



**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i progetti sottoposti a  
procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

Spett.le  
REGIONE CALABRIA – SETTORE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
Cittadella Regionale,  
Località Germaneto,  
88100 Catanzaro  
valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it

e.p.c.

ANAS SPA  
Direzione Generale  
Via Monzambano, 10 – 00185 Roma  
anas@postacert.stradeanas.it

**OGGETTO:** Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. relativa al progetto SS 106 Radd. Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal km 0+000 (Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie) al km 25+000 (Innesto SS534 Sibari). Variante in nuova sede cat. B da Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie a Innesto SS534 Sibari compreso l'adeguamento a cat. B della SS534 Sibari dallo sv. con il Megalotto 3 alla SS106 Radd. - Lotti 1 e 2 - da Coserie a Sibari.

Il sottoscritto

*Leonardo Caligiuri*

in qualità di legale rappresentante

*dell'Organizzazione di Volontariato "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106"*

con sede legale in:

*Calopezzati (CS), 87060 – Via Alcide De Gasperi, 5 (Italia) – Codice Fiscale: 97032230787*

*Tel: +39 351 196 8424 – PEC: bastavittime106@pec.it*

**OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE: Finanziamento dell'Opera**

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI:**

- X *Atmosfera*
- X *Ambiente idrico*
- X *Suolo e sottosuolo*
- X *Rumore, vibrazioni, radiazioni*
- X *Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)*
- X *Salute pubblica*
- X *Beni culturali e paesaggio*
- X *Monitoraggio ambientale*



## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

A seguito della pubblicazione del progetto "S.S. 106 - Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal km 0+000 (rat. Innesto Aranceto viad. Coserie) al km 25+000 (innesto SS534 Sibari), variante in nuova sede cat.B da Rat innesto Aranceto viad. Coserie a innesto SS534 Sibari compreso adeguamento a cat. b della SS534 Sibari dallo sv. con il megalotto 3 della SS 106 Radd - lotti 1 e 2 da Coserie a Sibari" per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, **la scrivente Organizzazione di Volontariato "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" ha avuto modo di consultare ogni singolo elaborato progettuale.**

**PREMESSO CHE** l'inserimento della nuova arteria e i collegamenti non risultano bene inseriti nella pianificazione urbanistica locale; sulla parte paesaggistica ed ambientale il livello progettuale descritto non appare approfondito ed un'analoga considerazione vi è sugli aspetti architettonici; per quanto concerne gli aspetti di carattere geologico riteniamo che sarebbe necessario un approfondimento attraverso l'analisi di un numero ben più elevato di campioni; sugli aspetti geotecnici il livello progettuale è sembrato oltremodo carente mentre risulta poco convincente sugli aspetti idrologici ed idraulici; sugli aspetti viari il livello progettuale è essenziale, eccessivamente sintetico e privo di indicazioni ed informazioni esaustive; sugli aspetti relativi alla sicurezza delle gallerie stradali non vi sono elementi per potersi esprimere sulla sicurezza delle citate gallerie; sui viadotti previsti risulta impossibile determinare se la soluzione proposta sia quella ottimale; sugli aspetti impiantistici il livello progettuale è apparso carente così come sugli aspetti acustici;

**CONSIDERATO CHE** per gli aspetti che riguardano il bilancio e la gestione dei materiali sarà necessaria l'apertura di cave di prestito al fine di soddisfare i fabbisogni di inerti, motivo per cui gli uffici regionali dovranno rilasciare delle necessarie autorizzazioni nel rispetto della tempistica di progetto;

**VISTO CHE** il progetto fa emergere che alla barriera ferroviaria si somma anche la nuova barriera stradale ed insieme costituiscono un "muro" poco permeabile, se non in occasione di bypass urbani e, inoltre, il tracciato stradale scelto in gran parte corre parallelamente e/o in adiacenza all'attuale linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria, interessandone anche la fascia di rispetto.

**ACCERTATO CHE** il tracciato scelto attraversa aree urbanizzate con la presenza anche di insediamenti porosi e abusivi attestati lungo le arterie stradali esistenti ma anche parti cospicue di territorio aperto contraddistinto da un uso del suolo sostanzialmente agricolo dove sono presenti colture agricole di pregio e specialistiche;

**RILEVATO CHE** il livello progettuale consente solo una modesta conoscenza delle interferenze e ciò potrebbe incidere sulla fattibilità dell'intervento;

**CONSIDERATO CHE** la strada di che trattasi è a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra: essa viene qualificata come **Categoria B - extraurbana principale.**

Pur se la parola non lascia spazio a dubbi interpretativi, lo stesso Codice della strada precisa che **le strade extraurbane sono quelle all'esterno dei centri abitati.**

La natura statale le conferisce il carattere di grande direttrice del traffico nazionale, con la vocazione a fungere da corridoio europeo; ed è strada di particolare interesse per l'economia di una vasta zona.

**Essa risulta essere progettata in violazione di norme.**

Innanzitutto **in violazione delle norme definitorie del Codice della Strada approvato con D.Lgs. n.285/1992 (cfr art.2), ed in intrinseca illogicità e contraddittorietà.**

Infatti, nel tratto di pertinenza del Comune di Corigliano-Rossano (la terza città della Calabria), **la strada in oggetto attraversa il nucleo urbano**, con tutti i problemi di impatto già ben evidenziati nel **parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 22/03/2023: parere nella sostanza impietosamente negativo sotto diversi profili**, con espressioni molto pesanti usate nei confronti dei proponenti (cfr. pag. 7 del verbale).

Ed anzi meraviglia come – sulla base di quel parere - si sia potuto procedere oltre.

Addirittura il nuovo tracciato si sposta più verso l'interno del perimetro urbano, rispetto a quello esistente, già ben meno invasivo, perché ascrivibile alla Categoria C).

In tale contesto può dirsi che l'impatto insostenibile è in re ipsa, confermato dalla necessità della realizzazione di opere d'arte rilevanti e di difficile esecuzione, che mal si adattano ad un tessuto urbano.



Accettabile l'idea stessa di una sorta di autostrada che attraversa l'urbano, già strutturata, in quanto a debolezza per l'eccessiva antropizzazione.

**In particolare per l'attraversamento dell'Area di Corigliano Scalo**, è previsto la **realizzazione di un viadotto** di dimensioni tali che, per dirla con le parole contenute nel parere del C.S.LL.PP. < **modifica radicalmente l'assetto urbano e dei servizi di questo quadrante, che non può essere considerato e trattato come un caso a sé e non inserito in una più ampia riorganizzazione urbanistica dell'area tra il centro abitato principale e la frazione di Schiavonea**> (cfr pag.43).

Di tal che l'approvazione del progetto in variante allo strumento urbanistico non sarà ex se sufficiente, ma occorrerà **ripensare l'assetto dell'intera area di riferimento, oggettivamente sconvolta dall'opera**. In un contesto giuridico-urbanistico assai critico, che vede all'attualità la mera adozione del Piano strutturale associato adottato ad ottobre 2023, mentre è in corso il procedimento per pervenire alla definitiva approvazione.

Ma non meno problematico si appalesa l'attraversamento di Rossano Scalo, in galleria artificiale di circa 1,5 Km.

Il tracciato riguarda aree di interesse archeologico, per come rivelato qualche lustro fa in occasione dei lavori di costruzione del Carcere ed altre densamente edificate (in base alle previsioni del P. di F. prima e del P.R.G. poi). Esso interseca corsi d'acqua che già rappresentano un elemento di debolezza del territorio sotto il profilo idro-geologico, che andrebbero messi in sicurezza, ancorché essere "violentati" con opere siffatte. In particolare si segnala l'interferenza con il Torrente Citrea, vicino alla stazione ferroviaria ed in pieno abitato (tanto da prevedere l'abbattimento di un edificio): zona particolarmente attenzionata dall'Autorità di bacino dopo l'alluvione del 2015 e soggetta alla preordinata apposizione di stringenti vincoli.

Per diversi tratti è **previsto che la strada corra lungo ed in adiacenza alla rete ferroviaria**.

Anche qui vi è una violazione di norme, in particolare quelle che pongono limiti di distanze alle costruzioni:

- da una parte l'art. 49 del DPR 753/1980 che pone un vincolo di 30 metri di distanza dalla più vicina rotaia;
- e, specularmente, il vincolo della distanza dalla strada di che trattasi, fissata in 40 metri dal Codice della strada e dal suo Regolamento di attuazione per tale tipologia (art18 D.lgs. n.285/1992 e art. 28 D.P.R. n. 495/1992). Con la precisazione che l'incongruenza del caso in specie emerge con chiarezza ed esce confermata dalla circostanza che il Codice citato non contempla nemmeno l'ipotesi che una strada di tipo B) possa attraversare il centro abitato (art. 28 D.P.R. n. 495/1992).

Premesso che la Giurisprudenza ha stabilito che i vincoli delle distanze sono assistiti da una presunzione di pericolosità, essi sono derogabili a determinate stringenti condizioni.

Per quel che riguarda in particolare quello ferroviario, la deroga è consentita a condizione che **non venga messa a rischio la sicurezza pubblica, la circolazione ferroviaria, la conservazione della ferrovia stessa** (art. 60 del DPR 753/1980): condizioni sicuramente insussistenti nella fattispecie. Ed invero – quanto alla sicurezza ed alla pubblica incolumità - l'adiacenza delle due infrastrutture produce, per entrambi, l'eliminazione di una via di fuga in caso di gravi incidenti e di ostruzione ai mezzi di soccorso. Che sono poi parte delle ragioni per l'apposizione del vincolo.

Ma viene messa in discussione anche la conservazione della ferrovia, nel senso della prospettiva di un suo miglioramento, come il raddoppio della rete o la TAV.

**Donde la logica prevedibile inammissibilità di qualsivoglia deroga.**

L'impatto dell'opera – dunque – in ragione del regime delle distanze dalla rete stradale e ferroviaria, deve essere valutato nel suo complesso e cioè tenendo conto della compromissione di una fascia di terreno che può arrivare fino ad oltre 100 metri di sezione, calcolando l'ingombro della strada, quello della ferrovia, e le rispettive fasce di rispetto di 40 e 30 metri. Una cosa enorme!

Mentre d'altra parte sono evidenti le violazioni che si andranno a consumare sull'edificazione già esistente, che si troverà suo malgrado a distanza inferiore dalla strada rispetto ai limiti di legge.

**Tanto premesso: la scrivente Organizzazione di Volontariato "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" per ragioni legate soprattutto ad aspetti ambientali ma anche di altra natura**

**CHIEDE**

**che la realizzazione dell'intero progetto sia vincolata al finanziamento complessivo dei progetti definitivi esecutivi dei Lotti 1 e 2. Pertanto si chiede di vincolare la realizzazione del progetto proposto solo e soltanto quando saranno interamente finanziati i costi determinati dei progetti definitivi esecutivi di tutti i 32 chilometri del tracciato.**



Regione Calabria

Assessorato Regionale

Protezione Civile

Prot. n. 155608 del 12/03/2024

Il sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e delle presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) e/o sul portale della Regione Calabria ([www.regione.calabria.it](http://www.regione.calabria.it)).

#### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Calopezzati, 11 marzo 2024

Il dichiarante

Leonardo Caligiuri

## TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Calopezzati, 11 marzo 2024

Il dichiarante  
Leonardo Caligiuri