

**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

PEC [valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it](mailto:valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it)

**e p.c.**

**ANAS S.p.A.**

Via Monzambano, 10

00185 Roma

PEC [anas@postacert.stradeanas.it](mailto: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 Radd. Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal Km. 0+000 (Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie) al Km. 25+000 (Innesto S.S.534 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 Coseie a Sibari.

Il sottoscritto

*Giuseppe SCORZAFAVE*

in qualità di

Cittadino della Città Corigliano - Rossano

Con residenza in:

Via Guarasci, n.°7 – 87064 Corigliano – Rossano (Cosenza)

**OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE**

**VIADOTTO CORIGLIANO IN AREA URBANA DI CORIGLIANO**

Il Viadotto Urbano parte da contrada Chiubbica, scavalca Via Provinciale e la zona Artigianale di contrada Santa Lucia sino a raccordarsi con lo svincolo Corigliano Ovest al Km. 16+946.

Il Viadotto interesserebbe un'area altamente urbanizzata per una lunghezza totale di 1.108 metri. Si presenta con n.° 19 campate da 48 metri; da n.2 campate da 60 metri in corrispondenza delle strade provinciali con le quali interferisce e n.° 2 campate di riva di luce pari a 36 metri.

## **ASPETTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI:**

- Aspetti Ambientali – Archeologici – Paesaggistici - Architettonici – Geologici – Geotecnici – Idrologici - Sicurezza Gallerie – Strutturali - Acustici - Biodiversità
- Aspetti VARI quali:
- Manutenzione dell'area sottostante il Viadotto Urbano definita "camera Aperta";
- Costi per la manutenzione delle varie aree attrezzate previste per giochi e per aree a verde;
- Costi di guardiania dell'area e per i vari interventi;
- Rischi legati al reale degrado dell'area dopo alcuni mesi, quindi al certo abbandono di rifiuti;
- Rischi legati alla prevedibile occupazione abusiva da parte di senzatetto.

## **Di seguito descritta:**

### **TESTO dell'OSSERVAZIONE**

A seguito della pubblicazione del Progetto: "SS 106 Raddoppio – Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal Km. 0+000 (Innesto aranceto Viadotto Coserie) al Km. 25+000 (Innesto SS 534 Sibari), Variante in nuova sede cat. B da Innesto Aranceto viadotto Coserie a Innesto SS534 Sibari compreso l'adeguamento a cat. B della SS534 Sibari dallo svincolo con il Megalotto 3 alla SS106 Raddoppio Lotti 1 e 2 da Coserie a Sibari" per l'AVVIO del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, lo scrivente **COMITATO "SI al SOTTOPASSO"** ha avuto modo di consultare ogni singolo elaborato progettuale.

### **PREMESSO CHE:**

- Nel PFTE nella individuazione del tracciato prescelto non sono stati presi in considerazione i "Costi Indotti", anche in termini di benefici per gli utenti, che potrebbero, se non opportunamente valutati, portare a delle reali difficoltà nel valutare il reale costo dell'intervento;
- Nel PFTE, dai dati visionati, non risulta conclusa la procedura concernente la verifica dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. n.50 del 2016e in conformità alle relative Linee guida adottate con DPCM del 14 febbraio 2022;
- Nel PFTE il tracciato risulta NON conforme agli strumenti urbanistici della città di Corigliano – Rossano, per cui si necessita dell'inserimento della nuova arteria e dei suoi successivi collegamenti nella pianificazione urbanistica locale per la qual cosa è necessario ricorrere ad una convocazione di una Conferenza dei Servizi unica secondo quanto disposto dall'art. 16 della L.R. 19/2022 e s.m.i. Tale condizione è ancor più necessaria ed immediata per l'area urbana di Corigliano, ex Comune di Corigliano Calabro, dove la previsione di **un VIADOTTO URBANO**, con recupero del suolo sottostante come "Parco Urbano", modifica radicalmente l'aspetto urbano e dei servizi della stessa Città, che non può essere considerato e trattato come un caso a sé, quindi non inserito in una più ampia riorganizzazione urbanistica dell'area compresa tra il centro abitato di Corigliano Scalo e la frazione di Corigliano Schiavonea;
- Nel PFTE nulla è riportato nel merito all'inserimento di tale importante opera nel PSA, Piano Strutturale Associato della Sibaritide dei Comuni di Calopezzati, Cassano allo Jonio, Comune di Corigliano, Comune di Crosia e Comune di Rossano;
- Nel PFTE, sulla parte paesaggistica ed ambientale, il progetto e gli allegati risultano ancora essere in una fase iniziale e a carattere esplorativo. Il Progetto non fa cenno alla numerosa fauna selvatica presente nei territori attraversati sia della Città di Corigliano – Rossano che del Comune di Cassano allo Jonio, quindi a tutta quella fauna che proviene da aree limitrofe come i Comuni di Longobucco, Acri, Crosia, Calopezzati e Caloveto;

- Che il PFTE non fornisce nessuna indicazione in merito ad una puntuale progettazione atta a ridurre, con idonee misure, gli impatti sugli aspetti percettivi del Viadotto Urbano di Corigliano, quindi su tutti gli altri viadotti e ponti di attraversamento previsti;
- Che il PFTE nulla evidenzia nel merito ad un accorto inserimento del Viadotto Urbano di Corigliano in una più ampia programmazione urbanistica locale al fine di evitare effetti distorcenti sulla stessa economia locale. Il Viadotto Urbano di Corigliano rappresenta un chiaro ed evidente impatto sia visivo che percettivo in quanto distinguibile anche a notevolissima distanza; la ipotizzata realizzazione della finitura di rivestimento del Viadotto Urbano di Corigliano con materiale "traslucido" crea ed aggrava non solo il senso dell'invasione visiva ed impattante dell'opera, quanto anche la sicurezza nella percorribilità delle auto e veicoli in transito in quanto definisce riflessi, luccichii e riverberi che di certo abbaglieranno tutti quanti transiteranno sia sotto che nelle vicinanze di questa ingombrante opera;
- Che il PFTE poco considera le aree urbane dell'agglomerato di Corigliano Scalo sormontate da questa "astronave" di acciaio e cemento, che è il Viadotto urbano di Corigliano: NON è vero che tale Viadotto si sviluppa in aree scarsamente urbanizzate, anzi la stessa opera, una volta superato il nucleo abitativo e artigianale di Santa Lucia, determinerà la realizzazione dello svincolo di Corigliano Ovest in una area ad elevata concentrazione abitativa, quindi in area di espansione residenziale;
- Che l'intervento di realizzazione della nuova infrastruttura si inserisce all'interno del corridoio compreso tra la già esistente SS106 e la linea ferroviaria RC-TA, creando inevitabilmente un ispessimento alla barriera ferroviaria esistente impedendone, o riducendone eventuali ampliamenti e raddoppi futuri della stessa infrastruttura ferroviaria;
- Che l'intervento attraverserà l'agglomerato Urbano di Rossano con una Galleria Artificiale lunga circa 1.400 metri la cui copertura sarà rinaturata con l'impianto di arbusti e di ulivi, laddove la copertura della galleria lo consentirà mentre l'agglomerato urbano di Corigliano Scalo con un Viadotto urbano con il recupero del suolo sottostante in forma ibrida (parco/piazza/infrastruttura), con evidente e dissonante diversa soluzione che aggrava l'aspetto paesaggistico dell'area urbana di Corigliano Scalo determinando non solo un nuovo ed invadente corridoio infrastrutturale quanto un nuovo aspetto visivo/ambientale che diventerà un evidente segno divisivo nell'ambito della stessa Città di Corigliano – Rossano e, nell'area urbana di Corigliano, un segno marcato di divisione fra la popolazione dello Scalo con quella della Marina di Schiavonea;
- Che il progetto PFTE non tiene conto, se non in maniera marginale, dell'impatto ambientale che la nuova invadente e mastodontica infrastruttura determinerà sull'habitat naturale e della fauna selvatica, né ha mai previsto punti di passaggio atti a favorire la mitigazione attiva della fauna, né misure progettate ad impedire l'accesso degli animali sulla carreggiata;
- Che il progetto di PFTE non si è posto il problema della manutenzione straordinaria e ordinaria e di come gestire l'aspetto di tenuta e salvaguardia delle aree a verde sotto il Viadotto Urbano di Corigliano. In particolare nulla viene detto su come si provvederà ad irrigare tale area a verde e quali saranno i metodi di approvvigionamento idrico;
- Che il progetto non si spende nel definire le modalità di recupero e i metodi di messa in sicurezza delle aree al di sotto del Viadotto Urbano di Corigliano nell'attraversamento su Viale Provinciale, quindi nelle aree in cui lo stesso "sorvola", come un'astronave, l'area di contrada Chiubbica;

- Che il PFTE, nonostante gli allegati, risulta di certo carente nella gestione di un piano d'indagine in grado di fornire giuste indicazioni nel merito all'assetto idrogeologico specie nell'area urbana dello Scalo di Corigliano, quindi nei sedimenti interessati alla eventuale e quanto improbabile realizzazione del Viadotto Urbano di Corigliano;
- Che il PFTE, nonostante i tanti allegati, denota una evidente anomalia in relazione alle caratteristiche meccaniche e idrauliche dei terreni attraversati dall'infrastruttura stradale e nella realizzazione delle opere d'arte, specie nel caso del Viadotto urbano di Corigliano, oltre che un ridotto numero di prospezioni sismiche;
- Che il PFTE, nel merito agli aspetti progettuali per le opere d'arte maggiore, oltre che per opere minori, quali sottopassi viari e/o altro, non fornisce nessuna indicazione di dettaglio. Nel merito la galleria Artificiale in area urbana di Rossano, viene descritta solo qualitativamente nelle relazioni generali; mentre sull'imponente Viadotto Urbano di Corigliano non definisce nessuna caratteristica costruttiva di dettaglio. Ma neanche su tutti gli altri ponti e viadotti, sottopassi e opere idrauliche, che vengono solamente elencati attraverso una "generica" relazione sulla tipologia delle fondazioni che meglio si addicono alle spalle e alle pile, quindi, cosa ancor più grave, nulla si dice e riporta sulle verifiche agli SLU e agli SLE, quindi non sono indicati esempi di calcolo neanche per le opere di maggiore rilevanza, né descritte le motivazioni che hanno portato alla definizione degli schemi strutturali di massima;
- Che il PFTE presenta una semplice schematizzazione, nelle relazioni generali, sia dei rilevati che delle trincee, senza nessuna verifica di dimensionamento per cui di certo una insufficiente progettazione di merito;
- Che il PFTE, da un punto di vista geotecnico, risulta di lettura inorganica, in quanto dà cenni solo per talune opere e non per tutte;
- Che il PFTE, in merito ai ponti e ai viadotti, non applica correttamente le prescrizioni del NTC2018 per gli aspetti idraulici e del R.D. del 1905 per le distanze dagli argini;
- Che il PFTE, nel merito alle intersezioni, dà solo necessarie indicazioni riguardo alle valutazioni eseguite per il dimensionamento delle corsie di immissione e di uscita dagli svincoli a livelli sfalsati ma nulla riporta circa i criteri di calcolo e ipotesi di funzionamento. Né tantomeno valorizza i criteri dell'utilizzo delle aree che negli svincoli restano inibite;
- Che il PFTE risulta carente in merito agli aspetti legati alla sicurezza della galleria artificiale in quanto mancano le Analisi di Rischio coerentemente a quanto previsto nell'Allegato 3 del D. Lgs. 246/2006;
- Che il PFTE non dà indicazioni sulla fase progettuale di valutazione dell'impatto acustico prodotto dai volumi di traffico specie nell'area urbana di Corigliano che dovrebbe essere attraversata dal Viadotto Urbano.

#### CONSIDERATO CHE:

- ✓ Per gli aspetti che riguardano il "bilancio e la gestione dei materiali", provenienti dalle lavorazioni, sarà necessario l'apertura di cave di prestito al fine di soddisfare i fabbisogni di inerti e scarti prodotti dalle lavorazioni, e che saranno poi gli stessi Uffici Regionali preposti a validare le richieste, quindi rilasciare le necessarie autorizzazioni nel rispetto della tempistica di progetto;
- ✓ Che il tracciato relativo al progetto "SS Radd. Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal Km. 0+000 (Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie) al Km. 25+000 (Innesto S.S.534 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”, prevede l'affiancamento all'attuale linea ferroviaria creando un vero e proprio corridoio infrastrutturale tra le due linee di trasporto ed è sviluppato localizzando l'asse stradale, avente caratteristiche geometriche di “Strada Categoria B”, ad una distanza media di circa 2,5 Km dal litorale e di circa 1,5 Km. dall'attuale SS106 radd.”;

- ✓ Che nelle precedenti fasi progettuali sono stati trasmessi gli elaborati di PFTE funzionali all'avvio dell'iter per la concessione della deroga al Dibattito Pubblico, la cui istanza è stata presentata dal Commissario Straordinario in data 29/11/2022 con nota COMM\_SS106 U191, e, successivamente, quelli per l'invio al CSLP, avvenuto il 07/12/2022 con nota ANAS CDG 855033, per l'espressione del relativo parere;
- ✓ In data 7.12.2022, prot. 0855033, la Direzione Tecnica di ANAS S.p.A. ha trasmesso il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, PFTE, relativo alla SS. 106 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 dallo sv. con il Megalotto 3 alla SS106 Radd., richiedendo il parere ai sensi del combinato disposto dell'art. 215 del D.Lgs 50/2016 e del D.M.467/220;
- ✓ Nel gennaio 2023, dopo il confronto avviatosi nel settembre 2022, è stato acquisito anche il consenso dell'amministrazione comunale di Corigliano Rossano sulla soluzione di tracciato individuata come preferenziale dall'ANAS fra quelle elaborate dall'Esecutore;
- ✓ In data 28 febbraio 2023 con propria nota COMM\_SS106 U 26 il Commissario Straordinario ha comunicato al MIT (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti): “... Si dovrà indire una nuova Conferenza di Servizi preliminare, a valle della quale sarà aggiornato/integrato il PFTE. Si intende procedere all'appalto congiunto di progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione lavori sulla base del PFTE; ai fini dell'appalto si ipotizza una suddivisione in 2 lotti funzionali:  
Lotto 1 da Coserie (km 0+000) a Sv. Corigliano ovest (km 17+000 circa);  
Lotto 2 - da Sv. Corigliano ovest (km 17+000 circa) a fine intervento (km 32+000 circa compreso adeguamento SS534 verso mare);
- ✓ In data 30 marzo 2023, con prot M\_CSLP U 4072 il Consiglio Superiore CSLP, ha rilasciato parere positivo con prescrizioni sul progetto dell'Esecutore;
- ✓ È stata, quindi, modificata la pianificazione per la progettazione e l'appalto dei 2 Lotti sopra richiamati in quanto, in linea con le suddette modifiche normative, è consentito l'appalto integrato di progettazione e realizzazione delle opere sulla base del PFTE a valle del completamento dell'iter autorizzativo comprendente la Valutazione di Impatto Ambientale e la Conferenza di Servizi decisoria, funzionale alla localizzazione ed alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.
- ✓ Che, nonostante l'importanza dell'opera, l'Amministrazione Comunale della Città di Corigliano – Rossano ha derogato al Dibattito Pubblico, procedura introdotta per migliorare la qualità della progettazione e l'efficacia delle decisioni pubbliche mediante la più ampia partecipazione dei cittadini, portatori di interessi e delle stesse Amministrazioni interessate dall'Opera;
- ✓ Che per tale ingiustificato provvedimento la città di Corigliano – Rossano, la terza città più popolosa della Calabria, NON ha potuto prendere visione del progetto e dei suoi elaborati, né ha potuto interloquire con gli “esecutori” al fine di migliorare la qualità della progettazione e quindi avviare un confronto tra l'esecutore e i singoli “portatori di interessi”. Tale decisione ha penalizzato l'intera Città di Corigliano – Rossano che si è vista “catapultare” dall'alto un progetto che, pur da tutti atteso da decenni NON PUO' COMUNQUE ACCETTARE e SUBIRE LA REALIZZAZIONE DI UN VIADOTTO URBANO previsto per bypassare l'agglomerato

Urbano dello Scalo di Corigliano, che rappresenta elemento impattante, divisorio, tra i due agglomerati di Corigliano Scalo e di Corigliano Schiavonea, oltre che difficile mantenere specie nel merito al Parco che dovrebbe sorgere nell'area di ingombro sottostante allo stesso Viadotto;

- ✓ Che la NON conformità dell'Opera alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, pur non costituendo per sé una dirimente assoluta alla realizzazione dell'Opera Pubblica, definisce comunque la necessità, per come il legislatore da tempo ha predisposto, dell'utilizzo degli strumenti per la conformazione del piano all'opera, a partire dal DPR n. 616/1977 sino al DPR n. 383/1994 e s.m.i.

## VISTO

- Che il tracciato relativo al **progetto** "SS Radd. Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal Km. 0+000 (Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie) al Km. 25+000 (Innesto S.S.534 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 Coseie a Sibari", prevede l'affiancamento all'attuale linea ferroviaria creando un vero e proprio corridoio infrastrutturale tra le due linee di trasporto, interessandone anche la fascia di rispetto, ed è sviluppato localizzando l'asse stradale, avente caratteristiche geometriche di "Strada Categoria B", ad una distanza media di circa 2,5 Km dal litorale e di circa 1,5 Km. dall'attuale SS106 radd." e che quindi determina un "muro" poco permeabile, se non in occasione di bypass urbani.
- Che la Stazione Appaltante, attraverso la progettazione da parte dell'Esecutore del PFTE, non ha soddisfatto, per come la presente osservazione evidenzia, il soddisfacimento dei reali fabbisogni della collettività, né la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni naturali e paesaggistici, nonché al rispetto di tutti i vincoli esistenti, riguardo a quelli idrogeologici, sismici, archeologici e forestali nonché la compatibilità geologica e geomorfologica dell'opera;
- Che la proposta progettuale avanzata con il deposito del PFTE non favorisce la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, quindi non concorre a preservare la memoria della nostra comunità, specie quella dell'area urbana di Corigliano Scalo e del suo territorio che si vedrebbe "diviso", da una barriera di cemento e acciaio, proprio nel bel mezzo della notoria Via Provinciale depositaria di memorie antiche anche per le sue specifiche essenze arboree alte oltre 30 metri e di inestimabile valore paesaggistico, quindi negando il riconoscimento, a tale patrimonio culturale, di volano e motore dello sviluppo economico;

## ACCERTATO CHE

Il tracciato scelto:

- Bypassa l'abitato di Rossano Scalo con una GALLERIA ARTICIALE, lunga quasi 1.400 mt.;
- Bypassa l'abitato di Corigliano Scalo con un VIADOTTO URBANO, lungo 1108 mt.;
- Attraversa aree altamente urbanizzate con la presenza di insediamenti produttivi di carattere artigianale, agricoli e della piccola industria meccanica;
- Attraversa anche insediamenti porosi e abusivi che si posizionano lungo le diverse arterie stradali esistenti ma anche parti cospicue di territorio aperto contraddistinto da ampi terreni ad uso produttivo e agricolo di alto pregio e specialistico nonché con la presenza di alberi di ulivo secolari

## RILEVATO CHE

- ❖ Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, visionato in ogni sua Relazione Tecnica, dimostra solo una modesta conoscenza del territorio, delle sue esigenze e delle interferenze che potrebbero, inevitabilmente, incidere sulla reale fattibilità dell'Opera;

Lo scrivente COMITATO "SI al SOTTOPASSO" per i seguenti motivi:

- di carattere paesaggistico;
- ambientali;
- legati alla completa distruzione delle diverse culture di specie agricole di pregio, oltre che alterare l'equilibrio della fauna e degli ecosistemi esistenti;
- legati al traffico extraurbano che altera e modifica l'equilibrio naturale, quindi crea inquinamento atmosferico nelle nostre aree urbane a causa della emissione dei prodotti della combustione dei carburanti e della loro trasformazione chimica, nonché a causa della evaporazione degli idrocarburi incombusti;
- legati all'inquinamento acustico essendo l'opera a pochi metri da case, villette e ad importanti insediamenti produttivi verso i quali certo è il superamento dei 3 decibel nelle ore serali e notturne ed i 5 decibel nelle ore diurne, rispetto quelli che sono gli attuali rumori normalmente presenti;
- legati ai bilanci economici della Città che si vedrebbero aumentare i costi di sorveglianza e manutenzione di un'area, quella sotto il Viadotto, difficile da verificare perché posta in zona che anche se urbana non è di certo centrale;
- legati alla sicurezza dell'area sottostante al Viadotto Corigliano che, se malauguratamente realizzata, per come storia insegna, presto diventerebbe area altamente degradata per clochard e per gente senza fissa dimora; quindi area di deposito di spazzatura e altro oltreché di probabili insediamenti abusivi;

## CHIEDE

Che la realizzazione dell'intervento di "Adeguamento e messa in sicurezza in tratti saltuari dal Km. 0+000 (Rot. Innesto Aranceto viad. Coserie) al Km. 25+000 (Innesto S.S.534 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 Coseie a Sibari" possa prevedere la possibilità oltre che la ineluttabile necessità di bypassare l'agglomerato Urbano di Corigliano **NON con un Viadotto Urbano bensì con una Galleria Artificiale** (tipo tunnel di Genova) al fine di ridurre al massimo tutte le conseguenti negatività che una invasiva opera come il previsto Viadotto Urbano creerebbe alla Città a livello di impatto paesaggistico, inquinamento ambientale e acustico, sicurezza e funzionalità d'esercizio.

Il sottoscritto dichiara di essere consapevole, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art. 19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul portale delle Valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territori 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

Corigliano-Rossano, 11 marzo 2024

**Il Dichiarante**

## 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 delle 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 3 del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Corigliano Rossano, 11 marzo 2024

 Il Dichiarante