

AZIENDA AGRICOLA LA PETROLLA
di Giuseppe Zecca
Via Interpodereale 17
84022 CAMPAGNA (SA)

Ministero della Transizione Ecologica
Cress – Direzione Generale per la crescita e la qualità
Dello Sviluppo
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA
cress@pec.minambiente.it

Ministero delle Infrastrutture
e della mobilità sostenibile
Piazzale di Porta Pia
00161 ROMA
cndp@pec.mit.gov.it

Ing. Francesco Chirico
Responsabile di procedimento
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Piazza della Croce Rossa n. 1
00161 ROMA
Rfi-din-dis.cal@pec.rfi.it

Firmato digitalmente da: Giuseppe Zecca
Data: 29/03/2022 10:25:40

**OSSERVAZIONI AL
PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

PFTE Linea AV Salerno-Reggio Calabria Lotto 1A Battipaglia - Romagnano al Monte

Considerazioni Generali:

L'idea di collegare Salerno con una nuova linea ad Alta Velocità che raggiunga Reggio Calabria al fine di ridurre i tempi di percorrenza e migliorare i collegamenti infrastrutturali verso il Sud, pur animata in via di principio da buone intenzioni, contrasta però decisamente con la scelta operata in sede progettuale da RFI che mal si concilia, ed anzi contrasta in modo palese, con gli obiettivi che, teoricamente, la stessa RFI si propone di raggiungere e, soprattutto, che la UE ha ben indicato con vari interventi normativi di riferimento.

Innanzitutto, quando si parla di Alta Velocità si dovrebbe intendere, per definizione, un tracciato che sia il più veloce, breve e lineare possibile, sia in termini di percorrenza chilometrica assoluta, che di transito "agevole" nel territorio attraverso il quale si sceglie di passare (ad impossibilia nemo tenetur); dovendo unire 2 punti è infatti plausibile attendersi che lo si faccia con una linea retta,

possibilmente, non già con una linea che assuma, come nel progetto in esame, le sembianze di un arco.

Da tale punto di vista è emerso in modo piuttosto evidente, nel corso del dibattito pubblico, che la scelta operata da RFI, sia stata fatta su una direttrice avulsa, per conformazione e orografia delle aree attraversate, da qualsiasi indicatore tecnico ingegneristico favorevole all'opera in quel determinato contesto, non solo ambientale; sul punto, a precisa richiesta, RFI non ha fornito alcuna motivazione convincente, limitandosi ad affermare che il tracciato individuato era risultato preferibile alle alternative proposte, senza però dare le motivazioni fattuali poste alla base di tale scelta; ed anzi, affermando, contrariamente al vero e come in appresso si dirà, che le alternative proposte presentavano maggiori vincoli ostativi e criticità.

Sull'opera nel suo complesso (SA-RC), sia detto per inciso, nulla di concreto è stato detto circa il lotto zero da Salerno/Baronissi a Battipaglia - tuttora un perfetto sconosciuto, una sorta di convitato di pietra della linea in progettazione, eppure importantissimo ai fini di una futura fruibilità dell'opera complessiva, mentre pochissimo è stato detto rispetto alle restanti porzioni del lotto 1, per tacere dei successivi lotti fino alla destinazione finale di Reggio Calabria; di tal che, alla fin fine, si sta parlando di una opera pubblica strategica di soli 33 chilometri (sic...!!) che da Battipaglia terminerebbe sul "binario morto" di Romagnano al Monte, amena località posta su di un promontorio che domina il Vallo di Diano, abitata da 385 anime (dati Istat). Verrebbe da dire "la montagna ha partorito il topolino !!!" .

Scelta del tracciato:

La scelta fatta da RFI, alquanto insensata e nefasta, di preferire l'area interna "impiccandosi" quanto più possibile in affiancamento al tracciato della esistente autostrada A2 SA-RC (che fu progettata senza alcuna visione strategica ed ingegneristica, ma solo per assecondare l'attraversamento delle aree di riferimento dei notabili politici dell'epoca), ha prodotto risultati mostruosi ed inaccettabili, con l'abbattimento previsto, nel solo tratto Eboli-Campagna, di parecchie decine di fabbricati di civile abitazione, alcuni opifici e l'attraversamento di diverse realtà produttive agricole importanti come quella del sottoscritto, sita alla località Petrolla del Comune di Campagna.

A tale riguardo, non si può non evidenziare e ribadire, ancora una volta e contrariamente a quanto affermato da RFI, come buona parte del tracciato in questione sia sottoposto a numerosi, e non di poco conto, vincoli ambientali e paesaggistici; e ciò, specie nel tratto intermedio compreso tra i Comuni di Campagna e Contursi ma più in generale in tutti i vari Comuni toccati dal tracciato che ricadono nella più ampia fascia della Riserva naturale Foce Sele Tanagro.

Il sottoscritto ha già contestato, con scritti oltre che nei webinar e negli incontri in presenza indetti dal coordinatore del dibattito pubblico Prof. Zucchetti, come le criticità evidenziate ed i seri vincoli presenti lungo il tracciato, ostino alla fattibilità del progetto posto all'attenzione dei territori; in particolare, è stato evidenziato come a partire dall'area che segue lo svincolo di Campagna e da cui si accede al vallone sul fiume Tenza (oltrepassato da viadotto), si percorra un importante tratto in rilevato posto all'interno del perimetro dell'oasi WWF di Serre-Campagna-Persano, perimetro descritto ed individuato, anche cartograficamente, nel decreto di salvaguardia emesso dal Ministero dei beni culturali ed ambientali il 29.11.1993 (ministro Ronchey) e pubblicato nella G.U. del 4 febbraio 1994.

In aggiunta a ciò che, di per se, sarebbe già **sufficiente per il rigetto della istanza formulata da RFI**, si rammenta, per mera completezza, che l'area in questione è altresì sito di interesse comunitario, nonché zona umida di interesse internazionale ai sensi della **convenzione di Ramsar del 1971** debitamente recepita dall'Italia.

L'azienda agricola del sottoscritto, infatti, all'interno della quale insistono 12.000 piante di olivo un agrumeto ed un vigneto, ricade in tale contesto ed è essa stessa una vera e propria oasi naturale, caratterizzata da percorsi e corridoi ecologici e naturalistici al proprio interno – con molte querce secolari, pini maestosi, boschi naturali e macchie tipiche dell'area mediterranea - non solo quindi in quanto rientrante nel perimetro territoriale protetto dell'oasi, innanzi richiamato, ma anche in quanto partecipe attivamente al **presidio naturale e fondamentale dell'habitat circostante**; essa costituisce una e vera e propria appendice naturale dell'area faunistica dell'oasi del WWF. L'iniziativa progettuale di RFI, pertanto, viola espressamente le linee guida UE di cui alla rete natura 2000 e alla c.d. direttiva habitat.

Il pilastro centrale di next generation EU (che è alla base del PNRR) è il dispositivo RRF che, tra i vari obiettivi, si propone di sostenere interventi che contribuiscano al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile in coerenza con il Green Deal europeo.

L'intervento, così come progettato da RFI, contrasta in modo palese e smaccato con il principio (fondamentale per accedere ai finanziamenti dell'RRF) del DNSH (acronimo di "do no significant harm" letteralmente " non si facciano danni significativi") in base al quale gli interventi previsti dai PNRR nazionali non devono arrecare alcun danno significativo all'ambiente.

Ciò nonostante, il sottoscritto, animato da spirito collaborativo e al solo fine di avere un confronto che fosse reciprocamente rispettoso, pur non essendovene i presupposti, visto che non è parso un buon metodo quello, seguito da RFI, di entrare in casa di altri per chiedere, in buona sostanza, di accettare una condanna a morte ovvero di ratificare "tout court" un qualcosa di estraneo calato dall'alto, ha proposto alcune soluzioni alternative praticabili tra cui, ad esempio, quella che consentirebbe un attraversamento interamente in galleria naturale dell'area in questione - passando a monte dell'azienda agricola - senza determinare quindi alcun impatto ambientale e senza un significativo stravolgimento del tracciato.

Conclusioni:

Alla luce delle osservazioni svolte e delle considerazioni di carattere generale e particolare, non si può non manifestare e ribadire un deciso dissenso sulla scelta operata da RFI la quale avrebbe invece, a portata di mano, la possibilità di raggiungere gran parte dei propri obiettivi scegliendo di utilizzare l'attuale corridoio ferroviario tirrenico, adeguandolo e rivalutandolo e venendo così incontro, tra l'altro, alla fortissima domanda dei territori del Cilento (area di grande richiamo turistico e pertanto interessata a uno sviluppo della mobilità e delle infrastrutture ivi esistenti ed obsolete); il tutto, con un notevole risparmio di risorse economiche, un abbattimento dei tempi di percorrenza (laddove con il tracciato interno si risparmierebbero poche decine di minuti rispetto agli attuali tempi di percorrenza) e, non ultimo, il risparmio di devastazione delle aree naturalistiche protette attraversate dal percorso interno.

Campagna lì 29 marzo 2022

Avv. Giuseppe Zecca

