiddona, interessi direttamente dell'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto Amas in oggetto, entro i termini stabiliti dall'Avviso al pubblico pubblicato il 9 febbraio 2014, presento con questo documento:</p> <p>Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni prioritari, risolutivi e quindi dirimenti sulla proposta di progetto definitivo, confrontati con le prescrizioni di Codesto Ministero sulla V.L.A.</p> <p>Che aveva accompagnato l'approvazione del progetto preliminare, come recepita dalla Delibera CIPE n. 103/007.</p> <p>Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni prioritari, risolutivi e quindi dirimenti sull'impostazione procedurale di ANAS s.p.a. Nel considerare inopportuna la richiesta della compatibilità ambientale del progetto definitivo per le parti in variante rispetto al preliminare;</p> <p>Osservazioni particolari sullo "studio di impatto ambientale" e sul " manuale di gestione ambientale" che compiono la proposta di progetto definitivo;</p> <p>Elementi cognitivi e valutativi sull'azienda agricola di mia proprietà.</p> <p>Osservazione 1 - Sintesi di un NUOVO PROGETTO</p> <p>La proposta di progetto definitivo non è il preliminare con qualche piccola modifica: è un nuovo progetto, che mantiene solo il tracciato come affidato con il preliminare, nei confronti del quale è vanificato ogni assetto sovrorchestrato precedente.</p> <p>Le caratteristiche apprezzate da Codesto Ministero nel parere positivo alla V.L.A. Sono state per lo più peggiorate nel definitivo, soprattutto nell'ottica dell'impatto ambientale.</p> <p>Si rilevano pretese le motivazioni alle varianti, afferenti agli esiti dei rilievi geognostici, posto che la stessa pregiudiziale ammessa da ANAS e l'insufficienza delle risorse per l'esecuzione dell'intera opera, e che l'intero progetto è stato redatto con osservanza all'esigenza di risparmiare costi, tagliando le opere più costose. Dunque, a guidare le scelte tecniche - che dovrebbero essere obiettive ed indipendenti - sarebbe l'input del quadro finanziario. Le varianti peggiorative apportate al progetto preliminare incidono sull'essenza del contenuto dell'opera, con l'esecuzione di nuove categorie di lavori (nella sostanza tra loro opposte: su un percorso totale di 38km. 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, sopratutto peggiorandone l'impatto ambientale.</p> <p>BASI DELL'ASSUNTO</p> <p>Dalla tabella di pag. 62 della "relazione generale del progetto esecutivo e evidente la portata delle modifiche (quantitative e qualitative), che sono parziali rissunte nel periodo (pag. 45, cap.10 della stessa relazione). "Quindi alla luce dei conseguenti provvedimenti progettuali resti necessari a seguito dei risultati e dei riscontri emersi dalle indagini, studi, ed approfondimenti eseguiti nella fase di redazione del Progetto Definitivo, e considerazioni, l'impellente necessità di limitare lo sviluppo dei tratti in galleria naturale, si è ritenuto di adottare dapprima una variante amministrativa relativa alla tratta compresa tra il km 15+700 ed il km 31+500 dell'Opera, e successivamente un'altra variante, sempre al fine di contenere lo sviluppo dei tratti a loro carico, relativa alla galleria Rostio, che ricade nella successiva tratta compresa tra il km 31+500 ed il limite settentrionale della commessa.</p> <p>Lo stesso esponente 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 piano altimetriche di progetto".</p> <p>Il significato concreto e che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i comotari, è stato sviluppo, alzando la livellera, cioè portando i</p>	<p>Si rinvia alle controdeduzioni 7.1 e 7.2.</p>
<p>7.3</p>	

manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti. Buona parte delle Vostre prescrizioni sull'approvazione del preliminare riguardavano modalità di esecuzione, tenuto conto di un tracciato prevalentemente in gallerie naturali profonde che poco alterava - se non negli imbocchi delle gallerie e nei nuovi viadotti mantenuti ad altezze compatibili - il soprassuolo e la continuità paesaggistica, ma dando per scontato il passaggio in galleria per i chilometri allora indicati.

DAL PRELIMINARE AL DEFINITIVO - MODIFICHE SOSTANZIALI

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 viadotto km. 4,846 (12,8%)
- tratte in galleria km. 12,704 (33,4%)
- Il progetto definitivo trasforma quell'opera, che, dopo l'"inallungamento della livellera" (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) (bilancio 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).

N.B. Nel progetto definitivo non viene individuata la voce "trincee", 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.

POCA TRASPARENZA

Questo porta ad osservare che anche nell'elaborazione testuale, il progetto definitivo dell'Anas non consente un preciso confronto del primadotpo, lasciando intendere che anche la stessa stima del progetto definitivo tende 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 di scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assunti.

Dunque, si sono cercati gli appigli tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno. (In caso contrario, cioè se il peso dell'esito delle nuove indagini geognostiche è tale da motivare lo stravolgimento del progetto, i casi sono due:

- 1) le stesse indagini fatte dieci anni fa non erano attendibili;
 - 2) in dieci anni il territorio ha subito modificazioni geologiche straordinarie).
- La verità è che il progetto preliminare doveva essere orientato a fare le gallerie, la penuria delle risorse finanziarie dell'attuale momento di crisi orienta viceversa la proposta di definitivo a non fare le gallerie. Questa da sola dovrebbe essere una ragione pregiudiziale per mettere in dubbio tutte le scelte tecniche operate da ANAS per questo Megalotto 3.

Ci sono pronunciamenti e sentenze dell'*Autorità sui Contratti Pubblici* (A.V.C.P.) circa le varianti sostanziali del progetto definitivo rispetto al preliminare.

Osservazione 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, tanto da delineare un contesto d'impatto completamente stravolto. 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.

Serie 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, D.lgs 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 si riscontra in questo caso. A sostegno di questa osservazione, elenco elementi utili di giurisprudenza:

- Consiglio di Stato, sentenza n. 6667 del 2012;
- Consiglio di Stato, sentenza n. 275795, 25 gennaio 1996;
- Consiglio di Stato, sez. IV, 22 luglio 2003, n. 3917;
- Consiglio di Stato, sez. V, 11 luglio 2002, n. 3917;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 10 giugno 2004, causa C-87/02;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 11 agosto 1993, causa C-431/92;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 16 settembre 1999, Causa C-443/97;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 20 settembre 2007, Causa C-304/05;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 21 settembre 1999, Causa C-392/96;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 24 ottobre 1996, Causa C-72/1995;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 2 giugno 2005, Causa C-83/03;
- Corte di Giustizia delle Comunità Europee, sentenza del 9 agosto 1994, Causa C-396/92;
- T.A.R. Emilia Romagna, Bologna, Sez. I, sentenza n. 710 del 9 maggio 2002;
- T.A.R. Lazio - Roma, sezione III, 8 agosto 2006, n. 7098;
- T.A.R. Lazio - Roma, sezione III ter, 4 gennaio 2006, n. 82;

Osservazione 3 - 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.

V

15

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten signature

Si disse bene 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'istituzione, 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 183, D.Lgs. 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 sostanziale 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 seguito.

Osservazioni 4 - Documenti "AMB" (studio d'impatto, monitoraggio, relazione paesaggistica, sintesi non tecnica)

Il vincolo paesaggistico, appreso dal Ministero dei Beni Culturali con decreto dell'11 aprile 1990 sul territorio in cui si trova la mia proprietà, si basa sull'apprazziamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline degradanti a mare, dei boschi di pino d'Aleppo e delle fime con splendori calcarei 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 *nel tratto settentrionale dell'opera - da Roseto capo Spigno a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fime, soprattutto nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (servizi 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 configuri con esigenze di tutela del paesaggio".*

La stessa Commissione, si rinfaccia, ammettendo, sulla base del progetto preliminare "la strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la pianimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico". Ma il progetto definitivo scardina del tutto quegli spunti di confronto, perché su quelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ora sono previste esure 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 - appreso 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 unico" 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 accenti 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'appraccio è dunque: "prima rovino, poi ripristino" (per nulla coerente con il senso del vincolo, e soprattutto contrastante con il comportamento richiesto ai privati).

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 considerare soluzioni antitetiche.

Considerazioni finali su impatti ambientali e funzionali sull'azienda in conseguenza del progetto in oggetto:

Descrizione dell'azienda

La mia azienda nata in proprietà costituita da corpo unico di 23 ettari, completamente inserita nel foglio 53 del Comune di Albidona, in gran parte verrebbe occupata in modo permanente per la realizzazione della SS106 portica di cui all'oggetto con relativi cantieri sui due versanti. L'azienda da anni è stata convertita a coltivazioni biologiche, in particolare 4 ettari di uliveto vengono coltivati secondo i disciplinari del Centro di ricerca per Pollicoltura e Pomicoltura di Rendè (CS) in particolare in accordo al progetto CERTOLI, per la certificazione della composizione varietale, dell'origine geografica e dell'assenza di prodotti di sintesi negli OLI extravergini di Oliva; infatti l'olio prodotto risulta di qualità eccellente non solo per quanto riguarda le caratteristiche organolettiche ma anche per l'assenza di agenti chimici, come riscontrato dalle analisi chimiche effettuate ogni anno dall'ente di ricerca.

Altri 4 ettari, che risultano particolarmente adatti sia per la vocazione del territorio sia per il fatto di essere inserite in aree di coltivazione biologiche, vengono abitualmente coltivati ad ortaggi misti mentre la restante parte risulta essere seminativo arboreo.

Il centro aziendale, costituito da: abitazioni, stalla, magazzini e annessi rustici è stato realizzato secondo i principi della funzionalità aziendale e del rispetto ambientale, infatti la stalla, i magazzini ed i ricoveri attrezzi, sono stati realizzati in muratura e con copertura tipica del paesaggio contro la tendenza prevalente di utilizzare strutture prefabbricate e/o metalliche più economiche ma a forte impatto ambientale.

Molte aree sono state consapevolmente sottratte alle coltivazioni per essere destinate a zone verdi per mitigare l'impatto visivo delle costruzioni; per la stessa finalità i fabbricati sono stati realizzati cercando di limitare l'altezza massima (seminterrati e invelamenti con relativa riduzione della quota del terreno).

Al fine di valorizzare le risorse ambientali e paesaggistiche e preservare una possibilità di integrazione del reddito aziendale, sono state messe in atto le attività preliminari per la realizzazione di un agriturismo di 15 posti letto. In particolare è stata effettuata l'iscrizione dell'azienda presso l'elenco regionale delle aziende agrituristiche ed inoltre è stato approntato il progetto per la ristrutturazione dei fabbricati da adibire a mini appartamenti.

Impatti:

Con l'eventuale realizzazione della SS 106 Ionica, l'azienda verrebbe "spezzata" in due parti passando con la trincea di cemento a cielo aperto a pochi metri dal centro aziendale ed interrompendo il collegamento a valle con la restante parte, ma soprattutto le attività in essere e potenziali verrebbero compromesse pesantemente ed inevitabilmente.

NON È POSSIBILE IMMAGINARE UNA RIPRESA NORMALE DELLA CONDIZIONE AZIENDALE, DOPO I LAVORI DI ANAS.

ANAS ROVINA TUTTA LA MIA AZIENDA NORMALE PUÒ LIMITARSI A PROPORRE RISTORI FINANZIARI O RIPRISTINIMENTI POST OPERAM.

di seguito in sintesi indico solo alcuni effetti "ideali" che impadirebbero la sopravvivenza dell'azienda stessa:

-No agriturismo per rumore, inquinamento, passaggio panorami - infatti il Viadotto "Forno" partirebbe appena a sud del centro aziendale sede della struttura da adibire ad agriturismo (e dopo l'innalzamento della livellata, con alti piloni), impedendo di fatto la visuale verso il mare ed il

<p>8.2</p> <p>2. Sogli aspetti programmatici Aspetti programmatici: Opera assegnata senza completa copertura finanziaria. Indicati stralci costruttivi non corrispondenti a quote del finanziamento e non funzionali. Rischio di realizzare solo una parte dell'opera, privandola di effettiva fruizione. MOTIVAZIONI: Per stessa ammissione dell'Anas s.p.a. (pag. 220, paragrafo 15 della Relazione Generale, documento sigla A LO716C D 1301 T00 EG00 GEN RE 09 A) le delibere Cipe relative al finanziamento dell'opera non offrono la copertura necessaria. L'appalto è stato assegnato comunque per la "progettazione definitiva e la realizzazione con ogni mezzo" della nuova strada, riservandosi -nel caso di non reperimento o di reperimento parziale delle restanti risorse necessarie- di "procedere alla progettazione esecutiva della parte eseguibile con il finanziamento disponibile". Il rischio, non tenuto in conto, è che si realizzi un'opera senza imbocco né uscita, che resterà inutilizzata in quanto incompiuta (assurda la prescrizione di collegare le due esistenti incongrue con la rete viaria disponibile). Si considera al proposito che Anas dichiara che i soldi bastano a realizzare dal secondo al penultimo stralzo (non il primo, né l'ultimo). Si fa notare che l'ultimo stralzo (quello eventualmente da non costruire se non basteranno le risorse) corrisponde a un territorio in cui ancora si rimasta sulla vecchia strada e il tortuosa statale 106 Jonica, mentre sul resto del tracciato è attualmente fruibile la E90, con due larghe corsie. L'ultimo stralzo dovrebbe essere, pertanto, considerato prioritario da realizzare, nell'eventuale scelta ad escludendami. È comunque assurdo che si consideri "santificabile" un'opera priva della certezza finanziaria e soprattutto che si consideri urgente la sua realizzazione, adottando anche nella gestione dei vincoli provvedimenti all'esproprio, le procedure d'urgenza. NELLE MOTIVAZIONI DELLO OSSERVAZIONE N. 3, si forniscono elementi per recuperare risorse (probabilmente sufficienti per completare l'opera) modificando il tracciato. L'argomento dei finanziamenti Cipe sulle opere strategiche e sui numerosi progetti in Legge obiettivo avviati senza</p>	<p>Non di pertinenza MATTM.</p>
<p>8.1</p> <p>1. Sogli aspetti generali Aspetti generali: Vizio procedurale. Deposito documentazione VIA non contestuale. Avviso errato. Osservo che per la partecipazione del pubblico, i trenta giorni di legge (già dimezzati trattandosi di opera strategica in legge-obiettivo) dovrebbero decorrere dal giorno in cui il cittadino può effettivamente prendere visione della documentazione. Nell'avviso pubblico pubblicato dall'Anas ci sono notizie ed indicazioni NON VERE, evidenza che ostacola la partecipazione degli interessati. Il Ministero Ambiente fa decorrere i 30 giorni dal deposito della documentazione e non dalla effettiva possibilità di consultare i documenti. Dai 30 giorni di legge sono stati sottratti quindi quelli necessari alla verifica amministrativa. MOTIVAZIONI: Anas pubblica l'Avviso al Pubblico in data 10 febbraio 2014 su due quotidiani (Sole 24 Ore e Quotidiano di Calabria) annunciando in esso il contestuale deposito al Ministero Ambiente e la possibilità di visionare la documentazione sul sito www.va.minambiente.it. Nello stesso avviso si dice che i termini per le osservazioni decorrono dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico. Sul sito www.va.minambiente.it, il progetto in questione viene pubblicato solo in data 20 febbraio 2014 (ho controllato tutti i giorni, trovando fino al 19 compreso la notizia "documentazione non disponibile per verifica amministrativa"), comunicando che il deposito della documentazione è avvenuto il 14 febbraio 2014 (non contestualmente all'avviso) e che le osservazioni scadono il 16 marzo 2014 (30 giorni dal deposito).</p>	<p>Nell'istruttoria della Procedura VIA in esame si è tenuto conto di tutte le osservazioni pervenute.</p>
<p>N.</p> <p>OSSEVAZIONI TIPO 8</p>	<p>CONTRORDEDUZIONI</p>
<p>programma tutto, senza considerare l'impatto della trincea che oltre l'ingombro fisico provocherebbe rumori, polveri, inquinamento, e che nessun tipo di intervento mitigante potrebbe risolvere tantomeno quelli promessi da Anas: -No biologico per evidenti motivi: -Scomparsamento dell'azienda con fondi interclusi e quindi evidenti maggior costi di gestione e quote di ammortamento: -nessuna appetibilità di mercato per l'azienda: -ed altri effetti che per brevità non cito. CHIEDO A GLI ESPERTI DELL'ANAS QUALI SONO I POSSIBILI INTERVENTI A QUESTE DEVASTAZIONI. Quindi, la proprietà perderà completamente valore da ogni punto di vista, e inoltre non ci sarà motivo di apprezzare la sua totale immersione in un ambiente naturale visto che la contiguità con la trincea la renderà inaccessibile anche a scopo di abitazione o di futura fruizione turistica. I danni sono quindi irreparabili: I Ministri dell'Ambiente e dei Beni culturali devono constatare quanto osservato. Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico che protegge tutta la zona superficiale di cui fa parte anche la mia azienda, credo che esso debba essere visto nell'insieme dei presupposti che ne hanno motivato i vincoli sulla vasta area di appartenenza, ma al tempo stesso che anche i colpi mortali alla mia piccola azienda debbano significare qualcosa nella valutazione di Codesti Ministri. Se molte aree sottoposte a vincolo sono state preservate, il merito è anche di tanti piccoli agricoltori come me che non hanno mai forzato gli aspetti naturali e hanno continuato ad assecondarli nello svolgimento di attività compatibili. Inoltre, dentro la mia proprietà, si prevede di interrompere e spostare il medianotolo Snam definito regionale llllllllllll, a favore del passaggio della nuova strada, con nuovi espropiti, nuove occupazioni di terreno fertile, nuove spese di denaro pubblico. Mi opporrò con tutte le forze all'esecuzione di un'opera concepita unicamente per distruggere, quando esistono alternative di tracciato meno impattanti, specialmente in questa zona, già deturpata da infrastrutture parallele costiere e dove la costruzione di sole altre due corsie sulla strada E90 esistente sarebbe certamente auspicabile, mentre così come progettata, complice situazioni finanziarie e lievitazione dei costi potrebbe portare alla nascita della classica "cattedrale nel deserto". Comunque si precisa sin da ora che, in caso di realizzazione dell'Opera, ogni qualsiasi forma di risono compreso opere di mitigazione/limitazioni degli impatti ambientali e funzionali potranno essere determinati e/o realizzati in modo congruo solo attraverso il diretto coinvolgimento e l'assenso del proprietario/conduttore che peraltro rimane l'unico soggetto a ben rappresentare le peculiarità e le esigenze dell'azienda, delle peculiarità certamente non potranno essere a conoscenza e quindi adeguatamente considerate e determinate dall'Ente realizzatore.</p>	<p>19</p>

<p>costruire, è stato ampiamente trattato, sia dalla Corte dei Conti (sez. riunite sede di controllo 2013), sia nei monitoraggio della Corte dei Conti e del Cipe sulla spesa Anas, sia dai C'esrne, dall'apposita Commissione parlamentare, nonché dal Wwf (studio esauritivo del responsabile legale dott. Lenti).</p>	
<p>3. Sui gli aspetti programmatici: Aspetti programmatici: scelta del tracciato, fra varie ipotesi possibili. Le varianti apportate al preliminare –prevedendo 11,407 km di trincee a cielo aperto al posto di gallerie naturali impongono di spostare il tracciato sulla fascia costiera –ovunque possibile– a lato dell'attuale E90(raddoppio in aderenza), in un'area già occupata da diverse infrastrutture, dove l'impatto aggiuntivo sarebbe più accettabile che non la devastazione proposta con il progetto definitivo approvato dall'Anas.</p> <p>MOTIVAZIONI: Non sarebbe possibile tornare sulla scelta del tracciato se ci trovassimo di fronte a un progetto definitivo redatto –se pure in variante del preliminare– nell'orbita dei fondamentali già stabiliti ed approvati dal Cipe con le prescrizioni derivanti dalla V.I.A. di cui al verbale della Commissione speciale VIA dell'8 marzo 2005.</p> <p>Ma le varianti rispetto al preliminare sono tante e tali (cfr. osservazione n. 3), da considerare questo elaborato progettuale UN NUOVO PROGETTO, ovvero di considerarne le varianti così sostanziali da riprendere in esame anche la scelta del tracciato, proprio a causa del devastante impatto ambientale derivante dalla scelta tecnica di "alzare la livellatura".</p> <p>Il tracciato "A" proposto dall'Anas in sede di preliminare ed avvalorato dal Ministero Ambiente, era stato giudicato compatibile con l'attraversamento di aree a vincolo paesaggistico, di interesse archeologico nonché in presenza di emergenze storico-culturali, in quanto il percorso era previsto in galleria naturale profonda.</p> <p>Il Ministero Ambiente prescriveva in quella sede, a salvaguardia dei territori vincolati, il minor impatto e obbligatorio opere di mitigazione post-opera con riguardo alle sole opere fuori terra: gli ingressi in galleria e i viadotti sui torrenti. Nella proposta di progetto definitivo, invece, l'innalzamento di tutti i manufatti nel tratto nord, non solo trasferiva le gallerie naturali in trincee a cielo aperto (endure longitudinali di sovrappiù) protetti da vincoli, interruzione di un paesaggio unico e peculiare, tutelato e dei panorami (motivazioni al vincolo D.M. Beni Culturali 1/4/1990), ma alza le pile del viadotto ad oltre 100 metri ed occupa con cantieri e depositi per tutta la durata dei lavori aree vincolate e zone SIC.</p> <p>Diviene doveroso e obbligatorio ri-considerare la scelta del tracciato, alla luce di almeno tre principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consumo di territorio; - impatto ambientale; - spreco di risorse finanziarie. <p>Il raddoppio in aderenza dell'esistente E90 ovunque possibile (trovando soluzioni geo-tecniche per i luoghi in cui è impossibile) consentirebbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) di costruire solo due nuove corsie anziché quattro; b) di farlo in siti già deltapati dalle precedenti infrastrutture; c) di non impattare (o impattare molto meno) con territori protetti; d) di limitare l'impatto ambientale a una zona costiera già compromessa; e) di costruire meno gallerie naturali e artificiali; f) di non ferire l'ambiente con le trincee a cielo aperto; g) di lasciare inalterato l'interno della costa, il respiro verso le colline, i panorami; h) di non costruire nuovi viadotti a 4 corsie e soprattutto di non farli così alti; i) di sottoporre a vincolo espropriativo molti meno terreni; j) di risparmiare un sacco di quattrini, cioè di gravare meno sulle tasche dei cittadini italiani; k) di recuperare le risorse mancati alla realizzazione dell'opera. <p>Osservo che lo spazio lo consentirebbe in molti tratti da Roseto al torrente Sacropano, il cui attuale viadotto (non affatto sinuoso come la Commissione speciale VIA nel 2004 lo definiva: come solo una larghissima curva) sorge nel nulla e diventerebbe inutile con la costruzione di un nuovo viadotto a 4 corsie nell'interno, su aree agricole e frutticole di pregio. Se questo non è spreco di territorio e di risorse.....</p>	<p>Per quanto riguarda la proposta di tracciato alternativo descritta nell'osservazione, e cioè l'ipotesi di un tracciato maggiormente costiero con l'utilizzo e raddoppio dell'attuale E90, occorre rilevare che tale scelta comporterebbe di integrare maggiormente e definitivamente la fascia costiera incrementando ulteriormente l'impatto paesaggistico con aree tutelate e l'occupazione di suolo nella fascia già attualmente occupata dalla linea ferroviaria, dai cantieri abitati e dall'attuale SS 106. La scelta di adottare per il potenziamento della SS 106 un corridoio a sufficiente distanza dalla costa corrisponde ad una esigenza e scelta progettuale già definita per l'intero tracciato della SS 106 e per il Loto in esame è stata già valutata ottimale e ambientalmente compatibile con la procedura VIA relativa al Progetto Preliminare.</p>
<p>8.3</p> <p>4. Sui gli aspetti progettuali: Aspetti progettuali: Poca trasparenza, contraddizioni, omissioni e tentativi di fuorviare dall'importante impatto delle nuove scelte progettuali.</p> <p>MOTIVAZIONI: 1) Nella stessa della proposta di progetto definitivo (e in tutti documenti che lo compongono, compreso il documento "sintesi non tecnica" alla base delle valutazioni della Commissione speciale VIA) è impossibile il paragone esattuale (o almeno nella costruzione sequenziale dei temi trattati) con il progetto preliminare approvato dal Cipe con delibera n. 103 del 28/09/2007 (<i>pubblicata sulla G.U. SUP n. 123 del 13/05/2008</i>).</p> <p>Il progetto preliminare –che in questa procedura dovrebbe rappresentare l'ossatura su cui si articola il definitivo– viene citato nelle documentazioni come si trattasse di un testo superato in larghissima parte, dedicando poi centinaia di pagine alle ragioni tecniche (la scelta "sorpassa geologicamente" quasi tutti gli appalti trovati in fase di progetto definitivo per allargare i costi ed i tempi) che lo stravolgono.</p> <p>È vero che le prescrizioni all'approvazione del preliminare imponevano nuovi e più approfonditi rilievi e indagini geologiche (soprattutto nelle zone a rischio frane). Ma non si può credere che in soli 10 anni questo territorio abbia subito tali e tante trasformazioni sismiche, degne di un'era geologica (affioramenti di gas, acque e terreni aggressivi, conglomerati esplosivi e scoppiettanti). Gli stessi strati erano stati esaminati –rovando le stesse emergenze, ma considerando critica superabile– in sede di preliminare portando alla scelta delle gallerie profonde.</p> <p>Stavolta però, la data che ha eseguito le indagini geologiche è entrata a far parte del RTI, quindi ha logicamente risposto agli ordini di condotta: dobbiamo spendere meno, quindi vanno eliminate le gallerie.</p> <p>Ad avvalorare questa tesi, per nulla presuntuosa, la frase di pag. 10 della relazione generale di progetto: <i>si tratta di scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assegnati.</i></p> <p>La costruzione di chi serve è che il progetto preliminare dovesse rispondere all'esigenza del committente –o del Governo di allora– di fare le gallerie, mentre il progetto definitivo –in tempi di crisi, di spendi review, di incertezza di finanziamenti Cipe e dell'assenza totale di cofinanziamenti privati, deve rispondere alla necessità di spendere meno.</p> <p>Le analisi tecniche e le conclusioni progettuali assumono così scarsa credibilità.</p> <p>E aggiungo rammarico se il loro effetto è una vera e propria devastazione ambientale. Dunque la scarsità di finanziamento consente di derogare ai vincoli? Dunque esistono due passi e due misare, a seconda che gli interventi su territorio vincolato siano attuati da privati o dallo stato?</p>	<p>Per quanto riguarda le varianti sostanziali di tracciato piano-altimetriche introdotte nel Progetto Definitivo presentato in prima istanza, il Proponente ha motivato la scelta progettuale proposta con riferimento e a seguito dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche effettuate in via preliminare alla progettazione definitiva, da tali indagini sono emersi alcuni dati che rendevano complesso e rischioso dal punto di vista tecnico affrontare un così elevato numero di gallerie naturali, come quelle previste dal Progetto Preliminare, quindi, la presenza di gas terrano e idrogeno soffiato in forma distribuita per una distesa estensiva lungo il tracciato di progetto, la presenza di agenti aggressivi verso le opere in c.a. come i solfati, caratteristiche geotecniche scadenti rispetto a quanto previsto nella precedente fase progettuale e fenomeni di dissesto di versante in prossimità dell'abitato di Roseto.</p>

<p>E' vero che un'opera strategica come questa e considerata può "superare" anche aree protette da vincoli, ma solo se non esistono alternative e con modalità meno impattanti possibili.</p> <p>2) Nell'elenco delle prescrizioni richiamate in fondo alla relazione generale per attestarne la puntuale risposta nella progettazione definitiva, esse sono citate singolarmente, ciascuna avuita dal contesto in cui allora vennero disposte, dimenticando di aver sostituito 11,407 km di gallerie profonde con trincee a cielo aperto. L'esempio più chiarificatore è la risposta alla prescrizione n. 27 del C/PE - della 103/2007</p> <p><i>(Prescrizioni di carattere archeologico ed architettonico = "In sede di progettazione definitiva, in corrispondenza del km 23+600 e del km 31+300, si provvederà all'abbassamento della livellata con un approfondimento dell'altezza delle trincee ed alla realizzazione di scarpe più dolci (3/1) che permettano la piantumazione di essenze onigverci col contesto", cui Anas ribatte: "In sede di Progettazione Definitiva si è tenuto in conto di tale prescrizione compatibilmente alla variante almetrica descritta nella prima parte della presente relazione (rif. planimetrie e profili di progetto LO716CD1301 P00 P500 TR4 P701 - 15B/16 - 17C/18 - 21B/22 - 25C/26 - 31 B).</i></p> <p>Cioè: Il Ministero Ambiente e il Cipe avevano prescritto quell'abbassamento di livellata tenendo conto che prima e dopo erano previste gallerie profonde e Anas dice: ma se ho alzato la livellata ovunque.....</p> <p>3) Non vengono riprese le considerazioni della Commissione speciale VIA nel suo verbale dell'8 marzo 2005, relative ai territori protetti da vincoli che il progetto salvaguardava con la scelta delle gallerie profonde, lasciando inalterate le superfici.</p> <p>4) Non esiste la parola "trincea", che pure rappresenta 11,407 km di tracciato, dove il preliminare prevedeva gallerie profonde, e che vanno a incidere passaggi protetti da vincolo. Anche nelle sintesi dei richiami al preliminare, nel quale si distinguevano le trincee dalle altre opere e si valorizzavano a parte, la proposta di progetto definitivo confonde le trincee nella voce "livellati e scavi", quasi a distogliere l'attenzione del lettore dal più grave scempio portato da questa proposta di definitivo, di cui Anas è evidentemente consapevole.</p> <p>5) Nella relazione paesaggistica, nel riportare il trattamento dei vincoli dei relativi piani urbanistici dei Comuni, ci sono affermazioni false ed omissioni di dati cogentivi (approfondisco nell'osservazione n. 9)</p>	<p>Per quanto riguarda il confronto tra progetto preliminare e Progetto Definitivo Integrato si rinvia alla controdeduzione n. 1.</p>
<p>5.5</p> <p>5. Sugi aspetti progettuali Aspetti progettuali: La quantità e qualità delle varianti dimostrano che si tratta di un progetto ex-novo che poco o niente ha in comune con il preliminare.</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>Le norme, la giurisprudenza e i pronunciamenti dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, sono molto chiari nel definire cosa si intenda per varianti di progetto: deve trattarsi di modifiche non sostanziali, che non incidono sull'essenza del contenuto dell'opera, che non escano nuove categorie di lavori 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.</p> <p>Lo stesso proponente, nella tabella di pag. 62 della "Relazione generale del progetto esecutivo" tende evidente la portata delle modifiche (quantitative e qualitative), che sono peraltro nulle nel periodo (pag. 45, cap. 10 della stessa relazione).</p> <p><i>"Quindi, alla luce dei conseguenti provvedimenti progettuali resisti necessari a seguito dei risultati dei riscontri emersi dalle indagini, studi, ed approfondimenti eseguiti nella fase di redazione del Progetto Definitivo, e considerata l'impellente necessità di limitare lo sviluppo dei tratti in galleria naturale, si è ritenuto di adottare doppiamente una variante almetrica relativa alla tratta compresa tra il km 18+700 ed il km 31+800 dell'Opera, e successivamente un'ulteriore variante, sempre al fine di contenere lo sviluppo dei tratti a loro cieco, relative alla galleria Rosero, che ricade nella successivo tratta compresa tra il km 31+800 ed il km 31+800 ed il limite settentrionale della commessa."</i></p> <p>La stessa relazione, a pag. 11 afferma che "La complessità del 'vier-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 piano - almetriche di tracciato".</p> <p>Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la livellata, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti (su alcuni torreni oltre 100 m.). FOTO ALLEGATE con didascalia.</p>	<p>Le soluzioni progettuali adottate per la risoluzione dell'interferenza con il metanodotto risultano motivate e documentate in accordo con SNAM.</p>
<p>8.6</p> <p>6. Sugi aspetti progettuali Aspetti progettuali. Interferenze. Sembra che il tracciato se le vada a cercare. Particolarmente grave dover spostare il metanodotto Snam per far posto alla strada.</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>Il tracciato "A" sembra appositamente scelto per intercettare una serie di opere già esistenti (e funzionanti) sul territorio: impianti del consorzio di bonifica, depuratori comunali, metanodotto, ecc. Osservo che proprio l'esistenza di tali opere avrebbe dovuto guidare i progettisti ad evitarle. E penso che il passaggio della strada faccia comodo anche agli enti gestori delle opere intercettate, così si risparmierebbero le spese per eventuali necessità di manutenzione straordinaria e a spese dell'Anas (cioè dei contribuenti ingannati) se le ricostruiscono nuove. Ancora mezzucci di complicità istituzionali spacciati per obbligate scelte progettuali?</p> <p>Nel tratto che attraversa il comune di Albidona, l'interferenza con il grande metanodotto Snam (cui in molti tratti si sovrappone pedissequamente il tracciato prescelto da Anas ed avviato da Codesto Ministero) è stata commentata dalla Commissione Speciale V.I.A. dell'8 marzo 2005 con la frase "il progetto presentava prevede la modalità e la tempistica relative alla risoluzione delle interferenze secondo modalità che, se adeguatamente sviluppate nella successiva fase di progettazione, appaiono soddisfacenti".</p> <p>Il progetto definitivo, a proposito dell'interferenza del metanodotto, scrive nella sua relazione generale, a pag. 14, "Dal km 22+800 al km 23+400 l'asse intercorre con il metanodotto regionale, che ne impone una deviazione già valutata con i tecnici del gestore, e da coordinare strettamente in fase esecutiva".</p> <p>A parte l'osservazione di opportunità sul valore della frase "s'impone lo spostamento" quando si parla di smontare e spostare un'opera esistente e funzionante per far posto a una infrastruttura ancora non esistente, il buon senso esclude di accettare una gerarchia fra opere, forse pur precisa dalle norme sulle opere pubbliche, ma non obbligatoria.</p> <p>La scelta di spostare il metanodotto significa nuovo consumo di territorio, nuovi lavori, nuove incisioni dolorose in territori sensibili, oltre a nuove spese a carico delle pubbliche finanze (cioè dei contribuenti!). Rispetto al tracciato del preliminare, la proposta di progetto definitivo contiene già qualche piccola modifica di tracciato: anche dal km 22+800 al km 23+400 si potrebbe spostare il percorso della strada a monte, evitando di dover spostare il metanodotto! Non solo questo, ma altre interferenze (con opere comunali e del consorzio di bonifica) suggerirebbero di abbandonare il tracciato "A", prendendo in considerazione l'osservazione n. 3.</p> <p>Non è che studiare le interferenze debba significare per forza: arrivo io, via lui.</p>	<p>Le soluzioni progettuali adottate per la risoluzione dell'interferenza con il metanodotto risultano motivate e documentate in accordo con SNAM.</p>

<p>7. Sugli aspetti progettuali Aspetti progettuali: Variante in Zona Castello di Roseto Capo Spulico. C'è una frana, quindi si costruisce la strada a valle della frana, quasi sul mare? MOTIVAZIONI: Nella zona di Roseto, in presenza di gravi criticità afferenti a frana instabile in vasta area in cui il progetto preliminare prevedeva una galleria naturale, il progetto definitivo decide di spostare il tracciato (dopo l'inzio nord del tratto in commessa) a valle della frana, sulla spiaggia, in uno stretto corridoio costiero fra la vecchia statale e la ferrovia, in punti dove già la ferrovia è quasi lambita dalle onde. Anche in questa scelta, la giustificazione più che tecnica è economica: "Le criticità di 2° livello riscontrate rispetto alla previsione del progetto preliminare, e gli elementi tecnici della galleria non pregiudicano la fattibilità dell'opera, ma ne rendono particolarmente costosa la relativa realizzazione". Osservo una certa carenza di valutazioni geo-tecniche e una previsione progettuale contenuta (anche graficamente) per una scelta che credo abbisogni di molta attenzione. Le differenze dei livelli nello scendere sulla spiaggia e poi risalire, la galleria breve per aggirare il castello (opera meccanica su un costone roccioso, che avrà come vista verso l'intero murti di centro), ma soprattutto l'ubicazione in variante del tratto a valle a fianco della ferrovia credo siano scelte improponibili. D'altronde, fra gli stralci individuati, sarà proprio questo lo stralcio da non fare in caso di mancata copertura finanziaria dell'intera opera. E così si continuerà a percorrere la vecchia statale 106 che passa a fianco del Castello. Da un progetto composto da un mero cubo di terra, e studiato da chissà quanti (e costosi) tecnici, ci si poteva aspettare qualcosa di meglio per la zona di Roseto.</p>	<p>Il tracciato piano-altimetrico nel tratto terminale in zona Castello di Roseto Capo Spulico è stato motivato dal Proponente in relazione ai fenomeni franosi presenti nell'area ed è stato ottimizzato in sede di istruttoria VIA per quanto attiene l'interferenza con la statale esistente e la ferrovia.</p>
<p>8. Sugli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo) Aspetti ambientali: La quantità e qualità delle varianti non permette la procedura V.I.A. per le sole parti in variante. MOTIVAZIONI: Molti riferimenti normativi (art. 185 DLgs 163/2006) e soprattutto assoluta giurisprudenza (da ultimo la sentenza del Consiglio di Stato n. 6667/2012) 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. In questo caso, la procedura V.I.A. è stata avviata solo per le parti in variante. Per la verità le parti in variante sono così sostanziali da rimettere in discussione l'intero progetto, ed è quello che si chiede. Il Ministero dell'Ambiente, previa consultazione con la commissione speciale V.I.A. ha la facoltà di sospendere l'esecuzione dell'opera o il rinnovo dell'istruttoria, qualora le differenze (o la violazione delle prescrizioni espresse in sede di V.I.A.) siano suscettibili di una significativa modificazione dell'impatto ambientale globale. Non si può pensare di avere prescrizioni in sede di approvazione del preliminare, che abbiano per oggetto situazioni che il definitivo stravolge. Né si potrebbe immaginare l'espansione di un nuovo parco vincolato a prescrizioni su un progetto definitivo: esso si approva o si rigetta, non essendo previste altre procedure successive da sottoporre al parere del Ministero dell'Ambiente. La domanda è: se il preliminare esaminato nel 2004 avesse avuto questi onorati, il Ministero ambiente avrebbe dato parere positivo alla Valutazione e Impatto Ambientale?</p>	<p>Per quanto riguarda il confronto tra progetto preliminare e Progetto Definitivo Integrato si rinvia alla controdeduzione n. 1.</p>
<p>8.3 9. Sugli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo) Aspetti ambientali: Il vincolo paesaggistico è totalmente ignorato e sminuito. La relazione paesaggistica viene presentata solo perché obbligo di procedura, ma nessun richiamo al vincolo è presente negli elaborati di progetto (relazione generale, descrizione delle opere, studio impatto ambientale, manuale di gestione ambientale, tavole, ecc.). Nella relazione paesaggistica ci sono affermazioni FALSE, omissioni e carenze di dati cogitivi. MOTIVAZIONI: Non esistono le parole <i>vincolo paesaggistico</i> in nessuna pagina della relazione generale, dello studio d'impatto ambientale, nella relazione "componente paesaggio" del piano di monitoraggio ambientale. Al vincolo paesaggistico non viene fatto nessun accenno, considerandolo evidentemente "assorbito" dalle regole urbanistiche dei singoli comuni. In questo caso, dovrebbe invece essere trattato non come un elenco di particelle catastali, ma come l'insieme armonico di un'unica emergenza ambientale da tutelare come tale (il Ministero dei Beni culturali, nell'aprire il vincolo, parla di "complesso collinare parascosiero dalle caratteristiche morfologiche omogenee e paesaggisticamente rilevanti"). Realizzare un'opera che attraversa la metà del tracciato su fogli catastali di tre Comuni interamente coperti da vincolo paesaggistico, sostituire 11,407 km di gallerie profonde con trincee a cielo aperto lute in zone vincolate, costruire tratti di 200 o 400 metri di gallerie artificiali di superficie (con quei che significa portare sassi materiali e meccanici), piazzare viadotti su finanze in aree vincolate, con pile di oltre 100 metri, stabilire cantieri polifonari, depositi, stazioni di benomaggio in area che assume il vincolo paesaggistico e la delimitazione SIC = tutto questo provoca nei progettisti tantissimo la preoccupazione di provvedere post-occuram a mitigazioni ambientali e ripristini con estreme autocece (più che preoccupazione, adossare a precise prescrizioni del Ministero Ambiente e del CUP). Ecco gli schizzi di scavo trincea e di galleria artificiale (pag. 110 della relazione generale di progetto) per capire l'impatto effettivo in fase di opera. Gli 11,407 km di trincee vengono previsti su zone sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi delle leggi 1497/1938 e Galasso (terrazze naturali degradanti a mare, inerti fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara; Comune di Amendolara; fogli 67, 64, 65, 68, 53, 69, 56, 59, 57, 43, 31, 28, 21, 28; Comune di Albidona; fogli 42 e 33; Comune di Trebisacce; fogli 15, 10, 9, 4, 1), costituenti un'uniforme di paesaggio da preservare (Decreto Ministero dei Beni Culturali 11 aprile 1990, che ripropone per i due fogli del Comune di Albidona, il Decreto dell'allora Ministero della Pubblica Istruzione dell'8 ottobre 1974). Le motivazioni del Ministero dei Beni Culturali nell'aprire il vincolo, erano state: "La zona è una delle più interessanti della fascia costiera ionica, caratterizzata da tratti naturali a mare, con aree ancora allo stato vergine e macchie di vegetazione con specie arboree in via di estinzione quali il pino di Aleppo, VI e l'esigenza di tutelare le pregiate valli ambientali della zona su indicata, nonché quella di conservare l'irriducibile panorama dei luoghi medesimi". Per questa ragione, ogni intervento privato in tali aree (anche il più piccolo) una rete di recinzione e sottoposto al nulla osta della Soprintendenza. La relazione paesaggistica viene però redatta diligentemente secondo gli schemi previsti (forse da tecnici diversi dai progettisti e indubbiamente su informazioni progettuali soglianti) e depositata fra la documentazione necessaria al procedimento V.I.A., perché gli uffici Amas sanno bene che dal 2010 è entrato in pieno regime l'esercizio del potere di gestione del Ministero dei Beni Culturali nella V.I.A. (art. 146 dlgs. 42/04).</p>	<p>Si rinvia alla controdeduzione n. 1 per quanto riguarda il bilancio complessivo dei tratti in trincea e in galleria e per il confronto tra il progetto Preliminare e il Progetto Definitivo Integrato. Attraverso le modifiche e le integrazioni attuate nel corso dell'Istruttoria i tratti in trincea sono stati sostanzialmente ridotti e sostituiti per quanto possibile con gallerie artificiali. Pertanto a lavori eseguiti, l'impatto dell'infrastruttura sul paesaggio, in particolare sui terrazzi marini, risulterà notevolmente ridotto e poco diverso da quello prospettato dal Progetto Preliminare. Infine si rimanda al quadro prescrittivo per quanto riguarda la gestione degli impatti in fase di cantiere e le ottimizzazioni dei tratti in galleria artificiale.</p>

8.10	<p>10. Sui gli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo)</p> <p>Aspetti ambientali: Assurdo l'ipotesione di cantieri in aree a vincolo paesaggistico e sui siti SIC (Rete Natura 2000).</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>Nella relazione paesaggistica, il capitolo 5.1 è dedicato alla check-list degli impatti potenziali indotti. Nientemeno in questo testo si tiene presente il vincolo paesaggistico su molte aree di inserimento cantieri. Si parla genericamente di impatto sul paesaggio e lo si considera "potenziale", dedicando ampi paragrafi alle mitigazioni e ripristini post-opera. Dunque peserava Anas -con riguardo al vincolo paesaggistico- nella logica: "prima deturpo e rovino, poi piano qualche alberello e me ne vado". L'occupazione potenziale con cantieri di aree coperte da vincolo, l'uso della viabilità interpodere per il trasporto di materiali e mezzi, le polveri, il rumore, l'antichiamano delle colture agricole in atto, le successive difficoltà di ripresa, sono elementi che i Ministri competenti dovrebbero considerare assolutamente incompatibili con il vincolo paesaggistico.</p> <p>ANCHE PER QUESTO, È DA RIVEDERE IL TRACCATO, per lo più considerando che questo tracciato "A" non è l'unico possibile, e che sul preliminare, anche se in quel caso si era tenuto conto che nelle aree a vincolo paesaggistico il percorso era completamente in galteria naturale profonda, con viadotti sui torrenti ad altezze inferiori ai 16 metri.</p> <p>E stride notevolmente l'importanza dedicata ai vincoli nei documenti di gestione ambientale, a giustificare l'esigenza dei ripristini e delle mitigazioni post-opera. Manca volutamente una consapevole e convinta valutazione sull'impatto (che Anas spesso definisce "potenziale") delle opere sia nel corso della realizzazione (occupazioni temporanee e cantieri), sia come risultato finito.</p> <p>Si invitano i Ministri competenti a stabilire il valore della "temporaneità" con riguardo alla devastazione ambientale e paesaggistica. Pare difficile dare alle mitigazioni e ai ripristini post-opera un senso soddisfacente di MIGLIORAMENTO, come l'Anas si ostina ad affermare nei suoi documenti. E deve essere valutato l'effetto dell'impatto cosiddetto temporaneo sulle specie vegetali ed animali di biotopi inalterati da sempre.</p> <p>Segue Osservazione n. 11 di 14- firma su pagina finale</p>	<p>Per quanto riguarda il confronto tra progetto preliminare e Progetto Definitivo Integrato si rinvia alla controdeduzione n. 1 e 8.9.</p>
8.11	<p>11. Sui gli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo)</p> <p>Aspetti ambientali: Non merita credito i documenti sul monitoraggio ambientale e sulla gestione ambientale, considerati i "normali" comportamenti dell'Anas.</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>Si osserva nella prassi associata che quando Anas termina la costruzione di un'infrastruttura, ne segue il completo abbandono: scarpate, aree interne agli svincoli, relinqui, bordi, interni degli spartitraffico sono aree degradate, con rifiuti di ogni genere, erbacce, sterpaglie adatte per i frequenti incendi estivi. Non sono certo i documenti sul monitoraggio e sulla gestione a garantire il comportamento dell'Anas, fin troppo noto e deplorabile. Dopo le devastazioni di questo progetto, le opere di ripristino e mitigazione saranno oggetto di nuove e continue cure? Qualcuno vorrà a curare le piante, i nuovi pinsa alpicensis, i fuscilli autocolori, i passaggi per gli animali selvatici? Le barriere di legno delle trincee saranno manomesse, ripianate al bisogno, riventilate periodicamente? Le parate dei viadotti, da realizzare con effetti scenici, compatibili, quanto dureranno con i colori originali? Grande scetticismo accompagna la nostra tonia.</p> <p>Segue osservazione 12 di 14- firma su pagina finale</p>	<p>Per quanto riguarda le procedure di monitoraggio e di gestione ambientale si rimanda al quadro prescrittivo che impone di adottare tutte le procedure previste dalla normativa, nonché il coinvolgimento degli enti locali preposti.</p>
8.12	<p>12. Sui gli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo)</p> <p>Aspetti ambientali: Cantiere con stazione di betonaggio su particelle in zona SIC, in area a vincolo paesaggistico e inoltre contigue a bene storico-artistico vincolare.</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>UN CASO PARTICOLARE</p> <p>Sempre in territorio vincolato paesaggisticamente, in comune di Albidona, sorge la Torre di Albidona, di proprietà privata, torre di guardia trecentesca mantenuta e restaurata con rispetto della tipologia originaria e conformata da un parco di piante autoctone.</p> <p>La torre è vincolata ai fini della tutela storico-artistico-culturale (vincolo ai sensi dell'art. 10, comma 3, lettera a), Titolo I, Capo I, del decreto legislativo 22 aprile 2004, n. 42 (vincolo rinnovato da ultimo con decreto n. 236 dell'8/11/2012 della Direzione Generale Beni Culturali e paesaggistici della Calabria), insieme a una vasta superficie di rispetto circostante.</p> <p>Ebbene, dove l'Anas prevede di piazzare un cantiere con stazione di betonaggio? Appena fuori dai confini dell'area vincolata della Torre, su particelle confinanti con il limite della linea tracciata della Soprintendenza, ma sempre in area con vincolo paesaggistico e inoltre delimitata come area SIC (rete Natura 2000 della UE). Anche questo rafforza la convinzione che in tutto il progetto, i vincoli ambientali e storici vengano calpestati. Essi sono infatti riconosciuti (nella relazione paesaggistica, mai nei documenti progettuali), ma non assumono alcuna valenza nel progettare gli interventi.</p>	<p>Per quanto riguarda le aree di cantiere in zone vincolate a diverso titolo, si segnala che è stato definito in sede di struttura il loro spostamento al di fuori delle stesse.</p>
8.13	<p>13. Sui gli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo)</p> <p>Aspetti ambientali: Come il progetto Anas tratta i siti SIC e ZPS (Rete Natura 2000). Il distrugge, poi mitiga.</p> <p>MOTIVAZIONI:</p> <p>Nella proposta di progetto definitivo di Anas, le aree SIC e ZPS, sono trattate a parole: mentre relazioni, dedicate ricopiate da documenti ufficiali, con attenzione (c'è anche lo studio di incidenza), ma sempre minimizzando gli interventi impattanti e solo nei limiti del ripristino ambientale post-opera. Anche le norme di legge (comunitarie e nazionali) e il regolamento regionale Calabria sulla gestione delle aree SIC e ZPS non prevedono che prima si devrassi poi si ripulano i danni con nuovi e migliorativi interventi. Prevedono che si operi esclusivamente in una direzione di cura e salvaguardia.</p> <p>L'Anas sceglie scientificamente proprio le aree SIC e ZPS per installare viadotti altissimi, impianti cantieri e stazioni di betonaggio, profondendosi poi in decine di pagine che accarezzano la delicatezza e la peculiarità degli habitat, citano le normative della Rete Natura 2000, parlano di flora e fauna con amore solo nelle compensazioni e nelle azioni di ripristino e mitigazione ambientale.</p> <p>Nello studio d'impatto ambientale e nel manuale di gestione ambientale si dedica molto spazio ai ripristini post-opera e alle mitigazioni, arrivando a definire MIGLIORATIVI i propri interventi devastanti.</p> <p>Per quanto riguarda i cantieri e la durata dei lavori per la costruzione dei viadotti sui torrenti (le cui luci sono siti SIC), come già detto per il vincolo paesaggistico, si invitano i Ministri competenti a stabilire il valore della "temporaneità" con riguardo alla devastazione ambientale sui SIC, valutando approfonditamente l'effetto dell'impatto cosiddetto temporaneo sulle specie vegetali ed animali che popolano biotopi inalterati da sempre.</p>	<p>AREE SIC E ZPS</p> <p>Per quanto riguarda l'interferenza con le aree protette (VINCA) la documentazione trasmessa attraverso le integrazioni richieste dalla Commissione CIVIA e quelle volontarie, chiarendo e risolvendo le carenze evidenziate, risulta essere completa.</p> <p>In sintesi, si rileva che i siti Natura 2000 direttamente interferiti dall'opera in progetto sono: SIC IT9310043 - "Funaria Saraceno", SIC IT9310045 - "Funaria Aversa" e ZPS IT9310304 - "Alto Iorno Cossentino".</p> <p>In particolare, si segnala che non c'è sovrapposizione di habitat prioritari ma solo un'interferenza con un ambito di formazione vegetale che al proprio interno potrebbe sviluppare aspetti ritenibili all'habitat prioritario 6220* (<i>Percorsi sottopietra di graminacee e piante erbose del Thero-Bryophodietes</i>).</p> <p>Merite nei siti direttamente interferiti, si stima, per eccesso secondo il criterio di precauzione, una perdita di parte degli habitat: 92D0 - gallerie e foreti ripari meridionali (<i>Nervo-Tamariscia</i> e <i>Scaevolon tinctoria</i>) e 9540 - pinete mediterranee di pini mesogei endemici - mentre i habitat 3250 - tanni mediterranei a fusto permanentemente con <i>Galium jivum</i> - subirà una sottrazione a carattere temporaneo in relazione alle attività di cantiere.</p> <p>Infine, le opere di compensazione relative alle interferenze con i siti natura 2000 e in relazione alla perdita di habitat d'interesse comunitario, prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reimpianti in ambienti di pineta, con dominanza di <i>Pinus halepensis</i>, per una superficie pari a 70 ettari con rapporto di compensazione delle pinete sottratte pari a 1:1.

	<ul style="list-style-type: none"> • porre in essere le indicazioni del Piano di Gestione dei SIC se presenti; • l'individuazione e rimozione delle discariche abusive; • nuovo censimento degli habitat presenti; • avvio di programmi di monitoraggio per specie di interesse quali <i>Sarcopoterium spinosum</i> e <i>Pinguicula hirtiflora</i>; • censimento delle popolazioni di specie rare quali <i>Fenestrum fruticosum</i>, <i>Festuca calabrica</i>, ecc. <p>Per quanto riguarda la fauna saranno portate a termine altre azioni previste nel Piano di Gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sicurezza di check-list; • la definizione degli habitat di specie; • la sicurezza di Pianificazione per le specie d'interesse conservazionistico. <p>In generale, si condividono le misure compensative e mitigative proposte e si rimanda al quadro prescrittivo per ulteriori approfondimenti da redigere in sede di Progetto Esecutivo.</p>
<p>8.14 certamente minati per sempre in futuro. Per quanto riguarda l'altezza dei viadotti, sia valutato anche l'impatto permanente sulle specie animali e vegetali dei SIC.</p>	<p>14. Sui gli aspetti ambientali (compreso vincolo paesaggistico di competenza del Ministero Beni Culturali, Paesaggio e Turismo) Aspetti ambientali: Conseguenze idrogeologiche dalla posa sotto il greto dei torrenti delle altissime pile dei viadotti (in alcuni casi oltre 10 metri sotto terra, per sostenere altezze di oltre 100 metri totali)</p> <p>MOTIVAZIONI: Le fumarie ed i torrenti di questa zona dell'Alto Jonio cossentino determinano spesso infiltrazioni di falde di acqua dolce nei terreni circostanti (pesano a mare, come nel caso dell'Avena). Inoltre, sono stati autorizzati diversi pozzi irrigui che attingono da quelle falde e servono per le coltivazioni agricole e gli allevamenti animali.</p> <p>Si teme il pericolo che gli scavi sui greti delle fumarie per inserire le fondamenta delle pile dei viadotti previsti, possano compromettere l'equilibrio delle falde e dei pozzi. Nelle relazioni tecniche di progetto, il loro costante è sempre quello di:</p> <p>a) esaltare gli interventi progettuali minimizzando le criticità e le conseguenze; b) aumentare le criticità quando si vogliono evitare taluni interventi.</p> <p>Non si notano equilibri obiettivi e imparzialità tecnica.</p> <p>Per questo si chiede ai Ministeri competenti di valutare approfonditamente.</p>
<p>N. OSSERVAZIONI TIPO 9</p> <p>La sottoscritta ... nella qualità di proprietaria e conduttrice di un'Azienda Agricola in Amendolara Marina, con riferimento a quanto pubblicato nell'Albo al Pubblico di cui sopra, presa visione presso il Comune di Amendolara della documentazione relativa al progetto esecutivo e relative aree da occupare ed espropriare, anche quelle a lei riguardanti, avendo assistito inoltre, alla successiva presentazione e delegata descrizione degli elaborati finali del progetto di tutto "Megalono 3" nella sede del Museo Nazionale di Sibari (CS) il giorno 13 febbraio 2014, nei termini stabiliti dall'AVVISO, intende far pervenire alle Autorità in indirizzo, sulla proposta di progetto definitivo:</p> <p>OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI</p> <p>- preteso che la sottoscritta, come tutti i cittadini di Amendolara, ha seguito negli anni il percorso progettuale di questa nuova 106 Jonica, prendendo visione fin dall'inizio delle tre alternative proposte, proprio con spirito attento alla salvaguardia di un territorio, che è stato flagellato ampiamente da altre opere pubbliche che si sono susseguite negli anni, vedi: Ferrovia Metaponto - Sibari, che corre tutta sulla costa, - Vecchia s.s. 106 - Variante Ioddisiani "parallelamente" l'una dell'altra da venti a cinquanta metri -;</p> <p>- CHE IL PROGETTO DEFINITIVO PRESENTATO NON HA ALCUNA AFFINITA' CON IL PRELIMINARE, in quanto le varianti apportate, per poche credibili difficoltà afferenti ai rilievi geologici, non rispettano, sotto il profilo dell'impatto ambientale, archeologico e paesaggistico, le opere prospettate nel preliminare nel quale si prevedeva la realizzazione, invece delle devastanti trincee a cielo aperto proprio nei luoghi di maggiore interesse di 23 km di gallerie naturali.</p> <p>- Che nonostante le istanze fatte in sede di Consigli Comunali ai progettisti presenti e responsabili ANASIMPRESA, purtroppo l'intera Marina di Amendolara si trova davanti ad un vero e proprio intento di distruzione del territorio, noto per le caratteristiche dei famosi terrazzamenti costieri, patrimonio agricolo e patrimonio archeologico, sicuramente ben noto e ben segnalato (con i vari FARETI a corredo progettuale) a chi ci legge, proprio per i vincoli sopra.</p> <p>- Che in quasi tutto l'agro di Amendolara, per ricchezza di reperti e ritrovamenti di epoca preellenica, romana e della sibaritide, gli agricoltori della zona hanno sempre dovuto mantenere contatti con la Sovrintendenza ai beni Archeologici della Calabria per ogni lavoro di scavo o di piantumazione che non fosse superficiale.</p> <p>- Che proprio le Amministrazioni Comunali che si sono succedute hanno dovuto rispettare anche nei Piani di Sviluppo Comunale questi obblighi di rispetto uniformemente agli appositi paesaggistici, che sono seguiti di conseguenza, ad evitare scempi territoriali e impatto ambientale in contrasto con la storia del territorio.</p> <p>- Che le stesse Amministrazioni e cittadinanza abbiano insistito sulla possibilità del raddoppio, almeno nelle parti più critiche, dell'esistente superstrada E90</p> <p>Tutto quanto premesso, esaminato il progetto definitivo, si deduce che le motivazioni addotte dall'ANAS per le modifiche apportate sul progetto preliminare, nel complesso, non rispondono ad altro che alla logica di mantenere il .. costo opera" nei limiti di spesa originali, a discapito della natura del territorio, delle richieste territoriali, peggiorandone inevitabilmente l'impatto ambientale.</p> <p>La sottoscritta pertanto chiede:</p> <p>- se le indagini ed i pareri espressi nel 2005, utili per la fase di progettazione iniziale, vengono ancora recepiti o se, nel frattempo, il territorio abbia subito calamità naturali tali da indurre ora allo stravolgimento del progetto preliminare su quale è stato indetta e vinta la gara d'appalto;</p> <p>- come mai non mai siano state ascoltate neppure le istanze sia dell'Amministrazione Comunale, sia dei Consigli cittadini direttori del patrimonio esistente, sia dei proprietari dei terreni espropriandi, che ai di là della privatizzazione dei beni materiali, hanno combattuto per evitare questa ulteriore deturpante barriera allo sviluppo economico in armonia con l'ambiente?</p>	<p>CONTRADDIZIONI</p> <p>Si rinvia alle contraddizioni n° 1.</p> <p>Nel corso dell'istruttoria della procedura VIA in esame sono state introdotte sostanziali modifiche e integrazioni al Progetto Definitivo. Specificamente nel tratto in territorio di Amendolara i tratti in trincea sono stati sostituiti con gallerie artificiali con evidenti riduzioni di interferenze e occupazione di territorio.</p>

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the right and some scribbles on the left.

Con evidenza il progetto definitivo presentato toglie ogni contorno a quelle aree che si sembrano tutelate da possibili scempi in virtù di quei PARERI delle Commissioni Ministeriali, le quali avevano considerato che proprio il passaggio in galleria nei tratti oggetto di vincolo era garante della tutela del paesaggio e del patrimonio storico, e pertanto, alla luce di quanto sopra detto in sintesi, CHIEDE a codesto onorevole Ministero di intervenire, nell'esercizio delle competenze attribuitegli dalle normative vigenti, di intervenire al fine di riproporre il procedimento in merito alla approvazione PROGETTO DEFINITIVO ED INIZIO LAVORI in modo di consentire soluzioni esecutive più consoni al pieno rispetto del territorio investito in questo caso.

N

OSSERVAZIONI
TIPO 10

CONTRADDIZIONI

Lo sottoscritto ... entro i termini stabiliti dall' Avviso al pubblico pubblicato il 9 febbraio 2014, presento con questo documento:
1. Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo
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 Cossentino.

- Infatti il progetto definitivo:
- NON individua affatto 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 dei costi) sono tutte indispensabili per una corretta progettazione e pertanto nessuna di esse può essere omessa. E' inoltre da sottolineare che il processo autorizzativo e articolato, analizzato 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 alla 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 attribuita 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 37) NON si configura come limitazione 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 progettuali 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, e 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 nuove varianti piano-altimetriche di tracciato".

Il significato concreto e che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati, è stato stravolto, alzando la livellatura, 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:

- trincee in viadotto km. 10,6 (43,8%)
- trincee in trincea km 3,6 (10%)
- trincee in viadotto km. 4,846 (12,8%)
- trincee in galleria km. 12,704 (33,4%)
- Il progetto definitivo trasforma quell'opera, che, dopo l'innalzamento della livellatura (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, 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 differenza 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: vore e proprie fonditure del suolo per ben 24,7 km su un totale di 37,6).

N.B. Nel progetto definitivo non viene individuata la voce "trincee", 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

Si rinvia alle contraddizioni n: 1 e n. 6.

	<p>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.</p> <p>Questa porta ad osservare che anche nell'elaborazione testuale, il progetto definitivo dell'Anas non consente un preciso confronto del primadopo, lasciando intendere che anche la stessa sicurezza del progetto definitivo tenda a nascondere o minimizzare le varianti, amplificando invece (quasi 50 pagine dedicate) gli esiti delle indagini geologiche puntati a giustificazione dell'esigenza di varianti significative.</p> <p>A pag. 10 della relazione generale Anas s.p.a. si sceglie però che si tratta di scelte progettuali pressoché obbligate, in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assenti.</p> <p>Dunque, si sono cercati gli applicati tecnici per motivare la semplicissima decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?</p> <p>2) Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel richiedere la compatibilità ambientale del progetto definitivo per le sole varianti.</p> <p>L'impatto ambientale determinato dalle modifiche progettuali incide pesantemente e sostanzialmente sull'intero intervento.</p> <p>Si discute pertanto della decisione di Anas s.p.a. di limitarsi a chiedere la compatibilità ambientale del progetto solo per le parti in variante.</p> <p>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.L.A. in sede di preliminare.</p> <p>Scrive una nuova VIA per l'intera opera.</p> <p>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.L.A.) siano suscettibili di una significativa modificazione dell'impatto ambientale globale.</p> <p>Sia la normativa (articolo 183, Dgs 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 sui preliminari e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, come avverrebbe nel caso di specie.</p> <p>3. Osservazioni sui documenti "AMB" (studio d'impatto, monitoraggio, relazione paesaggistica, sintesi non tecnica)</p> <p>Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto del 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 fannare con spicchi di calanchi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in assoluto più belli ed identitari delle coste joniche.</p> <p>Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.L.A. dell'8 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che "nel tratto settentrionale dell'opera -da Roseto capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fannare, 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 questa tratta l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria riduce i casi nei quali essa confligga con esigenze di tutela del paesaggio.</p> <p>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".</p> <p>Ma il progetto definitivo scandina del tutto quegli spunti di contorno, 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.</p> <p>Il vincolo paesaggistico -apposto su interi fogli catastali dei comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, in base alle Leggi 1497/1939 e 43/1935- era stato motivato da un insieme di caratteristiche che tendevano quei luoghi vincolati "un unicum" da preservare.</p> <p>Mentre lo si è considerato -anche nel progetto preliminare- come uno dei tanti vincoli già assorbiti dalle norme urbanistiche dei diversi comuni. Gli accenti 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).</p> <p>Sottolineando però che ripristino significherebbe "quando me ne vado e tutto come prima o migliorato", mentre quest'opera, se eseguita secondo la proposta di progetto definitivo lascia tali e tante ferite al territorio, da vanificare per sempre l'ipotesi di ripristino: viadotti e trincee sarebbero un vero "supra ambientale", incidente moltissimo su tutti gli aspetti valutabili: ai fini dell'impatto.</p> <p>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 irrimediabile.</p> <p>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 considerare soluzioni antitetiche.</p>	<p>3</p>
<p>N</p>	<p>OSSERVAZIONI TIPO II</p>	<p>CONTRADDIZIONI</p>
<p>11</p>	<p>Il sottoscritto Aurelio Salvatore, nella sua qualità di SINDACO Pro Tempore del Comune di Albidona interessato dall'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto Anas in oggetto, evidenzia le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Per il Comune di Albidona l'osservazione più importante riguarda l'eliminazione delle gallerie naturali già previste nel progetto preliminare.</p> <p>a. Il nuovo progetto definitivo ricevuto in copia e illustrato a Sibari lo scorso 13 febbraio, contiene a nostro parere varianti peggiorative rispetto al progetto preliminare e precisamente: il tracciato che interessa il Comune di Albidona da Canale Monaco circa fino al torrente AVENA, è previsto in trincea a cielo aperto e solo per un piccolo tratto di circa 200 metri in galleria artificiale, sostituendo le gallerie naturali profonde previste nel progetto preliminare.</p>	<p>27</p> <p>1</p> <p>15</p> <p>5</p> <p>5</p> <p>11</p> <p>15</p> <p>11</p> <p>15</p>

<p>b. Il nuovo progetto definitivo, quindi, muta essenzialmente e sostanzialmente la natura delle opere comprese nell'appalto, soprattutto sotto il profilo dell'impatto ambientale. Il vincolo paesaggistico, apposto dal Ministero dei Beni Culturali con decreto dell'11 aprile 1990 anche sul territorio del Comune di Albidona, si basa sull'apprazziamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline a grano, dei boschi di pino d'Altopo e delle fiamme 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.1.A. del 28 marzo 2005), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che "nel tratto settentrionale dell'opera - da Roseto capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fiamme, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terreni marini (servizi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico). Per il resto, la circostanza che si sviluppano lungo l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria, riduce i casi nei quali essa configuri con esigenze di tutela del paesaggio".</p> <p>La stessa Commissione, si rincuora, ammettendo, sulla base del progetto preliminare "la strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la pianimetria dell'infrastruttura concorre con aree sottoposte a vincolo paesaggistico".</p> <p>Ma il progetto definitivo scardina del tutto quegli spunti di contorno, 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.</p> <p>Il vincolo paesaggistico - apposto su interi fogli catastali del comune di Albidona, in base alle Leggi 1497/1939 e 431/185 - era stato motivato da caratteristiche che tendevano quasi luoghi vincolati "un unico", da preservare, un insieme organico di peculiarità irripetibili che sono un bene collettivo, estremamente apprezzato dai residenti e dai turisti e unica risorsa per un futuro - anche economico - di attività eco-compatibili.</p> <p>Questa Amministrazione, per le motivazioni di cui sopra descritte, ritiene la variante, sicuramente peggiorativa, chiede pertanto, che il tratto residenze nel Comune di Albidona sia previsto in galleria naturale per come nel progetto preliminare; miglioria dal previsto vincolo di Albidona, (come riportato nel progetto definitivo) collegamento/realizzo con le aree stradali esistenti, che collegano la SS. 106, la S.P. 133 con i Comuni di Trebisacce, Albidona, Alessandria del Carretto, Castroregio, nonché la Regione Basilicata ed il Parco Nazionale del Pollino.</p> <p>Infine, per le opere di compensazione, l'Amministrazione Comunale ritiene oggetto di attenzione il miglioramento della Strada Provinciale 133, SS 106 Trebisacce - Albidona. Il sottopasso della Ferrovia per l'accesso al mare e una piccola variante stradale di circa 50 ml. con rotatoria all'ingresso del centro urbano di Albidona.</p> <p>SEDE DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 6 DEL 11/03/2014</p>	
--	--

<p>N</p> <p style="text-align: center;">OSSERVAZIONI TIPO 12</p> <p>In sottoscrizione nella qualità di proprietario di beni immobili ubicati in Comune di Anagninidara, interessati direttamente dall'impatto fisico e ambientale provocato dal progetto ANAS in oggetto, entro i termini stabiliti presente con questo documento:</p> <p>Osservazioni, elementi cognitivi e valutazioni sulla proposta di progetto definitivo:</p> <p>1. Elementi ambientali sulle conseguenze del progetto riguardanti specificamente la proprietà interessata:</p> <p>La mia proprietà, completamente inserita in area SIC Averca, verrebbe occupata interamente (secondo la proposta del progetto definitivo dell'Anas, da un cantiere-deposito), lasciando libera la sola superficie occupata dalla casa di abitazione.</p> <p>Inoltre, saremo sovrastati dal viadotto sul fiume Averca, con pile alte fino a 106 metri (impatto visivo, rumori, polveri, inquinamento, che è impossibile credere mitigati dagli interventi di ripascimento promossi da Anas.</p> <p>Per quanto riguarda le pile del viadotto di altezza molto elevata, si ipotizzano ovviamente scavi di fondamenta profondi anche 10 metri. E le falde? E i pozzi? Anche questi elementi vengono trattati con grande superficialità e abissogneranno, a nostro parere di appropriati studi (idro-geologici, L'agricoltura che praticiamo, con allevamento di animali, si approvvigiona di acqua da un tessuto idrico che da secoli è inalterato: i lavori di Anas per il nuovo viadotto rischiano di pregiudicarla. La proprietà perderà completamente valore, visto che ora può vantare la sua totale immersione in un ambiente naturale che la vedrà srtitolata fra infrastrutture devastanti.</p> <p>Credo che il valore paesaggistico debba essere visto nell'insieme dei presupposti che ne hanno motivato i vincoli sulla vasta area di appartenenza, ma al tempo stesso, che anche i colpi mortali alla mia piccola azienda debbano significare qualcosa nella valutazione di Codesti Ministeri. Se molte aree sottoposte a vincolo sono state preservate, il merito è anche di tanti piccoli agricoltori come me che non hanno mai forzato gli aspetti naturali e hanno continuato ad asscondarsi nello svolgimento di attività compatibili.</p> <p>Insieme sull'inopportunità di apporre cantieri in zone SIC e ZPS. Dalla proposta di progetto definitivo si evince che la mia intera proprietà, salvando solo il metro perimetro della casa di abitazione, diviene area di cantiere-deposito. Oltre che per il devastante aspetto visivo, per i rumori, le polveri, ecc. diventerebbe proibitivo continuare a vivere lì, per lo più privati del progetto stesso dell'attività economica praticata: il terreno e lo spazio degli animali. Mi opporro con tutte le forze all'esecuzione di un'opera concepita unicamente per distruggere, quando esistono alternative di tracciato meno impattanti, specialmente in questa zona, già deturpata da infrastrutture parallele costiere e dove la costruzione di sole altre due coste sarebbe certamente più auspicabile.</p> <p>2) Sul progetto definitivo nel suo complesso</p> <p>Si tratta di un NUOVO PROGETTO, rispetto al preliminare. 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.</p> <p>Lo stesso esussare 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 enti della compagnia di indagini effettuate, che ha delineato, con l'approfondimento del quadro conoscitivo, un contesto diverso penalizzato da criticità tali da rendere necessarie numerose varianti piano-ambientali di progetto".</p> <p>Il significato concreto è che più della metà del percorso ha cambiato radicalmente i connotati è stato stravolto, alzando la trivellata, cioè portando i manufatti in superficie ed elevando a dismisura l'altezza delle pile dei viadotti.</p> <p>La difformità più incidente riguarda ben 11,6 km del percorso che passa da gallerie naturali profonde in trincee a cielo aperto: vere e proprie fenditure permanenti del territorio. Le motivazioni addotte per rinviare le gallerie profonde preliminarmente ipotizzate fanno riferimento a sondaggi geologici e al ritrovamento di gas sifonanti, acque e terreno aggressivi, fane. Non credo si tratti di novità apparse all'improvviso negli</p>	<p style="text-align: center;">CONTRODEDUZIONI</p> <p>Si rinvia alle controdeduzioni n. 1 e n. 6.</p>
---	--

13

13

13

ultimi dieci anni. E, INFATTI. A pag. 10 della relazione generale Anas s.p.a. s'è visto che si tratta di scelte progettuali pressoché obbligate: in dipendenza della necessità di mantenere il costo complessivo dell'opera entro i limiti di spesa originariamente assentiti.

Dunque, vengono automaticamente ammessi appalti tecnici per motivare la sempiterna decisione di fare meno gallerie, per spendere meno?

3) Sull'impostazione procedurale di Anas s.p.a. nel ritenere 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, Dgs 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 sui preliminari e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, come avverrebbe nel caso di specie.

4. 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'apprrezzamento e sulla necessità di tutela dei terrazzamenti marini, delle colline degradanti a mare, dei boschi di pino d'Aleppo e delle fiamme con splendidi calanchi, dei panorami. Si parla di uno dei tratti in asfalto più belli ed identitari delle coste joniche.

Anche il Ministero dell'Ambiente (Commissione speciale V.I.A. dell'8 marzo 2003), prende in considerazione tale emergenza preoccupandosi che "nel tratto settentrionale dell'opera - da Roseto Capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fiamme, 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 configuri 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 pianimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico."

Ma il progetto definitivo scarica del tutto quegli spunti di contorno, 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 avvenuta 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 43/85- 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 accenti alla tutela paesaggistica e al valore paesaggistico esistono come citazione nella relazione paesaggistica, ma sono considerati con valenza propria soltanto quando si propongono gli interventi compensativi, le misure di ripristino e le mitigazioni post operam. L'approccio è dunque: "prima rovinio, poi ripristino" (per nulla coerente con il senso del vincolo, e soprattutto contrastante con il comportamento richiesto ai privati).

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 impopolabile.

Si richiama la Commissione a confrontare le proprie valutazioni nel parere espresso con verbale della marzo 2003 sul progetto preliminare, con le considerazioni di Anas nell'attuale "sintesi non tecnica". Il buon senso suggerisce a chiunque di considerare soluzioni antitetiche.

N.

OSSERVAZIONI TIPO 13

CONTRADDIZIONI

Vi scrivo questa mail per denunciare una situazione che ha risvolti ambientali pesanti, ma che sembra procedere comunque tra il disinteresse degli organi d'informazione e delle amministrazioni locali. La mia osservazione riguarda quanto citato nel documento che allego, cioè un'interrogazione parlamentare

parlamentare

del On. Realacci (INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/04525) che riguarda il terzo Megalono della strada statale Jonica 106, nel tratto compreso tra Roseto Capo Spulico e Sibarù.

In definitiva, per ammontare il meno possibile e riassumere il tutto, la strada fu presentata ed accolta positivamente nel 2007, con un progetto che salvaguardava l'ambiente mediante una serie di gallerie artificiali e viadotti di bassa altezza.

Nel febbraio 2014 però il progetto iniziale veniva stravolto, elevando i viadotti, sostituendo, le gallerie artificiali con gallerie naturali e devastando un ambiente unico in Italia e tutelato proprio per tale motivo come area di interesse paesaggistico, popolato da agrifolium e masserie ristrutturati nell'ottica di valorizzare tale bene.

Questo cambio di progetto viene giustificato dall'Anas con l'aumento dei costi dell'opera, quindi si devastava un territorio perché si è speso di più in altri tratti o perché costa troppo preservarlo....facendo leva sulle necessità economiche di un territorio o, allo stremo delle forze, che vede la possibilità di raccogliere oggi pochi soldi (distruggendo il proprio capitale, cioè la bellezza del territorio) per perderne poi molti domani (turismo) procurando una ferita indelebile al paesaggio.

La strada è utile, non è mai stata osteggiata dalla popolazione, ma le gallerie ed i viadotti bassi sono indispensabili, come è possibile commettere simili delitti ambientali? quei che è ineccepibile è il cambio di progetto in corsa, mi sembra assurdo ed ai limiti della truffa, è come se in sede di trattativa venga promesso qualcosa che poi in chiusura di contratto è completamente disastoso.

Si rinvia alle contraddizioni n. 1.

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left.

<p>Per quanto riguarda la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza, si ritiene che il sistema di videosorveglianza non sia necessario e che il sistema di videosorveglianza non sia necessario e che il sistema di videosorveglianza non sia necessario.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p>	<p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p> <p>La sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza non è un obiettivo primario del progetto e non è necessario per la sicurezza e l'installazione di un sistema di videosorveglianza.</p>
--	---

N.

OSSERVAZIONI
TIPO 14

CONTRODEDUZIONI

14

Si rinvia alle controdeduzioni n. 1 e n. 6.

<p>La sottoscritta avvocatessa Melania Belfari Melazzi, funzionario a riposo dell'IN.P.S., (c.f. BLF MLN 23M58 D086C), nata a Costanza (CS) il 18-08-1925, residente a Roma, in via Carlo Bartolomeo Piazza, n.18, CAP 00161, cittadina interessata alla tutela del territorio, sia per la propria famiglia di origine e di Ammolara, sia perché proprietaria del terreno "Contra Ciclogreco" sito nel Comune di Ammolara ove trascorre metà dell'anno, avendo tenuto la documentazione depositata da Anas e pubblicata sul sito www.viaminambiente.it, entro i termini indicati presenta le proprie osservazioni.</p> <p>Le varianti apportate al progetto preliminare sono fondate su non meglio precisati esiti di indagini geostatiche, 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. "rivellata".</p> <p>La zona oggetto dell'opera è sottoposta a vincolo paesaggistico e, in particolare, si fa riferimento alla tutela dei famosi pianori dell'Alto Lazio: 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.</p> <p>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 Ministri 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 depurate da trincee a cielo aperto, da gallerie superficiali appena coperte da viadotti altissimi sulle funerie.</p> <p>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.</p> <p>Tutto ciò comporta, incontestabilmente, una modifica sostanziale del progetto e delle opere comprese nell'appalto già assegnato e un notevole peggioramento dell'impatto ambientale.</p> <p>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.</p> <p>Lo stupore nel leggere la relazione paesaggistica e la "sintesi non tecnica" è gran e, in apposita tabella, i vincoli paesaggistici e naturalistici gravanti sui territori, tende a m. n.l.f.a: deprezzamento, sostenendo che si tratterebbe di una modificazione solo 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.</p> <p>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.</p> <p>Si tratta, al contrario, di una perenne e devastante modificazione dell'ambiente protetto, per le varianti ora previste, sia quelle che trasformano le</p>	<p>Si rinvia alle controdeduzioni n. 1 e n. 6.</p>
---	--

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials and marks on the left.

<p>ex-gallerie profonde in trincea 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.</p> <p>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 benché minima prova.</p> <p>Ne 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 -.</p> <p>Inoltre, è incontestabile che le varianti non possono, in alcun modo, comportare una lesione definitiva di una zona protetta.</p> <p>Quanto al profilo del risparmio del denaro pubblico, si osserva che e tutto da vedere che vi sarà questo risparmio, perché la costruzione di alcuni viadotti con pilastri molto alti (anche cento metri) comporterà un esposto notevole, ben superiore alla costruzione di gallerie naturali, a livello del territorio.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Si chiede, pertanto, ai Ministeri interessati, e in particolare, di riconsiderare la scelta del tracciato, alla luce di almeno tre principi: consumo di territorio, impatto ambientale, spreco di risorse finanziarie.</p> <p>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 delimpati dalle precedenti infrastrutture (la Commissione speciale V.I.A. nell'escludere il raddoppio in aderenza, si proponeva di evitare</p> <p>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).</p> <p>Si chiede, in ogni caso, per una migliore tutela dell'area protetta, di valutare la possibilità di non ferre 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.</p> <p>Con queste osservazioni, si invitano caldamente i due Ministeri interessati ad esprimere il proprio vincolante parere in regime di "co-gestione" (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.</p> <p>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 stravalto- con la "sintesi non tecnica" depositata con la proposta di progetto definitivo.</p> <p>Senza dubbio non sarà difficile apprezzare la completa antipatia 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 sospensione al competente Tribunale Amministrativo Regionale.</p>	
---	--

<p>N.</p>	<p>OSSESSERVAZIONI TIPO 15</p> <p>CONTRORRODDEDUZIONI</p>
-----------	---

TUCCA BIRLINO
Via Risorgimento Colajanni
00191 Roma

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI
Via Cristoforo Colombo, 41
00171 ROMA

Oggetto ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D. Lgs. 152/2006, art. 25 comma 4 della legge n° 221/2012. Osservazioni relative alla valutazione di impatto ambientale dell'intervento ANAS SPA "SS 534 (km 365 + 150) a Roseto Capo Spulico (KM 400 + 000) Megalotto 3".
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 ottenimento delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA, ed infine dal CIPE, delibera n° 103 del 28 settembre 2007 pubblicata sulla G.U. n° 123 del 13/03/2008.
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 16,3 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 galleggere, quasi tutte naturali, eccetto due tratti interessati da vignicoli.
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 livellata di circa mt. 40. I pianori terrazzati, che nel preliminare erano illasi perché attraversati in galleggere naturali, vengono tagliati e distrutti, le galleggere naturali previste per mt. 5644 sono soppresse, i viadotti, che nel preliminare avevano una altezza medie di mt. 20, si raddoppiano in lunghezza con altezza medie di circa mt. 60.
L'impatto ambientale complessivo è devastante.
Le perplessità riguardano alcuni interrogativi:
E' stato rispettato il progetto preliminare?
E' stato rispettato il parere con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA?
E' stata rispettata la delibera CIPE?
Segue, per meglio capire i fatti e le decisioni, per il tratto considerato.

[Handwritten signature]

OSSERVAZIONI
TIPO 16

CONTRODEDUZIONI

Si rinvia alle controdeduzioni n. 1 e n. 6*

Si rinvia alle controdeduzioni n. 1

<p>N.</p> <p>Oggetto. Ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D. Lgs. 152/2006, art. 24 comma 4 della legge n° 221/2012 - Osservazioni relative alla valutazione di impatto ambientale intervento ANAS SPA "SS 106 ionica 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 ottenimento delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA, ed infine dal CIPE, delibera n° 103 del 28 settembre 2007 pubblicata sulla G.U. n° 123 del 13/03/2008. 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 16,3 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 galleggere, quasi tutte naturali, eccetto due tratti interessati da vignicoli. 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 livellata di circa mt. 40. I pianori terrazzati, che nel preliminare erano illasi perché attraversati in galleggere naturali, vengono tagliati e distrutti, le galleggere naturali previste per mt. 5644 sono soppresse, i viadotti, che nel preliminare avevano una altezza medie di mt. 20, si raddoppiano in lunghezza con altezza medie di circa mt. 60. L'impatto ambientale complessivo è devastante. Le perplessità riguardano alcuni interrogativi: E' stato rispettato il progetto preliminare? E' stato rispettato il parere con le prescrizioni della Commissione Speciale VIA? E' stata rispettata la delibera CIPE? Segue, per meglio capire i fatti e le decisioni, per il tratto considerato.</p>	

<p>- La descrizione sintetica del progetto preliminare;</p> <p>- La descrizione sintetica del progetto definitivo;</p> <p>- La comparazione tra progetto preliminare e definitivo;</p> <p>- Conclusioni.</p> <p>- Alcune foto degli ambienti che il progetto definitivo propone di distruggere.</p> <p>PROGETTO PRELIMINARE:</p> <p>I progettisti ANAS in fase di stesura del progetto preliminare hanno preso in esame cinque possibili alternative di tracciato abbinata 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 e 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 Rosso Capo Spulico, che si sviluppa principalmente in gallerie naturali, in corrispondenza dei pianori terrazzati, e viadotti non invasivi in prossimità delle fiumane (altezze contenute e luci delle campate fino a 60 mt al fine di evitare l'effetto canalina nella percezione visiva dell'infrastruttura), i torrenti erano attraversati da semplici scatolati di altezza max 7-8 mt.</p> <p>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 (fiumana Pagliara comune di Trebisacce) al km 33+940 (fiume Ferro comune di Amendolara).</p> <p>In questo tratto i progettisti, al fine di ridurre l'impatto ambientale avevano spostato il tracciato stradale nella zona dei pianori collinari (terrazzi marini) intercalati dalle fiumane, attraversandoli, rispettivamente, in gallerie naturali alla profondità di mt 60 circa e in viadotti di altezza media inferiore a mt 20.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Roviti 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 Scillitano lunghezza mt 840, profondità mt 65; - Fosso Portesino scatolati lunghezza mt 218, altezza max mt 7; - Galleria naturale Portesino 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 Stralace 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 mt 14; - Galleria naturale Taviano lunghezza mt 1354, profondità mt 43; - Viadotto Ferro lunghezza mt 548, altezza max mt 13. <p>In sintesi, il progetto preliminare, nel tratto di strada che va dal Torrente Pagliara al Torrente Ferro, di km 11+660, prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - N° 7 viadotti per una lunghezza complessiva di mt 2345 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. <p>PROGETTO DEFINITIVO</p> <p>Il progetto definitivo nel medesimo tratto (Torrente Pagliara Comune di Trebisacce - Torrente Ferro Comune di Amendolara), prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Scillitano lunghezza mt 628; - Viadotto Scillitano lunghezza mt 300, altezza mt 62; - Galleria artificiale Portesino 1 lunghezza mt 365; - Tratto in superficie Portesino 2 lunghezza mt 120; - Galleria artificiale Portesino 2 lunghezza mt 120; - Viadotto Cielo Greco lunghezza mt 270, altezza max mt 55; - Galleria artificiale Cielo Greco lunghezza mt 455; - Viadotto Stralace lunghezza mt 686, altezza mt 56; - Tratto in superficie mt 1432; - Viadotto della Donna lunghezza mt 90, altezza mt 22; - Tratto in superficie lunghezza mt 1411; - Galleria artificiale Taviano lunghezza mt 214; 	
--	--

g

5

fer

32

- Viadotto Ferro lunghezza mt 537, altezza mt 31.

In sintesi il progetto definitivo prevede:
- N° 9 viadotti per una lunghezza di mt 4038 e una altezza media di mt 60.

- Gallerie artificiali: n.5 per una lunghezza di mt 1334;

- 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:

Sceite progettuali Progetto preliminare Progetto definitivo

Viadotti Numero 7

Lunghezza totale mt 2345

Altezza media circa mt 20

Numero 9

Lunghezza totale mt 4038

Altezza media circa mt 60

Tratti in superficie Solo in corrispondenza dei due svincoli, Albidona e Amendolara.

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 1334

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 fiamme.

Il progetto definitivo ha alzato la livellina 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 fiamme e dei canali, con altezze max fino a circa mt 100.

E' 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 Sibarì.

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 fiamme in viadotto e soprattutto nei tratti di attraversamento dei terrazzi marini che l'infrastruttura talora impiega 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 fiamme 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 pianificazione stradale presenta:

- Tratte in rilevato: 43,8% (Km 16,6);
- Tratte in trincea: 10% (Km 3,6);
- Tratte in viadotto: 12,3% (Km 4,846);
- Tratte in galleria: 33,4% (Km 12,704).

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

La Commissione elenca le gallerie previste, quasi tutte nel tratto in questione, in particolare troviamo nel circa 12 km considerati:

- Gallerie naturali
- 1. Schiavi mt 1430
- 2. Silliliano mt 840
- 3. Potestino mt 665
- 4. Celogeco mt 675
- 5. Amendolara mt 680
- 6. Taviano mt 1354
- Gallerie artificiali
- 7. Pegliana 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

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large 'V' and '15' and several illegible signatures.

<p>raccomandazioni della Commissione, il preliminare prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tratte in rilevato o trincea: 12,60%; - Tratte in viadotto: 21,80%; - Tratte in galleria: 65,50%; <p>Il progetto definitivo per il medesimo tratto prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tratte in rilevato o trincea: 53,26%; - Tratte in viadotto: 33,03%; - Tratte in galleria (solo artificiale): 11,69%. <p>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:</p> <p>Atmosfera</p>	
<p>Progetto preliminare:</p> <p>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 fannare per i viadotti. Malgrado ciò la Commissione recita: Gli impatti a carico della componente atmosferica potrebbero dunque risultare critici 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.</p> <p>Progetto definitivo:</p> <p>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.</p>	
<p>Acque superficiali:</p> <p>Progetto preliminare:</p> <p>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 fannare e alla gestione dei depositi di materiale di scavo per evitare fenomeni di inquinamento interferenza sul regime dei corsi d'acqua.</p> <p>Progetto definitivo:</p> <p>L'impatto non è per nulla trascurabile tutti i corsi d'acqua sono interessati e subiscono modificazioni prenci che andranno a modificare sia l'assetto degli stessi corsi che la flora fauna rappresentata da boschi di macchia mediterranea.</p>	
<p>Aspetti idrogeologici, geologici e geomorfologici:</p> <p>Progetto preliminare:</p> <p>Per tali aspetti la Commissione era molto preoccupata soprattutto per le aree interessate da diffusi movimenti franosi anche se prevalentemente a carattere superficiale.</p> <p>Progetto definitivo:</p> <p>Altra completamente in ogni tratto la geomorfologia del territorio, per cui vi saranno ripercussioni difficili da prevedere. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistema.</p>	
<p>Progetto preliminare:</p> <p>la Commissione VIA, molto preoccupata per tali aspetti, malgrado la presenza di numerose gallerie che di fatto hai 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.</p> <p>Le aree contigue con l'altessamento dei cantieri e dei depositi di scavo nella fase di realizzazione vedono compromessa la qualità della loro vegetazione, flora, fauna e del relativo ecosistema.</p> <p>Progetto definitivo:</p> <p>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.</p>	
<p>Rumore:</p> <p>Progetto preliminare:</p> <p>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 Sforzi 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.</p> <p>Progetto definitivo:</p> <p>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 soprattutto ovunque, sia in fase di realizzazione che durante la stessa vita dell'opera.</p>	
<p>Paesaggio:</p> <p>Progetto preliminare:</p> <p>Il parere della Commissione è chiaro: TEBRAZZI MARINI DEVONO ESSERE SALVAGUARDATI (vincolo paesaggistico apposto dal Ministero dei Beni Culturali con Decreto Legge del 11/04/1990).</p> <p>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 fannare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo ni 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 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 configuri con esigenze di tutela del paesaggio.</p>	
<p>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 intonati perché attraversati in gallerie naturali.</p> <p>Progetto definitivo:</p>	

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Gli unici investimenti in agricoltura su tutto il territorio sono presenti proprio su questi terrazzi marini, caratterizzati dal clima mite e temperato, apprezzamenti di terreni agricoli pianeggianti, servizi irrigui, paesaggio incontaminato.</p> <p>Le tipologie colturali più importanti, sui terrazzi in oggetto, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uliveti secolari e recenti; - Prati 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 decina di agriturismi; <p>All'impatto devastante sui terrazzi marini segue l'impatto dei viadotti in corrispondenza delle fiamme 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 scollari 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.</p> <p>CONCLUSIONI</p> <p>Il progetto definitivo, nel trano in questione, si discosta dal preliminare approvato tanto da rappresentare un nuovo progetto.</p> <p>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.</p> <p>Se queste sono le motivazioni per giustificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; <p>La distruzione e compromissione di un territorio di inestimabile valore ambientale e paesaggistico;</p> <p>La distruzione e compromissione di un territorio economico basato su un'agricoltura produttiva nel rispetto delle tradizioni, del territorio ambiente e della salute dei consumatori.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: right;">12</p> <p style="text-align: right;">37</p>
--	---

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Osservazioni pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente con riferimento al Progetto Definitivo (PD) di Febbraio 2014-Allegato B Controdeduzioni Istanza

Si segnala che la numerazione dei tipi si riferisce specificamente alle diverse fasi di pubblicazione della documentazione progettuale.

N.	Osservante	Nota protocollo	Data	tipo
1	Osservazioni del Geom. K. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007790	20/03/2014	tipo 1
2	Osservazione del Sig. V. De Marco in data 09/04/2014	DVA-00-2014-0010173	09/04/2014	tipo 3
3	Osservazioni del Comune di Falerna in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008121	24/03/2014	non attinente
4	Osservazioni dell'Associazione Provinciale C.I.A. - Cosenza in data 23/04/2014	DVA-00-2014-0011739	23/04/2014	tipo 1
5	Osservazioni del Sig. E. Riccietelli in data 09/05/2014	DVA-00-2014-0013485	09/05/2014	tipo 13
6	Osservazione del Sig. G. A. Bosco in data 25/03/2014	DVA-00-2014-0008254	25/03/2014	tipo 1
7	Osservazione del Sig. M. S. Bosco in data 25/03/2014	DVA-00-2014-0008256	25/03/2014	tipo 1
8	Osservazione di Confagricoltura - presidenza in data 25/03/2014	DVA-00-2014-0008404	25/03/2014	tipo 1
9	Osservazione del Sig. C. Belfari Melazzi in data 25/03/2014	DVA-00-2014-0008414	25/03/2014	tipo 3
10	Osservazione del Sig. F. Ricci in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008431	26/03/2014	tipo 2
11	Osservazione del Sig. Sebastiano Puglia in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008432	26/03/2014	tipo 1
12	Osservazione del Sig. Salvatore Puglia in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008433	26/03/2014	tipo 1
13	Osservazione della Sig.ra A. Puglia in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008440	26/03/2014	tipo 1
14	Osservazione del Sig. A. Carraro in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008446	26/03/2014	tipo 3
15	Osservazione del Sig. E. Garavelli in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008450	26/03/2014	tipo 2
16	Osservazione del Sig. E. Campanella in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008452	26/03/2014	tipo 3
17	Osservazione del Sig. A. Tagliati in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008454	26/03/2014	tipo 2
18	Osservazione della Sig.ra M. Tufaro in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008455	26/03/2014	tipo 3
19	Osservazione del Sig. M. G. Cervone in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008459	26/03/2014	tipo 1
20	Osservazione del Sig. M. Puglia in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008462	26/03/2014	tipo 1
21	Osservazione del Sig. L. Giuriola in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008465	26/03/2014	tipo 2
22	Osservazione della Sig.ra D. Domenichin in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008468	26/03/2014	tipo 2
23	Osservazione del Sig. F. Pracelli in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008613	26/03/2014	tipo 2
24	Osservazione della Sig.ra R. Fusiani in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008615	26/03/2014	tipo 2
25	Osservazione della Sig.ra C. Fabbri in data 26/03/2014	DVA-00-2014-0008620	26/03/2014	tipo 2
26	Osservazione del Sig. E. Bonomo Roveri in data 28/03/2014	DVA-00-2014-0009109	28/03/2014	tipo 2
27	Osservazione del Sig. L. Micelli in data 31/03/2014	DVA-00-2014-0009204	31/03/2014	tipo 2
28	Osservazione della Sig.ra L. Roveri in data 31/03/2014	DVA-00-2014-0009238	31/03/2014	tipo 2
29	Osservazione del Sig. L. Micelli in data 31/03/2014	DVA-00-2014-0009242	31/03/2014	tipo 3
30	Osservazione del Sig. L. Gaudio in data 01/04/2014	DVA-00-2014-0009267	01/04/2014	tipo 3
31	Osservazioni dell'Associazione Italia Nostra - Sez. Trebisacce - Sig. A. Malatoca in data 18/02/2014	DVA-00-2014-0004213	18/02/2014	tipo 4
32	Osservazione del Sig. Rinaldo Chidichimo A.U. SITAF srl in data 20/02/2014	DVA-00-2014-0004470	20/02/2014	tipo 5
33	Osservazione del Sig. Giuseppe Nicola Ferraro in data 03/03/2014	DVA-00-2014-0005563	03/03/2014	tipo 3
34	Osservazione della Sig.ra Stefania Gentile in data 05/03/2014	DVA-00-2014-0005817	05/03/2014	tipo 2
35	Osservazione di Sig. Giordano Francesco in data 06/03/2014	DVA-00-2014-0006016	06/03/2014	tipo 3
36	Osservazione della Sig.ra Dodi Daria in data 07/03/2014	DVA-00-2014-0006267	07/03/2014	tipo 2

3

5

2

3

3

3

3

3

3

3

37	Osservazione del Sig. Tufaro Mario in data 10/03/2014	DVA-00-2014-0006363	10/03/2014	tipo 3
38	Osservazione del Sig. Tufaro Leonardo in data 10/03/2014	DVA-00-2014-0006364	10/03/2014	tipo 3
39	Osservazione del Sig. Tucci Francesco in data 10/03/2014	DVA-00-2014-0006365	10/03/2014	tipo 6
40	Osservazione della Sig.ra Giordano Rossellina in data 10/03/2014	DVA-00-2014-0006366	10/03/2014	tipo 3
41	Osservazione della Sig.ra Tufaro Lucia in data 11/03/2014	DVA-00-2014-0006455	11/03/2014	tipo 3
42	Osservazione del Sig. De Via Francesco in data 11/03/2014	DVA-00-2014-0006456	11/03/2014	tipo 3
43	Osservazione di Sig. Leonardo Riccardi e Labanca Martantonina in data 11/03/2014 in data 11/03/2014	DVA-00-2014-0006513	11/03/2014	tipo 7
44	Osservazione del Sig. Chidichimo Rinaldo in data 11/03/2014	DVA-00-2014-0006559	11/03/2014	tipo 5
45	Osservazione del Sig. Arvia Vincenzo in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006590	12/03/2014	tipo 3
46	Osservazione del Sig. Tufaro Giuseppe in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006595	12/03/2014	tipo 3
47	Osservazione della Sig.ra Novelli M. in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006611	12/03/2014	tipo 2
48	Osservazione del Sig. Zaramella R. in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006615	12/03/2014	tipo 2
49	Osservazione della Sig.ra Tagliati R. in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006705	12/03/2014	tipo 8
50	Osservazione del sig. Mezzogori F. in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006744	12/03/2014	tipo 2
51	Osservazione del Sig. Salamone G. in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006785	12/03/2014	tipo 3
52	Osservazione del Sig. Santini Leopoldo in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006786	12/03/2014	tipo 2
53	Osservazione del Sig. Giordano Gaetano in data 12/03/2014	DVA-00-2014-0006787	12/03/2014	tipo 3
54	Osservazione della Sig.ra Salamone M.D. in data 13/03/2014	DVA-00-2014-0006853	13/03/2014	tipo 3
55	Osservazione di Dott. G. Cilento in data 13/03/2014	DVA-00-2014-0006939	13/03/2014	tipo 5
56	Osservazione del Sig. A.Maria Tagliati in data 13/03/2014	DVA-00-2014-0006941	13/03/2014	tipo 2
57	Osservazione del Sig. Rago V. in data 13/03/2014	DVA-00-2014-0006977	13/03/2014	tipo 14
58	Osservazione dell'Azienda Agricola Acciardi A. in data 14/03/2014	DVA-00-2014-0007093	14/03/2014	tipo 1
59	Osservazione di Agrituristi - Associazione Nazionale per l'Agricoltura, l'Ambiente e il Territorio ROMA in data 14/03/2014	DVA-00-2014-0007107	14/03/2014	tipo 1
60	Osservazione del Sig. Sgroio G. in data 14/03/2014	DVA-00-2014-0007117	14/03/2014	tipo 2
61	Osservazione della Sig.ra Tucci M. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007147	17/03/2014	tipo 9
62	Osservazione del Sig. Cataldi D. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007148	17/03/2014	tipo 2
63	Osservazione della Sig.ra Franchi V. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007149	17/03/2014	tipo 2
64	Osservazione del Sig. Pupillo G. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007150	17/03/2014	tipo 2
65	Osservazione della Sig.ra Guidi Lidia in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007151	17/03/2014	tipo 2
66	Osservazione del Sig. Perrone M. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007152	17/03/2014	tipo 2
67	Osservazione della Sig.ra Morelli G. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007155	17/03/2014	tipo 2
68	Osservazione della Sig.ra Grandi L. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007156	17/03/2014	tipo 2
69	Osservazione della Sig.ra Marani M. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007157	17/03/2014	tipo 2
70	Osservazione della Sig.ra Pupillo G. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007158	17/03/2014	tipo 2
71	Osservazione della Sig.ra Morelli P. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007159	17/03/2014	tipo 2
72	Osservazione del Sig. Pistani R. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007160	17/03/2014	tipo 2
73	Osservazione della Sig.ra Ingranata G. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007161	17/03/2014	tipo 2
74	Osservazione del Sig. Arizzzone M. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007162	17/03/2014	tipo 2
75	Osservazione della Sig.ra Virgili R. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007163	17/03/2014	tipo 2
76	Osservazione della Sig.ra Orlandi M.G. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007164	17/03/2014	tipo 2

R

7

5

PP

Luci

N

M

CPM

77	Osservazione del Sig. R. Arizzi in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007165	17/03/2014	tipo 2
78	Osservazione del Sig. I Grimaldi in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007166	17/03/2014	tipo 2
79	Osservazione del Comune di Albidona in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007168	17/03/2014	tipo 1
80	Osservazione dell'Azienda Agricola Sig. A. Acciardi in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007169	17/03/2014	tipo 1
81	Osservazione del Sig. re Acciardi F. Acciardi Campagna E. in data 17/03/2014	DVA-00-2014-0007172	17/03/2014	tipo 1
82	Osservazione del Sig. V. Catana in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007319	18/03/2014	tipo 2
83	Osservazione del Sig. Aurelio G.A. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007340	18/03/2014	tipo 1
84	Osservazione del Sig. Bieffari Melazzi T. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007354	18/03/2014	tipo 12
85	Osservazione del Sig. Bieffari Melazzi D. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007356	18/03/2014	tipo 2
86	Osservazione del Sig. Di Lazzaro A. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007357	18/03/2014	tipo 3
87	Osservazione del Sig. Mazzei A. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007359	18/03/2014	tipo 1
88	Osservazione del Sig. Rescia L. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007362	18/03/2014	tipo 1
89	Osservazione della Sig.ra La Volpe M.P. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007364	18/03/2014	tipo 1
90	Osservazione del Comune di Amendolara -Deilbere in data 18/03/2014 in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007374	18/03/2014	tipo 1
91	Osservazione del Comune di Trebisacce in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007375	18/03/2014	tipo 1
92	Osservazione del Sig. R. Lacanna in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007380	18/03/2014	tipo 1
93	Osservazione del Sig. A. Cannilla in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007381	18/03/2014	tipo 1
94	Osservazione del Sig. G. Cavaliere in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007382	18/03/2014	tipo 10
95	Osservazione del Sig. M. Lacanna in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007383	18/03/2014	tipo 10
96	Osservazione dello Studio Legale Lombardo in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007387	18/03/2014	tipo 2
97	Osservazione della Sig.ra G. Zilano in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007388	18/03/2014	tipo 1
98	Osservazione del Sig. F. Negrini in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007393	18/03/2014	tipo 2
99	Osservazione della Sig.ra M.D. Adduci in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007394	18/03/2014	tipo 3
100	Osservazione di Confagricoltura in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007395	18/03/2014	tipo 1
101	Osservazione della Sig.ra R. Corsi in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007396	18/03/2014	tipo 2
102	Osservazione del Sig. V. Rescia in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007398	18/03/2014	tipo 3
103	Osservazione della Sig.ra F. Rescia in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007399	18/03/2014	tipo 10
104	Osservazione del Sig. A. Rescia in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007401	18/03/2014	tipo 10
105	Osservazione del Sig. F. Russo in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007402	18/03/2014	tipo 10
106	Osservazione della Sig.ra M.S. Trunceluto in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007405	18/03/2014	tipo 1
107	Osservazione della Sig.ra A. Lacanna in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007407	18/03/2014	tipo 1
108	Osservazione della Sig.ra M. Rescia in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007408	18/03/2014	tipo 1
109	Osservazione della Sig.ra L. Adduci in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007415	18/03/2014	tipo 1
110	Osservazione del Sig. A. Rimo in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007417	18/03/2014	tipo 1
111	Osservazione della Sig.ra G.P. Pincelli in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007427	18/03/2014	tipo 2
112	Osservazione del Sig. F. Ramundo in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007430	18/03/2014	tipo 1
113	Osservazione del Sig. R. Di Lazzaro in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007434	18/03/2014	tipo 10
114	Osservazione del Sig. Lacanna V. in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007437	18/03/2014	tipo 1
115	Osservazione di Pres. M. Blaotta in data 19/03/2014	DVA-00-2014-0007526	19/03/2014	tipo 10
116	Osservazione del Sig. Rotondo G. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007605	20/03/2014	tipo 1
117	Osservazione del Sig. Rotondo A. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007606	20/03/2014	tipo 1

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

118	Osservazione del Sig. G. Murgieri in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007607	20/03/2014	tipo 1
119	Osservazione della Sig.ra Oliveto R. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007609	20/03/2014	tipo 12
120	Osservazione della Sig.ra Luiselli D. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007610	20/03/2014	tipo 2
121	Osservazione della Sig.ra Gatto C. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007611	20/03/2014	tipo 3
122	Osservazione della Sig.ra Gatto G. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007612	20/03/2014	tipo 3
123	Osservazione del Sig. Gatto A. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007613	20/03/2014	tipo 3
124	Osservazione della Sig.ra De Marco G.	DVA-00-2014-0007614	20/03/2014	tipo 10
125	Osservazione del Sig. Gaudio G.C. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007615	20/03/2014	tipo 10
126	Osservazione del Sig. Tufaro P. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007616	20/03/2014	tipo 10
127	Osservazione di Agriturist in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007651	20/03/2014	tipo 1
128	Osservazione del Sig. Rotondo G. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007661	20/03/2014	tipo 1
129	Osservazione del Sig. Rotondo B. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007664	20/03/2014	tipo 1
130	Osservazione del Sig. G. Rotondo in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007665	20/03/2014	tipo 1
131	Osservazione di Geom. K. Bosco per conto della Sig.ra F. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007669	20/03/2014	tipo 1
132	Osservazione di Avv. M. Bielefari Melazzi in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007671	20/03/2014	tipo 14
133	Osservazione della Dott.ssa A. Bielefari Melazzi in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007672	20/03/2014	tipo 14
134	Osservazione del Sig. S.P. Laschera in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007674	20/03/2014	tipo 2
135	Osservazione del Sig. S.P. Laschera in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007675	20/03/2014	tipo 1
136	Osservazione del Sig. T. De Gennaro in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007677	20/03/2014	tipo 1
137	Osservazione del Sig. A. Laschera in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007678	20/03/2014	tipo 1
138	Osservazione del Sig. F. Leonetti in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007681	20/03/2014	tipo 3
139	Osservazione del Sig. A. Chinnici in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007682	20/03/2014	tipo 1
140	Osservazione del Sig. A. Rotondo in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007684	20/03/2014	tipo 1
141	Osservazione del Sig. S. Dagostino in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007686	20/03/2014	tipo 1
142	Osservazione della Sig.ra M. R. Camparella in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007695	20/03/2014	tipo 1
143	Osservazione della Sig.ra M. Aurelio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007701	20/03/2014	tipo 1
144	Osservazione del Sig. G. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007703	20/03/2014	tipo 1
145	Osservazione dell'ing. P. Risoli in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007706	20/03/2014	tipo 1
146	Osservazione della Sig.ra P. Tortora in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007708	20/03/2014	tipo 1
147	Osservazione della Sig.ra F. Caputo in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007710	20/03/2014	tipo 1
148	Osservazione del Sig. A. Bianchi in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007712	20/03/2014	tipo 1
149	Osservazione della Sig.ra A. Bianchi in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007715	20/03/2014	tipo 1
150	Osservazione della Sig.ra I. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007717	20/03/2014	tipo 1
151	Osservazione dell'Azienda Agricola Laschera A. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007718	20/03/2014	tipo 1
152	Osservazione del Sig. A. Battafarano in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007719	20/03/2014	tipo 1
153	Osservazione del Sig. P. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007721	20/03/2014	tipo 1
154	Osservazione della Sig.ra I. Munno in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007724	20/03/2014	tipo 1
155	Osservazione della Sig.ra B. Mortoro in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007726	20/03/2014	tipo 1
156	Osservazione della Sig.ra I. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007728	20/03/2014	tipo 1
157	Osservazione del Sig. G. Salandria in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007731	20/03/2014	tipo 1
158	Osservazione della Sig.ra C. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007733	20/03/2014	tipo 1
159	Osservazione del Sig. S. Indovino in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007735	20/03/2014	tipo 1

h

g

R

2

W

W

N

W

W

W

W

W, S

160	Osservazione del Sig. M. Misserandino in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007738	20/03/2014	tipo 1
161	Osservazione della Sig.ra C. Sodano in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007742	20/03/2014	tipo 1
162	Osservazione di Eredi Beneduce in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007745	20/03/2014	tipo 1
163	Osservazione del Sig. D. Guerra in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007748	20/03/2014	tipo 1
164	Osservazione del Sig. A. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007751	20/03/2014	tipo 1
165	Osservazione del Sig. B. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007755	20/03/2014	tipo 1
166	Osservazione del Sig. Tufaro A. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007769	20/03/2014	tipo 1
167	Osservazione della Sig.ra R. Oliveto in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007775	20/03/2014	tipo 1
168	Osservazione del Sig. L. Buonpane in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007777	20/03/2014	tipo 1
169	Osservazione della Sig.ra A. Bosco in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007778	20/03/2014	tipo 1
170	Osservazione del Sig. Jarar Aziz in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007780	20/03/2014	tipo 1
171	Osservazione del Comune di Trebisacce in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007783	20/03/2014	tipo 16
172	Osservazione della Sig.ra M. Munno in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007787	20/03/2014	tipo 1
173	Osservazione di Agr. M. Munno in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007788	20/03/2014	tipo 1
174	Osservazione del Sig. B. Tucci in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007789	20/03/2014	tipo 15
175	Osservazione della Sig.ra M. Munno in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007792	20/03/2014	tipo 1
176	Osservazione della Sig.ra D. Napoli in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007793	20/03/2014	tipo 1
177	Osservazione del Sig. D. Oliveto in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007794	20/03/2014	tipo 1
178	Osservazione della Sig.ra V. Oliveto in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007795	20/03/2014	tipo 1
179	Osservazione del Sig. A. Napoli in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007797	20/03/2014	tipo 1
180	Osservazione del Sig. E. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007799	20/03/2014	tipo 1
181	Osservazione della Sig.ra I. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007801	20/03/2014	tipo 1
182	Osservazione del Sig. A. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007803	20/03/2014	tipo 1
183	Osservazione del Sig. D. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007813	20/03/2014	tipo 1
184	Osservazione del Sig. U. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007815	20/03/2014	tipo 1
185	Osservazione del Sig. M. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007817	20/03/2014	tipo 1
186	Osservazione del Sig. A. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007819	20/03/2014	tipo 1
187	Osservazione della Sig.ra A. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007821	20/03/2014	tipo 1
188	Osservazione del Sig. F. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007822	20/03/2014	tipo 1
189	Osservazione della Sig.ra R. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007824	20/03/2014	tipo 1
190	Osservazione del Sig. F. Altano in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007825	20/03/2014	tipo 1
191	Osservazione del Sig. P. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007826	20/03/2014	tipo 1
192	Osservazione della Sig.ra M. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007828	20/03/2014	tipo 1
193	Osservazione del Sig. G. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007831	20/03/2014	tipo 1
194	Osservazione del Sig. R. Gallicchio in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007832	20/03/2014	tipo 1
195	Osservazione del Sig. C. Profeta in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007842	20/03/2014	tipo 1
196	Osservazione del Sig. Bosco S. in data 20/03/2014	DVA-00-2014-0007846	20/03/2014	tipo 1
197	Osservazione del Comune di Amendolara + Delibere Comunali in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007872	21/03/2014	tipo 1
198	Osservazione della Sig.ra M. D. Tufaro in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007874	21/03/2014	tipo 10
199	Osservazione del Sig. C. Rescia in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007875	21/03/2014	tipo 10
200	Osservazione del Comune di Trebisacce in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007876	21/03/2014	tipo 16
201	Osservazione del Sig. C. Lacanna in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007877	21/03/2014	tipo 16

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

202	Osservazione della Sig.ra S. Riccardi in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007878	21/03/2014	tipo 3
203	Osservazione della Sig.ra A. M. Russo in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007879	21/03/2014	tipo 10
204	Osservazione del Sig. A. M. Russo in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007880	21/03/2014	tipo 3
205	Osservazione della Sig.ra L. Romanini in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007881	21/03/2014	tipo 2
206	Osservazione del Sig. A. Romanini in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007882	21/03/2014	tipo 2
207	Osservazione della Sig.ra C. Gaudio in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007983	21/03/2014	tipo 3
208	Osservazione della Sig.ra M.D. Lacanna in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007998	21/03/2014	tipo 16
209	Osservazione della Sig.ra C. Caprara in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0007999	21/03/2014	tipo 3
210	Osservazione del Sig. L. Golia in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008000	21/03/2014	tipo 3
211	Osservazione della Sig.ra V. Rizzo in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008005	21/03/2014	tipo 3
212	Osservazione del Sig. G. Caprara in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008006	21/03/2014	tipo 3
213	Osservazione della Sig.ra R. Capraro in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008008	21/03/2014	tipo 3
214	Osservazione della Sig.ra M. Palpacelli in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008009	21/03/2014	tipo 2
215	Osservazione del Sig. R. Pistanti in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008010	21/03/2014	tipo 2
216	Osservazione del Sig. G. De Vita in data 21/03/2014	DVA-00-2014-0008012	21/03/2014	tipo 3
217	Osservazione della Sig.ra A. Govoni in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008085	24/03/2014	tipo 2
218	Osservazione della Sig.ra G. Ricci in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008087	24/03/2014	tipo 2
219	Osservazione della Sig.ra F. Pillita in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008089	24/03/2014	tipo 2
220	Osservazione della Sig.ra C. Curarati in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008091	24/03/2014	tipo 2
221	Osservazione del Sig. G. Cavalcoli in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008093	24/03/2014	tipo 2
222	Osservazione della Sig.ra E. Negri in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008094	24/03/2014	tipo 2
223	Osservazione della Sig.ra P. Zambata in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008095	24/03/2014	tipo 2
224	Osservazione del Sig. G. Burini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008097	24/03/2014	tipo 2
225	Osservazione della Sig.ra D. Simoni in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008123	24/03/2014	tipo 2
226	Osservazione della Sig.ra E. Galeati in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008126	24/03/2014	tipo 2
227	Osservazione del Sig. N. Trentini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008128	24/03/2014	tipo 2
228	Osservazione della Sig.ra A. M. Tagliati in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008129	24/03/2014	tipo 2
229	Osservazione del Sig. A. Giacomelli in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008130	24/03/2014	tipo 2
230	Osservazione del Sig. M. Ortolani in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008131	24/03/2014	tipo 2
231	Osservazione della Sig.ra C. Vezzali in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008133	24/03/2014	tipo 2
232	Osservazione del Sig. B. Romanini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008135	24/03/2014	tipo 2
233	Osservazione della Sig.ra E. Sorano in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008152	24/03/2014	tipo 2
234	Osservazione del Sig. C. Palmer in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008153	24/03/2014	tipo 2
235	Osservazione della Sig.ra F. Finessi in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008154	24/03/2014	tipo 2
236	Osservazione del Sig. P. Battaglini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008155	24/03/2014	tipo 2
237	Osservazione della Sig.ra L. Tezzon in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008157	24/03/2014	tipo 2
238	Osservazione della Sig.ra R. Zucchini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008159	24/03/2014	tipo 2
239	Osservazione del Sig. U. D'Antonio in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008161	24/03/2014	tipo 2
240	Osservazione del Sig. G. Martelli in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008212	24/03/2014	tipo 2
241	Osservazione della Sig.ra C. Benvenuti in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008213	24/03/2014	tipo 2
242	Osservazione della Sig.ra M. Viadana in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008214	24/03/2014	tipo 2
243	Osservazione del Sig. ra P. Lucchini in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008215	24/03/2014	tipo 2

12

1.3

7

7

7

Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page.

Handwritten signatures and initials at the bottom center of the page.

244	Osservazione del Sig. N. Rossi in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008216	24/03/2014	tipo 2
245	Osservazione del Sig. E. Bolognesi in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008217	24/03/2014	tipo 2
246	Osservazione della Sig.ra V. Gilli in data 24/03/2014	DVA-00-2014-0008218	24/03/2014	tipo 2
Osservazioni pubblicate sul sito del Ministero dell' Ambiente con riferimento al Progetto Definitivo Integrato-Allegato C Controraduzioni PD Integrato-maggio 2014				
Si segnala che la numerazione dei tipi si riferisce specificamente alle diverse fasi di pubblicazione della documentazione progettuale.				
247	Osservazioni del Dott. F. Tucci in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019449	18/06/2014	tipo 2
248	Osservazione del Sig. T. Bieleari Melazzi in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020850	26/06/2014	tipo 3
249	Osservazione del Sig. T. Bieleari Melazzi in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021531	01/07/2014	tipo 2
250	Osservazione della Sig.ra N. Mancuso in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022403	08/07/2014	tipo 11
251	Osservazione della Sig.ra V. De Marco in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022405	08/07/2014	tipo 7
252	Osservazione della Sig.ra G. Morelli in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021535	01/07/2014	tipo 2
253	Osservazione della Sig.ra A. Acciardi in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020852	26/06/2014	tipo 2
254	Osservazione della Sig.ra A. Acciardi in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019454	18/06/2014	tipo 2
255	Osservazioni del Sig. A. Arvia in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019457	18/06/2014	tipo 2
256	Osservazione della Sig.ra A. Di Santo in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020889	26/06/2014	tipo 2
257	Osservazione del Sig. D. Fabbri in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021536	01/07/2014	tipo 2
258	Osservazione del Sig. F. Varlano in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022407	08/07/2014	tipo 7
259	Osservazione del Sig. M. Varlano in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022409	08/07/2014	tipo 7
260	Osservazione del Sig. R. Fabbri in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021539	01/07/2014	tipo 7
261	Osservazione della Sig.ra F. Tirabasi in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020891	26/06/2014	tipo 2
262	Osservazioni della Sig.ra L. De Stefano in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019460	18/06/2014	tipo 2
263	Osservazioni del Sig. V. Arvia in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019462	18/06/2014	tipo 2
264	Osservazione della Sig.ra M.R. Acciardi in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020897	26/06/2014	tipo 2
265	Osservazione del Sig. A. Belmonte in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021543	01/07/2014	tipo 2
266	Osservazione della Sig.ra A. Genundino in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022524	08/07/2014	tipo 2
267	Osservazione del Sig. A. Varlano in data 08/07/2014	DVA-00-2014-0022573	08/07/2014	tipo 7
268	Osservazione della Sig.ra C. Corrado in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021544	01/07/2014	tipo 2
269	Osservazione del Sig. F. Bascone in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020936	26/06/2014	tipo 2
270	Osservazioni del Sig. D. A. Arvia in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019468	18/06/2014	tipo 2
271	Osservazioni della Sig.ra A. Megale in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019470	18/06/2014	tipo 2
272	Osservazione della Sig.ra C. Piersanti in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020954	26/06/2014	tipo 2
273	Osservazione del Sig. F. Pugliese in data 01/07/2014 + 1000 firmatari	DVA-00-2014-0021545	01/07/2014	tipo 13
274	Osservazione della Sig.ra L. Roversti in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022635	09/07/2014	tipo 7
275	Osservazione del Sig. L. Mainardi in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022638	09/07/2014	tipo 7
276	Osservazione del Sig. L. Fabbri in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021563	01/07/2014	tipo 2
277	Osservazione della Sig.ra M. Labanca in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020968	26/06/2014	tipo 2
278	Osservazioni del Sig. L. Arvia in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019472	18/06/2014	tipo 2
279	Osservazioni della Sig.ra D. Bellusci in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0019475	18/06/2014	tipo 2
280	Osservazione della Sig.ra C. Damiani in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0020972	26/06/2014	tipo 2
281	Osservazione del Sig. L. Fabbri in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021564	01/07/2014	tipo 2
282	Osservazione della Sig.ra M. Bonazza in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022688	09/07/2014	tipo 7
283	Osservazione del Sig. H. Rissmann in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022692	09/07/2014	tipo 7

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

284	Osservazione di Sig. C. Osmato in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021567	01/07/2014	tipo 2
285	Osservazione della Sig.ra B. Mortoro in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021012	26/06/2014	tipo 1
286	Osservazione del Sig. A. Napoli in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021013	26/06/2014	tipo 1
287	Osservazione della Sig.ra E. Gramisci in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021570	01/07/2014	tipo 2
288	Osservazione della Sig.ra D. Domenichini in data 09/07/2014	DVA-00-2014-00222693	09/07/2014	tipo 7
289	Osservazione della Sig.ra S. Ceroni in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022696	09/07/2014	tipo 7
290	Osservazione del Sig. G. Gentile in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021571	01/07/2014	tipo 2
291	Osservazione della Sig.ra C. Profeta in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021016	26/06/2014	tipo 1
292	Osservazione del Sig. P. Indovino in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021018	26/06/2014	tipo 1
293	Osservazione della Sig.ra D. Falbo in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021575	01/07/2014	tipo 2
294	Osservazione della Sig.ra M. Novelli in data 09/07/2014	DVA-00-2014-0022711	09/07/2014	tipo 7
295	Osservazione della Sig.ra M. Moratti in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021576	01/07/2014	tipo 2
296	Osservazione della Sig.ra A.C. Salandria in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021019	26/06/2014	tipo 1
297	Osservazione della Sig.ra I. Munno in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021021	26/06/2014	tipo 1
298	Osservazione del Sig. A.G. De Paola in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021580	01/07/2014	tipo 2
299	Osservazione del Sig. S. De Paola in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021581	01/07/2014	tipo 2
300	Osservazione del Sig. A. Mortoro in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021023	26/06/2014	tipo 1
301	Osservazione del Sig. M. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021024	26/06/2014	tipo 1
302	Osservazione del Sig. P. Bellucci in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021582	01/07/2014	tipo 2
303	Osservazione del Sig. F. De Paola in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021583	01/07/2014	tipo 2
304	Osservazione della Sig.ra D. Napoli in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021026	26/06/2014	tipo 1
305	Osservazione del Sig. A. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021027	26/06/2014	tipo 1
306	Osservazione della Sig.ra S. Carosi in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021585	01/07/2014	tipo 2
307	Osservazione del Sig. L. Bonatessa in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021586	01/07/2014	tipo 2
308	Osservazione della Sig.ra I. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021028	26/06/2014	tipo 1
309	Osservazione della Sig.ra V. Oliveto in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021029	26/06/2014	tipo 1
310	Osservazione del Sig. G. Mainardi in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021589	01/07/2014	tipo 2
311	Osservazione del Sig. P. Battaglini in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021590	01/07/2014	tipo 2
312	Osservazione del Sig. S. Picciallo in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021030	26/06/2014	tipo 1
313	Osservazione del Sig. G. Salandria in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021031	26/06/2014	tipo 1
314	Osservazione del Sig. B. Romanni in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021591	01/07/2014	tipo 2
315	Osservazione della Sig.ra G. Ricci in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021593	01/07/2014	tipo 2
316	Osservazione della Sig.ra C. Sodano in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021033	26/06/2014	tipo 1
317	Osservazione della Sig.ra G. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021035	26/06/2014	tipo 1
318	Osservazione del Sig. H. Harries in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021595	01/07/2014	tipo 2
319	Osservazione del Sig. F. Ricci in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021596	01/07/2014	tipo 2
320	Osservazione del Sig. V. Lacanna in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021037	26/06/2014	tipo 1
321	Osservazione del Sig. G. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021597	26/06/2014	tipo 1
322	Osservazione della Sig.ra P. Lucchini in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021600	01/07/2014	tipo 2
323	Osservazione della Sig.ra E. Galeati in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021040	01/07/2014	tipo 2
324	Osservazione della Sig.ra C. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021041	26/06/2014	tipo 1
325	Osservazione del Sig. D. Guerra in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021041	26/06/2014	tipo 1

3

[Handwritten mark]

11-5

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

326	Osservazione della Sig.ra R. Rossi in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021601	01/07/2014	tipo 2
327	Osservazione della Sig.ra C. Esposito in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021603	01/07/2014	tipo 2
328	Osservazione della Sig.ra C. Amendolara in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021043	26/06/2014	tipo 1
329	Osservazione di Sig. P. Gallicchio in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021045	26/06/2014	tipo 1
330	Osservazione del Sig. I. Clavenna in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021606	01/07/2014	tipo 2
331	Osservazione della Sig.ra D. Riccardi in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021609	01/07/2014	tipo 11
332	Osservazione del Sig. F. Siciliano in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021046	26/06/2014	tipo 1
333	Osservazione del Sig. U. Gallicchio in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021047	26/06/2014	tipo 1
334	Osservazione del Sig. B. Zaccaro in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021641	01/07/2014	tipo 7
335	Osservazione del Sig. A. Filippelli in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021644	01/07/2014	tipo 7
336	Osservazione del Sig. L. Indovino in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021049	26/06/2014	tipo 1
337	Osservazione di Sig. D. Oliveto in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021050	26/06/2014	tipo 1
338	Osservazione del Sig. F. Leonetti in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021647	01/07/2014	tipo 7
339	Osservazione del Sig. L. Micelli in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021651	01/07/2014	tipo 7
340	Osservazione della Sig.ra R. Gallicchio in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021651	26/06/2014	tipo 1
341	Osservazione del Sig. M. Gallicchio in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021652	26/06/2014	tipo 1
342	Osservazione del Sig. S. Basile in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021655	01/07/2014	tipo 7
343	Osservazione del Sig. U. Manzoli in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021655	01/07/2014	tipo 7
344	Osservazione del Sig. V. Leonardi in data 26/06/2014	DVA-00-2014-0021053	26/06/2014	tipo 3
345	Osservazione del Sig. L.A. Riccardi in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021065	27/06/2014	tipo 2
346	Osservazione della Sig.ra G. Malini in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021656	01/07/2014	tipo 7
347	Osservazione del Sig. G. Ricci in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021658	01/07/2014	tipo 7
348	Osservazione della Sig.ra C.M.A. G. Fusca in data 27/06/2014	DVA-00-2014-00211073	27/06/2014	tipo 2
349	Osservazione del Sig. V. Riccardi in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021112	27/06/2014	tipo 2
350	Osservazione della Sig.ra A.M. Tagliati in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021659	01/07/2014	tipo 7
351	Osservazione di Sig. D. Fabbrì in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021670	01/07/2014	tipo 7
352	Osservazione di Sig. V. Napoli in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021126	27/06/2014	tipo 1
353	Osservazione della Sig.ra P. Tortora in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021128	27/06/2014	tipo 1
354	Osservazione della Sig.ra V. Capatti in data 01/07/2014	DVA-00-2014-0021678	01/07/2014	tipo 7
355	Osservazione della Sig.ra M. V. Schiavone in data 02/07/2014	DVA-00-2014-0021778	02/07/2014	tipo 11
356	Osservazione di Sig. S. Picciallo in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021129	27/06/2014	tipo 1
357	Osservazione del Sig. G. Gramisci in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021131	27/06/2014	tipo 3
358	Osservazione del Sig. G. Riccardi in data 02/07/2014	DVA-00-2014-0021782	02/07/2014	tipo 11
359	Osservazione della Sig.ra F. Finessi in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021857	03/07/2014	tipo 7
360	Osservazione della Sig.ra M. Munno in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021857	27/06/2014	tipo 7
361	Osservazione del Sig. R. Gallicchio in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021132	27/06/2014	tipo 1
362	Osservazione della Sig.ra M.D. Lacanna in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021133	03/07/2014	tipo 1
363	Osservazione della Sig.ra B. Mezzogori in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021860	03/07/2014	tipo 7
364	Osservazione della Sig.ra C. Salandria in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021887	27/06/2014	tipo 2
365	Osservazione della Sig.ra J. Amendolara in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021134	27/06/2014	tipo 1
366	Osservazione del Sig. E. Riccioli in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021890	03/07/2014	tipo 7
367	Osservazione della Sig.ra L. Romani in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021894	03/07/2014	tipo 7

R

de

3

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

368	Osservazione di Sig. S. Indovino in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021138	27/06/2014	tipo 1
369	Osservazione del Sig. M. Miscendino in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021161	27/06/2014	tipo 1
370	Osservazione del Sig. R. Simcon in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021928	03/07/2014	tipo 7
371	Osservazione della Sig.ra I. Carletti in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021944	03/07/2014	tipo 7
372	Osservazione del Sig. S. Picciallo in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021163	27/06/2014	tipo 1
373	Osservazione del Sig. G. Siciliano in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021165	27/06/2014	tipo 1
374	Osservazione della Sig.ra F. Trevisani in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021945	03/07/2014	tipo 7
375	Osservazione della Sig.ra E. Manzoli in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021946	03/07/2014	tipo 7
376	Osservazione della Sig.ra R. Oliveto in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021171	27/06/2014	tipo 1
377	Osservazione del Sig. L. Oriolo in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021176	27/06/2014	tipo 3
378	Osservazione della Sig.ra C. Terrari in data 03/07/2014	DVA-00-2014-0021962	03/07/2014	tipo 7
379	Osservazione della Sig.ra K. Debska in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022036	04/07/2014	tipo 7
380	Osservazione del Sig. G. Camodeca in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021179	27/06/2014	tipo 3
381	Osservazione del Sig. G. Lofrano in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021181	27/06/2014	tipo 3
382	Osservazione del Sig. M.P. Regina in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022037	04/07/2014	tipo 7
383	Osservazione del Sig. P. Lavitola in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022039	04/07/2014	tipo 7
384	Osservazione del Sig. L. Bonvicini in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021199	27/06/2014	tipo 2
385	Osservazione del Sig. G. Capraro in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021200	27/06/2014	tipo 3
386	Osservazione del Sig. F. Mezzogori in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022069	04/07/2014	tipo 7
387	Osservazione del Sig. G. Di Lazzaro in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022096	04/07/2014	tipo 7
388	Osservazione della Sig.ra C. Munno in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021201	27/06/2014	tipo 3
389	Osservazione del Sig. L. Golia in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021202	27/06/2014	tipo 3
390	Osservazione del Sig. R. Di Lazzaro in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022100	04/07/2014	tipo 7
391	Osservazione del Sig. L. Aggazio in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022103	04/07/2014	tipo 7
392	Osservazione del Sig. C. Golia in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021204	27/06/2014	tipo 3
393	Osservazione della Sig.ra R. Valentini in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021206	27/06/2014	tipo 2
394	Osservazione della Sig.ra R. Della in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022126	04/07/2014	tipo 7
395	Osservazione della Sig.ra A. Della in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022128	04/07/2014	tipo 7
396	Osservazione della Sig.ra A.R. Munno in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021207	27/06/2014	tipo 3
397	Osservazione del Sig. E. Chirelli in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021208	27/06/2014	tipo 2
398	Osservazione della Sig.ra M.G. Palmieri in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022130	04/07/2014	tipo 7
399	Osservazione del Sig. S. Palmieri in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022131	04/07/2014	tipo 7
400	Osservazione del Sig. P. Brunetti in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021209	27/06/2014	tipo 3
401	Osservazione del Sig. A. De Paola in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021211	27/06/2014	tipo 3
402	Osservazione della Sig.ra M. Bieffari Melazzi in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022158	04/07/2014	tipo 7
403	Osservazione del Sig. C. Bieffari Melazzi in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022159	04/07/2014	tipo 7
404	Osservazione della Sig.ra C. Esposito in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021223	27/06/2014	tipo 3
405	Osservazione del Sig. G. Riccardi in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021225	27/06/2014	tipo 3
406	Osservazione della Sig.ra A. Fallace in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022162	04/07/2014	tipo 7
407	Osservazione della Sig.ra A. Bieffari Melazzi in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022164	04/07/2014	tipo 7
408	Osservazione del Sig. V. Aurelio in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021228	27/06/2014	tipo 3
409	Osservazione della Sig.ra L. Adduci in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021231	27/06/2014	tipo 3

2

1

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

410	Osservazione del Sig. L. Alfano in data 04/07/2014	DVA-00-2014-0022166	04/07/2014	tipo 7
411	Osservazione del Sig. C. Sisci in data 07/07/2014	DVA-00-2014-0022282	07/07/2014	tipo 14
412	Osservazione della Sig.ra C. Caprara in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021239	27/06/2014	tipo 3
413	Osservazione dell'Associazione Italia Nostra in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021241	27/06/2014	tipo 2
414	Osservazione del Sig. F. Fini in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021242	27/06/2014	tipo 2
415	Osservazione del Sig. N. Middomo in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021251	27/06/2014	tipo 3
416	Osservazione della Sig.ra N. Mancuso in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021256	27/06/2014	tipo 2
417	Osservazione del Sig. I. Clavenna in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021259	27/06/2014	tipo 2
418	Osservazione del Comune di Amendolara in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021266	27/06/2014	tipo 3
419	Osservazione del Sig. R. Terzi in data 27/06/2014	DVA-00-2014-0021280	27/06/2014	tipo 2
420	Osservazione della Sig.ra R. Corsi in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021287	30/06/2014	tipo 2
421	Osservazione della Sig.ra R. Acciardi in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021290	30/06/2014	tipo 3
422	Osservazione del Sig. F. Cristiano in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021291	30/06/2014	tipo 3
423	Osservazione della Sig.ra M. V. Schiavone in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021297	30/06/2014	tipo 2
424	Osservazione della Sig.ra E. Venturini in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021312	30/06/2014	tipo 3
425	Osservazione del Sig. G. Salamone in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021316	30/06/2014	tipo 2
426	Osservazione della Sig.ra V. Rizzo in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021318	30/06/2014	tipo 3
427	Osservazione del Sig. F. Semeraro in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021320	30/06/2014	tipo 2
428	Osservazione della Sig.ra C. Aurelio in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021325	30/06/2014	tipo 2
429	Osservazione del Sig. G. Cavaliere in data 30/06/2014	DVA-00-2014-0021326	30/06/2014	tipo 3
430	Osservazione della Sig.ra Stefania Gentili in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019716	19/06/2014	tipo 2
431	Osservazione del Sig. Claudio Guidi in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019729	19/06/2014	tipo 2
432	Osservazione della Sig.ra Patrizia Morelli in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019731	19/06/2014	tipo 2
433	Osservazione della Sig.ra Raffaella Zucchini in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019733	19/06/2014	tipo 2
434	Osservazione della Sig.ra Parisina Parancelli in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019779	19/06/2014	tipo 2
435	Osservazione della Sig.ra Matilda Fuggenoli in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019780	19/06/2014	tipo 2
436	Osservazione della Sig.ra Giordana Ingranata in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019783	19/06/2014	tipo 2
437	Osservazione della Sig.ra Vittoria Muratori in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019785	19/06/2014	tipo 2
438	Osservazione di Sig. Giovanni Bonoretti in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019786	19/06/2014	tipo 2
439	Osservazione di Sig. Damiano Conte in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019794	19/06/2014	tipo 2
440	Osservazione della Sig.ra Mara Palpacelli in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019797	19/06/2014	tipo 2
441	Osservazione di Sig. Alessio Monari in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019798	19/06/2014	tipo 2
442	Osservazione della Sig.ra Elga Beltrami in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019799	19/06/2014	tipo 2
443	Osservazione della Sig.ra Solidea Carrara in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019800	19/06/2014	tipo 2
444	Osservazione della Sig.ra Luciana Grandi in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019801	19/06/2014	tipo 2
445	Osservazione della Sig.ra Eida Negri in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019802	19/06/2014	tipo 2
446	Osservazione della Sig.ra Luciana Tucci in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019803	19/06/2014	tipo 15
447	Osservazione della Sig.ra Maria Tucci in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019805	19/06/2014	tipo 15
448	Osservazione della Sig.ra Roberta Prampolini in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019806	19/06/2014	tipo 2
449	Osservazione della Sig.ra Claudia Palmer in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019807	19/06/2014	tipo 2
450	Osservazione della Sig.ra Edgarda Baraldi in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019808	19/06/2014	tipo 2
451	Osservazione della Sig.ra Edgarda Baraldi in data 19/06/2014	DVA-00-2014-0019809	19/06/2014	tipo 2

R

2

~

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

452	Osservazione della Sig.ra Maria Rescia in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020083	23/06/2014	tipo 3
453	Osservazione della Sig.ra Adina Adani in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020111	23/06/2014	tipo 2
454	Osservazione di Sig. Vincenzo Rescia in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020113	23/06/2014	tipo 2
455	Osservazione di Sig. Maurizio Armenta in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020117	23/06/2014	tipo 2
456	Osservazione della Sig.ra Juana Ramos Rodriguez in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020120	23/06/2014	tipo 2
457	Osservazione di Sig. Pierluigi Chidichimo in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020198	23/06/2014	tipo 2
458	Osservazione di Sig. Lino Tomei in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020199	23/06/2014	tipo 2
459	Osservazione della Sig.ra Paola Francesca Rozzi in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020201	23/06/2014	tipo 2
460	Osservazione di Sig. Gaetano Giordano in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020206	23/06/2014	tipo 2
461	Osservazione della Sig.ra Mariangela De Vita in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020301	23/06/2014	tipo 2
462	Osservazione della Sig.ra Franca Biefari Milazzi in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020305	23/06/2014	tipo 2
463	Osservazione della Sig.ra Giuliana Valentini in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020306	23/06/2014	tipo 2
464	Osservazione della Sig.ra Maria Lucia Valentini in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020307	23/06/2014	tipo 2
465	Osservazione della Sig.ra Rossellina Giordano in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020327	23/06/2014	tipo 2
466	Osservazione della Sig.ra Serafina Riccardi in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020333	23/06/2014	tipo 2
467	Osservazione di Sig. Francesco Giordano in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020337	23/06/2014	tipo 2
468	Osservazione della Sig.ra Alessandra Da Sacco in data 20/06/2014	DVA-00-2014-0020059	20/06/2014	tipo 2
469	Osservazione della Sig.ra Daria Dodi in data 20/06/2014	DVA-00-2014-0020060	20/06/2014	tipo 2
470	Osservazione della Confederazione Italiana Agricoltori in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020114	23/06/2014	tipo 2
471	Osservazione del Sig. Pasquale Tufaro in data 23/06/2014	DVA-00-2014-0020123	23/06/2014	tipo 2
472	Osservazione della Sig.ra Caterina Anna Miceli in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020361	24/06/2014	tipo 2
473	Osservazione del Sig. Alessandro Veneziano in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020362	24/06/2014	tipo 2
474	Osservazione di Sig.ra, Anna Maria Antonietta Veneziano in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020424	24/06/2014	tipo 2
475	Osservazione di Sig.ra, Anna Francesca Veneziano in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020430	24/06/2014	tipo 2
476	Osservazione di Sig.ra, Lucia Tufaro in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020436	24/06/2014	tipo 2
477	Osservazione del Sig. Giuseppe Ferraro in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020438	24/06/2014	tipo 3
478	Osservazione del Comune di Amendolara in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020446	24/06/2014	tipo 16
479	Osservazione del Sig. Antonio Murgieri in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020473	24/06/2014	tipo 3
480	Osservazione del Sig. Beniamino Rotondo in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020475	24/06/2014	tipo 3
481	Osservazione del Sig. Aldo Rotondo in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020478	24/06/2014	tipo 3
482	Osservazione del Sig. Pasquale Murgieri in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020480	24/06/2014	tipo 3
483	Osservazione della Sig.ra Paola Murgieri in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020483	24/06/2014	tipo 3
484	Osservazione della Sig.ra Lucrezia Adducci in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020503	24/06/2014	tipo 3
485	Osservazione del Sig. Gennaro Cilentio in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020505	24/06/2014	tipo 2
486	Osservazione del Sig. Franco Tufaro in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020506	24/06/2014	tipo 3
487	Osservazione del Sig. Carmela Ruina in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020508	24/06/2014	tipo 3
488	Osservazione del Sig. Gaetano Rotondo in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020512	24/06/2014	tipo 3
489	Osservazione del Sig. Aldo Rotondo in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020514	24/06/2014	tipo 3
490	Osservazione del Sig. Michele Lacanna in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020517	24/06/2014	tipo 3
491	Osservazione del Sig. Vincenzo Lacanna in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020521	24/06/2014	tipo 3
492	Osservazione di Sig.ra, Maria Antonella Lacanna in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020524	24/06/2014	tipo 3
493	Osservazione della Sig.ra Anna Carmela Lacanna in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020526	24/06/2014	tipo 3

52

1

3

4

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

494	Osservazione della Sig.ra Rosalia Lacanna in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020530	24/06/2014	tipo 3
495	Osservazione della Sig.ra Griselda Doka in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020531	24/06/2014	tipo 3
496	Osservazione del Sig. Francesco Alfano in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020534	24/06/2014	tipo 2
497	Osservazione del Sig. Camilla Aurelio in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020537	24/06/2014	tipo 3
498	Osservazione del Sig. Giuseppe Antonio Aurelio in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020540	24/06/2014	tipo 3
499	Osservazione del Sig. Salvatore D'Agostino in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020542	24/06/2014	tipo 2
500	Osservazione della Sig.ra Giulia Baleno in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020545	24/06/2014	tipo 3
501	Osservazione della Sig.ra Gloria Fontana in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020547	24/06/2014	tipo 3
502	Osservazione della Sig.ra M. Jappsen Hans in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020551	24/06/2014	tipo 3
503	Osservazione della Sig.ra Gabriella Murgeri in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020553	24/06/2014	tipo 3
504	Osservazione della Sig.ra Giuseppe Ramondi in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020556	24/06/2014	tipo 3
505	Osservazione del Sig. Francesco Ramundo in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020559	24/06/2014	tipo 3
506	Osservazione del Sig. Leonardo Rescia in data 24/06/2014	DVA-00-2014-0020562	24/06/2014	tipo 3
507	Osservazione della Sig.ra Filomena Rescia in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020674	25/06/2014	tipo 2
508	Osservazione del Sig. G. S. Regondi in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020676	25/06/2014	tipo 2
509	Osservazione del Sig. V. Tomei in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020677	25/06/2014	tipo 2
510	Osservazione della Sig.ra G. Pincelli in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020678	25/06/2014	tipo 2
511	Osservazione della Sig.ra M. Pellati in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020680	25/06/2014	tipo 2
512	Osservazione del Sig. S. Ferrati in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020681	25/06/2014	tipo 2
513	Osservazione di Sig.ra. Patrizia Zambra in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020682	25/06/2014	tipo 2
514	Osservazione della Sig.ra Carla Fabbri in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020684	25/06/2014	tipo 2
515	Osservazione della Sig.ra Chiara Sapigni in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020686	25/06/2014	tipo 2
516	Osservazione della Sig.ra Maria Domenica Adduci in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020687	25/06/2014	tipo 2
517	Osservazione del Sig. Gennaro Benvenuto in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020688	25/06/2014	tipo 2
518	Osservazione del Sig. Francesco Russo in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020689	25/06/2014	tipo 2
519	Osservazione del Sig. Giuseppe De Vita in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020691	25/06/2014	tipo 2
520	Osservazione della Sig.ra Giuseppa De Marco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020692	25/06/2014	tipo 2
521	Osservazione del Sig. Leonardo Gaudio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020693	25/06/2014	tipo 2
522	Osservazione del Sig. Adduci Carmine in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020695	25/06/2014	tipo 2
523	Osservazione del Sig. Maurizio Rocchi in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020696	25/06/2014	tipo 2
524	Osservazione della Sig.ra Martina Perrin in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020698	25/06/2014	tipo 2
525	Osservazione della Sig.ra Daniela Ori in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020701	25/06/2014	tipo 2
526	Osservazione del Sig. Stefano Laschera in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020702	25/06/2014	tipo 3
527	Osservazione del Sig. Maurizio Pesci in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020703	25/06/2014	tipo 2
528	Osservazione del Sig. Palmiro Pedratti in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020705	25/06/2014	tipo 2
529	Osservazione del Sig. Antonio Rino in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020707	25/06/2014	tipo 3
530	Osservazione del Sig. Enrico Cavallari in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020708	25/06/2014	tipo 2
531	Osservazione della Sig.ra Filomena Rescia in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020709	25/06/2014	tipo 3
532	Osservazione della Sig.ra Maria Pina La Voipe in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020710	25/06/2014	tipo 3
533	Osservazione della Sig.ra Laura Tezoni in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020711	25/06/2014	tipo 2
534	Osservazione del Sig. Annibale Cavallari in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020712	25/06/2014	tipo 2
535	Osservazione del Sig. Rafael Jacoel in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020715	25/06/2014	tipo 2

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures and marks]

536	Osservazione della Sig.ra Luisa Tucci in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020716	25/06/2014	tipo 3
537	Osservazione del Sig. Alessandro Rescia in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020717	25/06/2014	tipo 2
538	Osservazione del Sig. Giuseppe Cavalcoli in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020719	25/06/2014	tipo 2
539	Osservazione della Sig.ra Anna Maria Russo in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020720	25/06/2014	tipo 2
540	Osservazione del Sig. Giuseppe Carmine Gaudio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020721	25/06/2014	tipo 2
541	Osservazione del Sig. Domenico Adduci in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020722	25/06/2014	tipo 2
542	Osservazione della Sig.ra Vincenza Adduci in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020723	25/06/2014	tipo 2
543	Osservazione di Sig. Mario Salvatore Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020724	25/06/2014	tipo 2
544	Osservazione della Sig.ra Filomena Caputo in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020725	25/06/2014	tipo 1
545	Osservazione della Sig.ra Italia Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020726	25/06/2014	tipo 1
546	Osservazione del Sig. Salvatore Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020727	25/06/2014	tipo 1
547	Osservazione della Sig.ra Santa Caterina Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020728	25/06/2014	tipo 1
548	Osservazione della Sig.ra Francesca Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020729	25/06/2014	tipo 1
549	Osservazione della Sig.ra Concetta Gaudio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020730	25/06/2014	tipo 1
550	Osservazione del Sig. Alessio Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020732	25/06/2014	tipo 2
551	Osservazione della Sig.ra Isabella Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020733	25/06/2014	tipo 1
552	Osservazione della Sig.ra Maria Rosina Campanella in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020735	25/06/2014	tipo 1
553	Osservazione del Sig. Salvatore Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020736	25/06/2014	tipo 1
554	Osservazione del Sig. Aldo Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020738	25/06/2014	tipo 1
555	Osservazione della Sig.ra Anna Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020739	25/06/2014	tipo 1
556	Osservazione del Sig. Paolo Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020740	25/06/2014	tipo 1
557	Osservazione del Sig. Bruno Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020741	25/06/2014	tipo 1
558	Osservazione del Sig. Giuseppe Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020742	25/06/2014	tipo 1
559	Osservazione di Sig. Enzo Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020743	25/06/2014	tipo 1
560	Osservazione del Sig. Luca Buompane in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020744	25/06/2014	tipo 1
561	Osservazione del Sig. Giuseppe Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020745	25/06/2014	tipo 1
562	Osservazione del Sig. Alberto Eredi Beneduce in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020746	25/06/2014	tipo 1
563	Osservazione della Sig.ra Maria Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020747	25/06/2014	tipo 1
564	Osservazione del Sig. Alfredo Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020748	25/06/2014	tipo 1
565	Osservazione della Sig.ra Angela Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020749	25/06/2014	tipo 1
566	Osservazione del Sig. Antonio Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020750	25/06/2014	tipo 1
567	Osservazione della Sig.ra Angela Bianchi in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020751	25/06/2014	tipo 1
568	Osservazione di Sig. Domenico Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020752	25/06/2014	tipo 1
569	Osservazione della Sig.ra Maria Aurelio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020753	25/06/2014	tipo 1
570	Osservazione del Sig. Francesco Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020754	25/06/2014	tipo 1
571	Osservazione del Sig. Ciro De Marco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020755	25/06/2014	tipo 1
572	Osservazione della Sig.ra Isabella Gallicchio in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020756	25/06/2014	tipo 1
573	Osservazione della Sig.ra Maria De Marco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020757	25/06/2014	tipo 1
574	Osservazione del Sig. Giuseppe Alberto Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020758	25/06/2014	tipo 1
575	Osservazione della Sig.ra Katia Bosco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020760	25/06/2014	tipo 1
576	Osservazione della Sig.ra Benedetta Tirabassi in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020761	25/06/2014	tipo 1
577	Osservazione del Sig. Antonio Bianchi in data 18/06/2014	DVA-00-2014-0020762	18/06/2014	tipo 2
		DVA-00-2014-0020763	18/06/2014	tipo 1

B

ry

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

578	Osservazione del Sig. Giovanni Oriolo in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020764	25/06/2014	tipo 2
579	Osservazione della Sig.ra Antonietta Battarano in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020765	25/06/2014	tipo 1
580	Osservazione del Sig. Aziz Jarrar in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020766	25/06/2014	tipo 1
581	Osservazione del Sig. Attilio De Marco in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020767	25/06/2014	tipo 1
582	Osservazione della Sig.ra Antonietta Falselli in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020768	25/06/2014	tipo 1
583	Osservazione della Sig.ra Emanuela Campagna in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020769	25/06/2014	tipo 2
584	Osservazione di Sig. Francesco Bascone in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020770	25/06/2014	tipo 2
585	Osservazione del Sig. Tonino De Gennaro in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020788	25/06/2014	tipo 3
586	Osservazione della Sig.ra Alessandra Truncellitto in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020790	25/06/2014	tipo 3
587	Osservazione della Sig.ra Filomena Rescia in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020792	25/06/2014	tipo 3
588	Osservazione del Sig. Domenico Rescia in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020794	25/06/2014	tipo 3
589	Osservazione del Sig. Antonio Chinnici in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020795	25/06/2014	tipo 3
590	Osservazione del Sig. Giovambattista Sgromo in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020797	25/06/2014	tipo 2
591	Osservazione del Sig. Antonio Laschera in data 25/06/2014	DVA-00-2014-0020802	25/06/2014	tipo 3
592	Osservazione del Sig. R. Tagliati in data 06/06/2014	DVA-00-2014-0017668	06/06/2014	tipo 1
593	Osservazione del Sig. R. Chidichimo in data 13/06/2014	DVA-00-2014-0018799	13/06/2014	tipo 2
594	Osservazione della Sig.ra D. Pedrazzoli in data 16/06/2014	DVA-00-2014-0019078	16/06/2014	tipo 2
595	Osservazione del Sig. G. Peregrini in data 16/06/2014	DVA-00-2014-0019081	16/06/2014	tipo 2
596	Osservazione del Sig. M. Ortolani in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019160	17/06/2014	tipo 2
597	Osservazione della Sig.ra G. Morrelli in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019163	17/06/2014	tipo 2
598	Osservazione del Sig. G. Pupillo in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019165	17/06/2014	tipo 2
599	Osservazione della Sig.ra V. Franchi in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019168	17/06/2014	tipo 2
600	Osservazione della Sig.ra A. Govoni in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019170	17/06/2014	tipo 2
601	Osservazione del Sig. C. Benvenuti in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0019259	17/06/2014	tipo 2
602	Osservazione del Sig. R. Arduzzoni in data 17/06/2014	DVA-00-2014-0022970	17/06/2014	tipo 2
603	Osservazione della Sig.ra G. Pupillo in data 11/07/2014	DVA-00-2014-0023118	11/07/2014	tipo 7
604	Osservazione del Sig. L. Giuriola in data 14/07/2014	DVA-00-2014-0023118	14/07/2014	tipo 7
605	Osservazioni del Comitato Pagliara + 39 firmatari in data 15/07/2014	DVA-00-2014-0023328	15/07/2014	tipo 17
606	Osservazioni del Sig. U.D. Antonio in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023467	16/07/2014	tipo 7
607	Osservazioni del Sig. M. Marocchi in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023468	16/07/2014	tipo 7
608	Osservazioni della Sig.ra M.L. Carosi in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023473	16/07/2014	tipo 7
609	Osservazioni della Sig.ra C.D'Antonio in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023474	16/07/2014	tipo 7
610	Osservazioni della Sig.ra C. Fabbri in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023483	16/07/2014	tipo 7
611	Osservazioni della Sig.ra A. Fabbri in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023490	16/07/2014	tipo 7
612	Osservazioni del Comitato Cittadini Alto Ionio in data 15/07/2014	DVA-00-2014-0023257	15/07/2014	tipo 18
613	Osservazioni del Sig. G. Carosi in data 16/07/2014	DVA-00-2014-0023493	16/07/2014	tipo 7
614	Osservazioni del Sig. F. Puglisi + 1000 firmatari in data 17/07/2014	DVA-00-2014-0023665	17/07/2014	tipo 19
615	Osservazioni del Sig. P. Tartari in data 17/07/2014	DVA-00-2014-0023692	17/07/2014	tipo 7
616	Osservazioni della Sig.ra L. Magliocco in data 18/07/2014	DVA-00-2014-0023831	18/07/2014	tipo 7
617	Osservazioni del Comitato Cittadini Alto Ionio in data 23/07/2014	DVA-00-2014-0024460	23/07/2014	tipo 18
618	Osservazioni dell'ing. F. Pugliese - Pres. Associazione "Basta Vittime sulla SS 106" in data 29/07/2014	DVA-00-2014-0025082	29/07/2014	tipo 20
619	Osservazioni dell'ing. F. Pugliese - Pres. Associazione "Basta Vittime sulla SS 106" in data 13/08/2014	DVA-00-2014-0027007	13/08/2014	tipo 20

2

2

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.

Osservazioni pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente con riferimento al Progetto Definitivo Integrato-Allegato C Controriduzioni PD Integrato-agosto 2014

Si segnala che la numerazione dei tipi si riferisce specificamente alle diverse fasi di pubblicazione della documentazione progettuale.

620	Osservazioni del Comune di Trebisacce in data 02/09/2014	DVA-00-2014-0027876	02/09/2014	tipo 4
621	Osservazioni dei Sigg. G. Salamone e M. D. Cristiano in data 03/09/2014	DVA-00-2014-0027994	03/09/2014	tipo 6
622	Osservazioni dei Sigg. G. Rescia e M. D. Salamone in data 03/09/2014	DVA-00-2014-0027996	03/09/2014	tipo 6
623	Osservazioni dei Sigg. R. Chidichimo, R. Chidichimo in data 08/09/2014	DVA-00-2014-0028547	08/09/2014	tipo 12
624	Osservazioni della Sig.ra R. Tagliati in data 05/09/2014	DVA-00-2014-0028316	05/09/2014	tipo 13
625	Osservazioni del Comune di Amendolara in data 09/09/2014	DVA-00-2014-0028591	09/09/2014	tipo 9
626	Osservazioni del Sig. V. Riccardi in data 18/09/2014	DVA-00-2014-0029740	18/09/2014	tipo 5
627	Osservazioni della Sig.ra M. Labanca in data 18/09/2014	DVA-00-2014-0029741	18/09/2014	tipo 5
628	Osservazioni del Sig. A.L. Riccardi in data 18/09/2014	DVA-00-2014-0029744	18/09/2014	tipo 5
629	Osservazioni della Sig.ra C.M.A.G. Fusco in data 19/09/2014	DVA-00-2014-0029944	19/09/2014	tipo 5
630	Osservazioni del Sig. V. Lacanna in data 23/09/2014	DVA-00-2014-0030229	23/09/2014	tipo 10
631	Osservazioni della Sig.ra L. Adduci in data 23/09/2014	DVA-00-2014-0030231	23/09/2014	tipo 10
632	Osservazioni del Sig. M. Lacanna in data 23/09/2014	DVA-00-2014-0030309	23/09/2014	tipo 10
633	Osservazioni della Sig.ra S. Riccardi in data 23/09/2014	DVA-00-2014-0030324	23/09/2014	tipo 5
634	Osservazioni del Sig. G. Giordano in data 23/09/2014	DVA-00-2014-0030325	23/09/2014	tipo 5
635	Osservazioni dei Sigg. A. Rescia e A. Tufaro in data 25/09/2014	DVA-00-2014-0030490	25/09/2014	tipo 8
636	Osservazioni della Sig. A. Laschera + 57 firmatari in data 25/09/2014	DVA-00-2014-0030525	26/09/2014	tipo 21
637	Osservazioni del Sig. G. Riccardi in data 26/09/2014	DVA-00-2014-0030702	26/09/2014	tipo 11
638	Osservazioni del Sig. A. Veneziano in data 26/09/2014	DVA-00-2014-0030759	26/09/2014	tipo 7
639	Osservazioni del Comitato Alto Ionio in data 26/09/2014	DVA-00-2014-0030838	26/09/2014	tipo 13
640	Osservazione di vari Cittadini del Comune di Trebisacce in data 01/10/2014	DVA-00-2014-0031429	01/10/2014	tipo 21

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]