



COMUNE DI
CONTURSI TERME

Prot. n. 2696 del 30/03/2022

Spett.le
MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
CRESS - Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo
Via C. Colombo n. 44
00147 ROMA

cress@pec.minambiente.it

AV Salerno – Reggio Calabria
ed interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza [CUP J71J20000110008].
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
LOTTO 1° Battipaglia – Romagnano

Osservazioni

formulate ai sensi del Dlgs. N. 152/2006 artt. 8 comma 2 bis e 24 comma 3

Premessa.

Si formuleranno, preliminarmente, una pluralità di rilievi di indole procedimentale-metodologica, che non sono estranei alla valutazione d'impatto ambientale che codesta Autorità è chiamata a rendere e che, per converso, appaiono strettamente funzionali allo scrutinio richiesto dalla Legge.

Solo successivamente si esporranno le ragioni che – gradatamente – concludono per il **rigetto** della invocata positiva valutazione, siccome resistita sia dalla incongrua elaborazione del progetto sia, e in ogni caso, dalle insuperabili interferenze che l'opera è destinata a riverberare sulle matrici ambientali direttamente o indirettamente coinvolte.

§1

violazione della Convenzione di Aarhus.

Estratto dalla Relazione Generale Tecnica posta a corredo dell'istanza per l'avvio del procedimento VIA presentato da RFI spa e pubblicata il 28.2.2022: <<Il 19 maggio 2020 con Decreto Legge n. 34 "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19", convertito in legge il 17 luglio 2020, con la legge n.77, all'art. 208 recante "disposizioni per il rilancio del settore ferroviario" al comma 3 è stato sancito che "a valere sulle risorse attribuite a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, e non finalizzate a specifici interventi nell'ambito del Contratto di programma 2017-2021, la predetta Società è autorizzata ad utilizzare l'importo di euro 25 milioni per l'anno 2020 e di euro 15 milioni per l'anno 2021 per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-

Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia.”, dando il via alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica della linea ad alta velocità per la tratta Salerno-Reggio Calabria>> [cfr. pag. 8].

Aggiungasi la circostanza che segue, attinta dalla comunicazione per mezzo della quale è stata convocata la conferenza di servizi da RFI spa: <<Per la realizzazione degli interventi “Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e il “Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia” è stata altresì nominata con DPCM del 16.4.2021, ai sensi dell’art. 4 comma 1° del DL n. 32/2019 convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissaria Straordinaria dal Dott.ssa Vera Fiorani, Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di RFI spa>>. E’ lecito assumere a questo punto che RFI spa abbia cominciato a lavorare al progetto de quo già nel secondo semestre del 2020 e che le date apposte in calce agli elaborati, più recenti, altro non siano che il sigillo ad una elaborazione avviata molti mesi prima.

Sta di fatto che ai sensi della L. n. 108/2001, avente ad oggetto <<Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull’accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l’accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus, il 25.6.1998>>, i cittadini delle aree interessate dal progetto andavano informati del processo decisionale relativo allo stesso già nella fase iniziale, e pertanto nella primavera del 2020, in maniera adeguata, tempestiva ed efficace, mediante pubblici avvisi o individualmente.

Il “**dibattito pubblico**” in corso non è nemmeno un lontano parente della procedura prescritta dalla Convenzione di Aarhus.

Per rendersi conto di ciò è sufficiente comparare tra loro i criteri che ispirano il <<dibattito pubblico>> e quelli cristallizzati riguardo al tema in rassegna nella L. 108/2001 - art. 6: <<Il pubblico interessato è **informato nella fase iniziale** del processo decisionale in materia ambientale in modo adeguato, **tempestivo ed efficace**, mediante pubblici avvisi o individualmente. Le informazioni riguardano in particolare l’attività proposta e la richiesta su cui sarà presa una decisione, la natura delle eventuali decisioni o il progetto di decisione, l’autorità pubblica responsabile dell’adozione della procedura prevista, ivi compresi, nella misura in cui tali informazioni possono essere fornite, la data di inizio della procedura, la possibilità di partecipazione offerte al pubblico, la data e il luogo delle audizioni pubbliche eventualmente previste, l’indicazione della autorità pubblica o di qualsiasi altro organo ufficiale cui è possibile rivolgersi per ottenere le pertinenti informazioni e presso la quale tali informazioni sono state depositate per consentirne l’esame da parte del pubblico; l’indicazione delle informazioni ambientali disponibili sull’attività proposta; l’assoggettamento dell’attività in questione elimina ad una procedura di valutazione dell’impatto ambientale a livello nazionale o transfrontaliero. Per le varie fasi della procedura di partecipazione del pubblico sono fissati termini ragionevoli, in modo da prevedere un margine di tempo sufficiente per informare il pubblico ai sensi del paragrafo due e consentirgli di prepararsi e di partecipare effettivamente al processo decisionale in materia ambientale. **Ciascuna parte provvede affinché la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un’influenza effettiva.** Ove opportuno, ciascuna parte incoraggia i potenziali richiedenti ad individuare il pubblico interessato, ad avviare discussioni e a fornire informazioni sugli obiettivi della richiesta prima di presentare la domanda di autorizzazione. Ciascuna parte impone alle pubbliche autorità competenti di consentire al pubblico interessato, su sua richiesta e qualora ciò sia previsto dal diritto nazionale, di consultare gratuitamente, non appena siano disponibili tutte le

informazioni rilevanti ai fini del processo decisionale di cui al presente articolo ottenibili al momento della procedura di partecipazione del pubblico, fatto salvo il diritto delle parti di rifiutare la divulgazione di determinate informazioni ai sensi dell'articolo quattro, paragrafi tre e quattro. Fermo restando l'articolo quattro, le informazioni in questione parola comprendono quantomeno la descrizione del sito e delle caratteristiche tecniche e fisiche dell'attività proposta, compresa una stima dei residui e delle emissioni previste; la descrizione degli effetti significativi sull'ambiente dell'attività proposta; la descrizione delle misure previste per prevenire e/o ridurre tali effetti, comprese le emissioni; una sintesi non tecnica di quanto precede; una descrizione sommaria delle principali alternative prese in considerazione dal richiedente e in conformità della legislazione nazionale, i principali rapporti e pareri pervenuti all'autorità pubblica nella fase di informazione del pubblico interessato ai sensi del paragrafo due. Le procedure di partecipazione devono consentire al pubblico di presentare per iscritto o, a seconda dei casi, in occasione di audizioni o di indagini pubbliche in presenza del richiedente, eventuali osservazioni, informazioni, analisi o pareri da esso ritenuti rilevanti ai fini dell'attività proposta. Ciascuna parte provvede affinché al momento dell'adozione della decisione si tenga adeguatamente conto dei risultati della partecipazione del pubblico>>.

Il procedimento “di ascolto” in corso invece risulta attivato a cose fatte, su progettazioni già definite, esecutive, senza spazi per il coinvolgimento dei cittadini. La partecipazione dei quali pertanto è retrocessa a mera presa d'atto, ad un passaggio di rango notarile, insomma.

Nessuna valida giustificazione di siffatto *modus operandi* può provenire dalla normativa relativa al PNRR [DL. n. 77/31.5.2021] atteso che trattasi di una fonte di rango giuridico pari a quello della L. 108/2001, rispetto alla quale, in assenza di elementi indicatori in tal senso, non costituisce *lex specialis* e non può pertanto derogare.

Piuttosto, riguardo alla tempistica è opportuno formulare una ulteriore considerazione. Se, come sembra logico, l'attività di progettazione è iniziata all'indomani del richiamato decreto legge, la violazione della Convenzione di Aarhus è plateale.

Se, come è sembrato di capire nel corso degli incontri programmati in forza dell'ascolto che va sotto il nome di <<dp.avsalernoreggiocalabria.it>>, l'attività di progettazione è invece iniziata all'indomani dell'adozione del richiamato D.L. n. 77/2021, è lecito formulare più di una perplessità circa l'adeguatezza della meditazione e della ponderazione che per forza di cose avrebbe dovuto precedere un progetto così vasto: un lasso di tempo inferiore ad otto mesi non è umanamente sufficiente per la predisposizione di un progetto di tale portata. Non a caso lo stesso si basa su algoritmi e non su verifiche fatte sul campo e risulta clamorosamente carente per quel che concerne la ponderazione di tutte le soluzioni possibili.

§2

indecifrabilità del progetto di interconnessione della tratta lucana e della tratta campana.

La prima questione che viene in rilievo – ovviamente anche in sede di discussione del progetto relativo alla prima parte dell'opera – è l'inopinato abbandono dell'originaria determinazione di ristrutturare e consolidare la tratta ferroviaria che si snoda lungo la dorsale tirrenica (Battipaglia-Sapri-Paola-Lametia-Reggio Calabria) e la conseguente opzione per una nuova tratta a monte della storica linea.

Per tacere dell'altra anomalia, insita nella prospettazione del proponente, dell'unificazione in una sola tratta della sezione iniziale dell'AV Salerno/ Reggio Calabria e della sezione iniziale della tratta Battipaglia/Taranto.

Una scelta, verosimilmente, propria esclusivamente dell'area tecnica posto che il PNRR nulla prevede a tale proposito: le due tratte infatti costituiscono altrettante e distinte ipotesi progettuali, collocate "fisicamente" in parti diverse del PNRR [cfr. allegato 4 in relazione all'art. 44 del DL n. 77/2021].

Una scelta la ratio della quale è indecifrabile atteso che non viene motivata e spiegata dal progettista.

Soprattutto, la proponente non chiarisce la ragione per la quale la riduzione di mezz'ora dei tempi di percorrenza della tratta Salerno/Taranto che costituisce l'obiettivo del PNRR per questa sezione ferroviaria non possa essere conseguita intervenendo sulla parte più prossima a Taranto, in un'area notoriamente meno carica di problematiche ostative sul piano idrogeologico ed ambientale perché pianeggiante. Ed invero, stando al progetto posto all'attenzione ed alla valutazione del pubblico, l'intervento Alta Velocità riguarderebbe esclusivamente il versante salernitano, senza nessun intervento di adeguamento all'Alta Velocità sul versante lucano, cui resterebbe la dotazione attuale.

La proponente non spiega né chiarisce la ragione per la quale il recupero di 30 minuti auspicato dal PNRR non possa essere conseguito intervenendo sul versante pugliese dell'itinerario in questione, versante che presenta un approccio più agevole dal punto di vista geologico: su un itinerario tanto lungo non può e non deve rappresentare un problema.

Risulta oggettivamente indecifrabile l'insistenza della proponente a voler intervenire su un'area oggettivamente difficile come quella prescelta, ricca - come si vedrà - di vincoli dovuti alla presenza di aree protette, con la previsione di interventi forieri di pregiudizi seri, gravissimi ed irreversibili per i delicati equilibri e le fragili matrici ambientali ivi presenti.

Se questa è la situazione, non si riesce a comprendere la ragione per la quale l'intervento parziale non possa essere spostato su sezioni del percorso SA/TA suscettibili di interventi più comodi sul piano idrogeologico, con riflessi favorevoli di non trascurabile entità sul piano dei costi.

Quello che fa specie è la totale assenza di una valutazione e di un approfondimento del tema da parte della proponente, il che costituisce una gravissima carenza tecnica/progettuale, che inficia in radice l'attendibilità dell'intero progetto.

La discussione, pure riportato nella parte iniziale della Relazione Generale, sulle soluzioni progettuali disponibili (asseritamente tutte, ma non è vero) risulta pertanto non attendibile: al contrario, infatti, essa ne prende in considerazione solamente alcune, verosimilmente funzionali all'approdo già individuato.

§3 il rischio sismogenetico

Nella mappa di pericolosità sismica del territorio nazionale (fig.1), viene in rilievo che il Vallo di Diano ed il Lagonegrese – che costituiscono il tracciato lungo il quale dovrebbe svolgersi l'ulteriore percorso dell'AV – sono ubicati in corrispondenza di un'area geografica classificata a pericolosità sismica da **“elevata ad alta”** (zona 2 e zona 1). Invero, in detta area (Appennino meridionale) sono presenti sistemi di faglie sismogenetiche, alla cui attività sono stati associati i terremoti (di forte intensità) registrati negli ultimi 500 anni. Il sospetto dell'allineamento delle predette faglie – individuate e descritte nella banca dati

dell'I.N.G.V. – ha trovato rispondenza nella unanime letteratura scientifica. Il principale allineamento sismogenetico è rappresentato dal sistema di faglie: “**Valle del Tanagro - Vallo di Diano - Lagonegrese - Val Sinni - Mercure – Pollino - Golfo di Taranto**”. A queste va aggiunta la faglia della **Val D’Agri**, quale sdoppiamento di quella del **Vallo di Diano**. L’insieme rappresenta una grossa linea tettonica a prevalente componente trascorrente.

Tanto premesso, gli epicentri dei principali terremoti di magnitudo significativa ($I > 6$) verificatisi nel periodo compreso tra la fine del medioevo e la fine del secolo scorso, confermano la fondatezza della mappatura e delle classificazioni operate dall’Istituto Nazionale di Geofisica.

Gli eventi sismici presi in considerazione nel progetto tecnico e di fattibilità economica di RFI, riportati nella loro relazione generale, sono:

- terremoto campano-lucano, 8 settembre 1694 (magnitudo epicentrale 6,9);
- terremoto **sannitico-irpino**, 14 marzo 1702 (magnitudo epicentrale 6,6);
- terremoto **irpino**, 29 novembre 1732 (magnitudo epicentrale 6,6);
- terremoto lucano, 16 dicembre 1857 (magnitudo epicentrale 6,9);
- terremoto **irpino**, 23 luglio 1930 (magnitudo epicentrale 6,7);
- terremoto **irpino**, 21 agosto 1962 (magnitudo epicentrale 6,1);
- terremoto **irpino**, 23 novembre 1980 (magnitudo epicentrale 6,9).

Ora, per quale arcano la Relazione RFI, che accompagna lo studio tecnico – che pure ha attinto dati dai siti INGV e dal progetto ITHACA – non ha tenuto conto dei terremoti con epicentro più vicini al Vallo di Diano?

Eppure, i dati dell’I.N.G.V. restituiscono la prova che, lungo il tracciato ipotizzato da RFI, si sono succeduti i seguenti eventi tellurici:

- Sisma **1561** (epicentro settore settentrionale del **Vallo di Diano**) **magnitudo equivalente $7 \div 7,4$**
- Sisma **1857** (epicentro settore centrale della **Val D’Agri**) **magnitudo equivalente $7 \div 7,4$**
- Sisma **1826** (epicentro settore compreso tra la **Val D’Agri e Potenza**) **magnitudo equivalente $6 \div 7$**
- Sisma **1831, 1836 e 1931** (epicentri settore **Lagonegrese-Valle del Noce**) **magnitudo equivalente $6 \div 7$**
- Sisma **1998** (epicentro settore marginale occidentale del **Pollino zona Rotonda-Viggianello**) **magnitudo equivalente $6 \div 7$** . **2.1.** Grave è che non si sia tenuto conto di tali eventi sismici!

E che si sia del tutto negletto l’evento verificatosi nel Vallo di Diano nel 1561 (**epicentro settore settentrionale del Vallo di Diano**), che fece registrare una **magnitudo equivalente $7 \div 7,4$** . Al riguardo, le evidenze della letteratura scientifica (fra tutti Castelli et alii (2008) restituiscono la prova che:

a. una prima scossa violenta si è verificata il 31 Luglio con epicentro nel settore settentrionale del Vallo di Diano (fig. 8), con **morti e feriti** e ingenti nonché gravissimi danni all’abitato di Polla, Atena Lucana, Sala Consilina, Padula ed in altri centri limitrofi: Auletta, Caggiano e Pertosa;

b. il 19 Agosto si registrò un’altra forte scossa che interessò alcuni centri del Vallo di Diano, già fortemente danneggiati dalla scossa del 31 Luglio, procurando ulteriori crolli di edifici (Polla, Atena Lucana, Sala Consilina, Padula e i centri limitrofi di Auletta, Caggiano e Pertosa).

Anche in questo caso si registrarono **morti (2000 a Polla, 55 ad Atena Lucana) e feriti (250 a Polla)**.

In occasione del terremoto del 1561, si verificarono peraltro fenomeni co-sismici (liquefazione e/o rapido addensamento del sottosuolo, fratture, spostamenti del terreno etc.):

“In circa 30 località, fra Atella, Polla e Latronico, il terremoto causò vasti movimenti franosi, smottamenti ed abbassamenti del terreno, con l’apertura di numerose spaccature, tra cui una di 270 m a Polla. Molte sorgenti aumentarono la loro portata. A Marsico Nuovo, Moliterno, Salandra ed Episcopia vi furono esalazioni gassose e solforose. Nei pressi di Viggiano si verificò una frana sismo-indotta, documentata da un disegno allegato al suo rapporto (Mallet 1862)”.

Anche il sisma registrato nel 1857 (con epicentro settore centrale della Val D’Agri) **interessò il contiguo Vallo di Diano con magnitudo equivalente 7÷7,4.**

Per converso, il confronto tra i valori dei principali parametri sismici dei Comuni del Vallo di Diano-Lagonegrese e quelli dell’Alto Tirreno Cosentino e del Cilento consentono di cogliere che l’accelerazione sismica di base al suolo ag (m/s²) **2** diminuisce di una unità spostandosi dalle aree interne del Vallo di Diano e del Lagonegrese verso la costa tirrenica (Maratea e Praia a Mare) e, addirittura di 2 unità, se si considera il territorio cilentano.

La complessità e la gravità della questione, dunque, non avrebbe potuto esser liquidata solo dando atto che l’area interessata da tale ipotesi come **«territorio particolarmente complesso dal punto di vista orografico»**.

1 Il rischio sismico (R) di un’area è definito dalla seguente relazione:

$R = P \times V$, ove P = pericolosità dell’evento sismico atteso; V = vulnerabilità dell’infrastruttura/opera.

A sua volta: $V = E \times D$, ove E = esposizione dell’infrastruttura/opera all’evento sismico atteso; D = danno temuto per l’infrastruttura/opera.

Quindi: $R = P \times E \times D$.

Il parametro P (pericolosità sismica) è rappresentato dal valore di **ag**. Quanto più è alto il valore di **ag** tanto maggiore sarà la pericolosità sismica P.

A parità di E e D, il rischio è funzione della pericolosità che, a sua volta, dipende dall’accelerazione sismica al suolo. Ne consegue che essendo maggiori i valori di **ag** nel **territorio valdianese e lagonegrese**, rispetto a quello della fascia costiera Cilento-Lucania-Alto cosentino tirrenico, il rischio sismico è maggiore nel primo settore rispetto al secondo.

In particolari assetti geomorfologici di piana costiera e di piana interna, sede di bacino lacustre nel Pleistocene (come è stato il Vallo di Diano), è possibile l’insorgere dei fenomeni co-sismici della liquefazione, che si verifica, nei primi metri del sottosuolo, in occasioni di forti scosse sismiche, in presenza di falda freatica superficiale e terreni sabbiosi uniformi e saturi.

Il Vallo di Diano è area suscettibile di liquefazione sismica per scuotimenti e risentimenti in superficie, correlabili ad un’intensità del VIII° MCS (Mercalli-Cancani-Sieberg; confrontabile con valori della magnitudo $M > 6$) mentre il Cilento non rientra in tali aree.

In pratica, si possono generare sulla superficie del terreno vulcanetti di fango, con espulsione di sabbia satura, fessurazioni e sprofondamenti, con conseguenti dissesti significativi alle opere o infrastrutture che vi insistono.

Per una comprensione più immediata del fenomeno, gli effetti della liquefazione sismica sono paragonabili a quelli delle “sabbie mobili”.

§4

la valutazione d’impatto

indivisibilità del progetto complessivo dell’opera

la preclusione ambientale alla realizzazione delle tratte 1b e 1c

È noto – perché contenuto nello studio di fattibilità tecnica ed economica del progetto dell’opera nel suo complesso - che la realizzazione del percorso privilegiato dal proponente comporterà, nei due lotti immediatamente successivi, la creazione di gallerie di entità non trascurabile sotto i Monti Alburni ed i

Monti della Maddalena, massicci di natura carsica, ricchissimi di aree di ricarica della falda, con il serio rischio di comprometterne l'integrità.

Invero, l'opzione adottata prevede un inconsulto e irrazionale stravolgimento dell'ecosistema naturalistico e del quadro paesaggistico del Massiccio degli Alburni, che, per ospitare la nuova linea sarà interessato da una attività di escavazione **per gallerie pari a circa 18.000.000 di m³**, così come censito da ITALFERR (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) nella nota in data 15.04.2021 disponibile sul web.

Dallo stesso documento emerge, altresì, che, all'esito della predetta opera di escavazione, sarà necessario provvedere ad una imponente opera di **“riqualificazione mediante sistemazione ambientale o rimodellamenti morfologici”**.

Una volta superato (attraverso un sistema di n. **3 gallerie**, rispettivamente di 1.500, 5.000 e **14.900 m.**) il massiccio degli Alburni, è previsto che la nuova linea penetri nel Vallo di Diano, che è una pianura interna di grande pregio naturalistico e storico-culturale (ospita la Certosa di San Lorenzo in quel di Padula), non a caso facente parte del **Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni**.

Un'altra galleria, infine (per 2.160 m.), è prevista nel tenimento del Comune di Montesano sulla Marcellana, nel massiccio dei Monti della Maddalena, altra importantissima area di ricarica delle falde acquifere, per penetrare in Basilicata e scendere poi irragionevolmente verso il mare (Praia).

Non occorre aggiungere parole per evidenziare l'irreversibile gravità dei danni che subirebbero in tal modo le matrici ambientali ed il diritto delle popolazioni del luogo di godere del “bene pubblico” per antonomasia, fondamentale per la vita dell'uomo.

Una situazione inaccettabile sia per ragioni di carattere oggettivo agevolmente intuibili sia alla luce dei DNSH Criteria (segnatamente quello denominato “uso sostenibile e protezione dell'acqua e risorse marine”).

Cosicché, mentre il Segretario Generale delle Nazioni Unite grida che **«siamo sull'orlo del baratro»** e il Presidente Draghi ammonisce che **«non abbiamo un minuto da perdere per decarbonizzare»** per smaltire l'anidride carbonica che già ci avvelena, cambiando il corso del clima e delle stagioni, RFI pensa ancora a bucare montagne e scavare gallerie!

Una problematica che sarebbe emersa subito se in sede di valutazione fosse stata offerta la visione dell'intero progetto. Insomma, la scelta (o lo stratagemma ?) di frazionare la procedura di valutazione d'impatto ambientale è elusiva, tradisce sia la ratio delle varie normative esistenti in materia di tutela ambientale e dello stesso principio DNSH sia la lettera della legge, che fa sempre riferimento al progetto nella sua unicità.

Cosicché è plausibile ritenere – ora per allora – che sarà negata la valutazione d'impatto.

Torna, a questo punto, in rilievo la già denunciata inammissibile determinazione di frazionare il progetto, che invece per ragioni di agevole intuizione va giudicato nella sua interezza. Non può infatti sfuggire che, in sede di valutazione dell'impatto ambientale, non è ammissibile la divisione in lotti.

Il <<*peso ambientale*>> del progetto relativo al lotto 1° Battipaglia / Romagnano non è circoscrivibile ai ristretti ambiti amministrativi di riferimento, essendo fuor di ogni dubbio che esso condizionerà la scelta successiva e che quest'ultima condizionerà quella che seguirà.

Prima ancora che la norma, a suggerire siffatte considerazioni è la logica e la coerenza nonché la necessità di rispettare la ratio delle misure poste a tutela delle matrici ambientali.

Orbene, se è vero che sull'itinerario prescelto dal proponente sono presenti notevolissime criticità di natura ambientale, idro-geologica, sismica, paesaggistica, altrettanto non può dirsi per l'itinerario tirrenico.

Tanto per considerare una delle stessa: notoriamente le aree di ricarica delle falde acquifere si trovano prevalentemente nelle aree interne.

E' sufficiente consultare le mappe geologiche per rendersene conto. Ergo, paragonando le due tratte sulla base delle indicazioni fornite dal proponente e degli elementi di comune conoscenza, avremo che a parità di durata della tratta, quella tirrenica servirebbe un'utenza maggiore e con un impatto minore sulle riserve idriche.

Un aspetto per nulla valutato e discusso dal proponente.

Aggiungasi che la scelta del percorso cd. autostradale pone rilevanti problemi (cfr. capitoli seguenti) e pone le basi per ulteriori problemi, legati all'incidenza sulle aree di ricarica della falda delle tratte 1b) ed 1c).

§5

l'incongruenza del progetto rispetto al PNRR

Tutti i progetti del TEN-T devono essere sottoposti ai necessari studi di fattibilità, incluse le valutazioni di impatto ambientale ed **è necessario che vi sia la prova che non siano dannosi per la strategia sulla biodiversità europea o che non siano in grado di danneggiare i siti di RETE NATURA 2000 esistenti.**

Il progetto in questione non costituirà un'eccezione sotto tale profilo e sarà scrutinato con grande attenzione (cfr. nota MOVE.DDG1.B.1/Ares (2021) 6460296 a firma Eddy Liegeois - Directorate Generale per mobilità e trasporti * Directorate B - Trasporto Innovativo e Sostenibile **allegata alla presente**).

Sul piano progettuale non si può fare a meno di rilevare che sia dal richiamato decreto legge n. 34/2020 sia dal DL. n. 77/2021 sortisce la previsione di due distinti interventi, uno sulla direttrice Battipaglia/Reggio Calabria e l'altro sulla direttrice Taranto-Battipaglia (cfr. pag. 8 della relazione generale allegata all'istanza per l'avvio del procedimento VIA):

-) Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci =

Gli investimenti proposti nella rete ad Alta Velocità permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza, coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Gli interventi proposti saranno integrati con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale alimentando il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale = *Salerno-Reggio Calabria*: al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di **80** minuti; inoltre, ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro ulteriori significative risorse sono previste da subito a valere su risorse nazionali (**pag. 164**);

Investimento 1.3: Connessioni diagonali =

Nel Centro-Sud del Paese è anche essenziale migliorare la connettività trasversale attraverso linee diagonali ad alta velocità. L'obiettivo degli interventi proposti è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della

velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistenti. *Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia*: saranno realizzate alcune tratte intermedie del progetto, al completamento del quale i tempi di percorrenza saranno ridotti di **30** minuti sulla tratta Napoli-Taranto (via Battipaglia) rispetto all'attuale tempo richiesto di 4 ore, la capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni all'ora sulle sezioni in fase di aggiornamento e la linea ferroviaria sarà adattata per consentire il passaggio dei treni merci (**pag. 165**).

Dunque, due interventi ben distinti e separati.

Nella disamina di cui alle pagine 9-18 della relazione generale, al fine di giustificare la scelta progettuale in rassegna, viene esposto un sillogismo a dire il vero indecifrabile: a) scopo del PNNR è di ridurre il tempo di percorrenza della tratta di 80 minuti; b) attualmente, come risulta dalla figura n. 2 riportata a pag. 10 della predetta relazione, il tempo di percorrenza del tratto Battipaglia/R.C. sull'unica linea esistente, quella tirrenica, è pari a 225 minuti; c) un lasso di tempo che va maggiorato del tempo di percorrenza del tratto SA/Battipaglia, pari a circa 20 minuti, che porta quindi ad un conto complessivo di 245 minuti; d) l'obiettivo del PNNR è quindi di comprimere in 165 minuti (245 minuti – 80 minuti) il tempo di percorrenza in rassegna; e) sempre secondo la predetta figura n. 2 detto obiettivo è raggiungibile sia seguendo l'itinerario tirrenico sia seguendo l'itinerario dell'A2.

Ebbene, il soggetto proponente afferma di aver privilegiato la seconda per la seguente ragione: <<*Alla luce degli obiettivi sopra definiti, a seguito di un'Analisi Multicriteria condotta su tre ipotesi di corridoio riportate nel successivo §3.1, il **corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria definito "autostradale" è stato individuato come il miglior compromesso, data la sua posizione baricentrica rispetto ai territori attraversati, in termini di dimensione della domanda soddisfatta e di miglioramento delle prestazioni***>>.

Sta di fatto che osservando la figura n. 3 che compare a pag. 11 della relazione generale in rassegna si ha modo di constatare che l'itinerario tirrenico consentirebbe di raggiungere una velocità di percorrenza maggiore, rispetto all'altra, di oltre 11 punti percentuali [che non è poco] e che la percentuale dei tratti in rilevato sarebbe sensibilmente inferiore.

Non solo: il tracciato prescelto dal proponente, asseritamente baricentrico per quel concerne la dimensione della domanda soddisfatta, finisce per escludere dall'utenza diretta tutti i popolosi comuni che si trovano lungo l'itinerario tirrenico quali Eboli, Capaccio Paestum, Agropoli, Sapri, che messi insieme raggiungono una popolazione di gran lunga superiore ai 100.000 abitanti, una condizione non riscontrabile sull'itinerario A2.

* * * * *

Tanto premesso sul piano generale, nel merito dell'opera si osserva.

§6

l'opera e il quadro normativo di riferimento

Estratto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR Next Generation Italia:

<< Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci Gli investimenti proposti nella rete ad Alta Velocità permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri

e merci a lunga percorrenza, coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Gli interventi proposti saranno integrati con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale alimentando il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale. In particolare, gli interventi sulla rete ad Alta Velocità previsti nel Sud permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità, come illustrato di seguito: • Napoli-Bari: al completamento del progetto la tratta sarà percorribile in 2 ore, rispetto alle attuali 3 ore e 30 minuti; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle sezioni a doppio binario, e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m, senza limitazioni di peso assiale • Palermo-Catania-Messina: saranno realizzate le tratte intermedie del progetto, al completamento del quale si otterrà una riduzione del tempo di percorrenza di oltre 60 minuti sulla tratta Palermo-Catania rispetto alle attuali 3 ore, e un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte in raddoppio • **Salerno-Reggio Calabria: al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti; inoltre, ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro ulteriori significative risorse sono previste da subito a valere su risorse nazionali [cfr. pag. 164].**

Nel Centro-Sud del Paese è anche essenziale migliorare la **connettività trasversale attraverso linee diagonali ad alta velocità**. L'obiettivo degli interventi proposti è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistenti. Gli interventi riguardano le seguenti tratte: **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia: saranno realizzate alcune tratte intermedie del progetto**, al completamento del quale i tempi di percorrenza saranno ridotti di **30 minuti sulla tratta Napoli-Taranto** (via Battipaglia) rispetto all'attuale tempo richiesto di 4 ore, la capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni all'ora sulle sezioni in fase di aggiornamento e la linea ferroviaria sarà adattata per consentire il passaggio dei treni merci>> [Pag. 165].

Ai fini dell'esatta comprensione dei termini che sovrintendono alla procedura in corso occorre considerare, oltre alla normativa nazionale ed europea già in vigore, anche i criteri legali compendati nel REGOLAMENTO (UE) 2020/852 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, meglio noto come <<tassonomia della finanza sostenibile>>, integrato dal documento dal titolo <<Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza>>, il tutto sintetizzato nell'acronimo DNSH, che significa <<non arrecare danni significativi>>.

Il pilastro centrale di Next Generation EU è la struttura RRF che, tra gli altri obiettivi, mira a sostenere le azioni che aiutano l'attuazione dell'Accordo di Parigi e degli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, in linea con il Green Deal europeo. Il principio Do No Significant Harm (DNSH) afferma che le azioni delineate nei PNR nazionali non possono causare alcun danno significativo all'ambiente: questo è un principio fondamentale per accedere ai finanziamenti del RRF.

Un concetto esplicitato nel seguente sintagma <<Il regolamento che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF, Recovery and Resilience Facility) stabilisce che nessuna misura inserita in un piano per la ripresa e la resilienza (RRP, Recovery and Resilience Plan) debba arrecare danno agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento Tassonomia2, 3.>>.

Ai sensi del regolamento RRF, la valutazione degli RRP deve garantire che ogni singola misura (ossia ciascuna riforma e ciascun investimento) inclusa nel piano sia conforme al principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "*do no significant harm*").

Il regolamento RRF stabilisce: << 1. COS'È IL PRINCIPIO "NON ARRECARRE UN DANNO SIGNIFICATIVO".

Ai fini del regolamento RRF, il principio DNSH va declinato ai sensi dell'articolo 17 del regolamento Tassonomia. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento Tassonomia come segue:

si considera che un'attività arreca un danno significativo alla protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi se nuoce in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi o nuoce in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi o nuoce allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione>>.

In questo caso gli Stati membri dovranno solo dimostrare l'assenza di danno significativo per gli altri cinque obiettivi ambientali. Le valutazioni d'impatto inerenti alle dimensioni ambientali o la verifica di sostenibilità di una misura devono essere prese in considerazione ai fini della valutazione DNSH.

Per quel che qui interessa si richiamano in particolar modo le seguenti sezioni dell'art. 17 del richiamato regolamento, articolo dal titolo "Danno significativo agli obiettivi ambientali":

<<Ai fini dell'articolo 3, lettera b), si considera che, tenuto conto del ciclo di vita dei prodotti e dei servizi forniti da un'attività economica, compresi gli elementi di prova provenienti dalle valutazioni esistenti del ciclo di vita, tale attività economica arreca un danno significativo.....f) alla protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, se l'attività: i) nuoce in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o ii) nuoce allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelli di interesse per l'Unione>>.

§7

i vincoli ambientali e paesaggistici

Dalla nota datata 7.2.2022 di R.F.I. spa si evince che l'opera in rassegna ricade all'interno (ovvero è posta in prossimità) delle seguenti aree assoggettate a tutela ambientale:

sito ZSC IT8050049 Fiumi Tanagro e Sele

sito ZPS IT8050021 Medio corso del Fiume Sele Persano

sito ZSC IT8050052 Monti di Eboli, Monte Polveracchio, Monte Boschetiello e Vallone della Caccia di Senerchia [distante dall'intervento circa 2,8 Km]

sito ZPS IT8040021 Monti Picentini (distante dall'intervento circa 2,8 km)

sito ZPS IT 8050055 Monti Alburni (distante dall'intervento circa 3,6 km);

sito ZSC IT8050033 Monti Alburni (distante dall'intervento circa 3,8 km);

altresi, l'infrastruttura ricade all'interno della I.B.A. (*Important Bird Area*) n. 132 denominata Media Valle del Fiume Sele.

The last, but not the least, l'opera è posta a 0,14 KM dall'area Ramsar Medio Corso del Fiume Sele – Serre Persano.

Partiamo da quest'ultima.

Oasi del Sele – Serre Persano.

La zona umida d'importanza internazionale <<Oasi del Sele – Serre Persano>> fu istituita con Decreto del 5.5.2003 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai sensi della Convenzione Internazionale di Ramsar sulle wetlands del 2.2.1971, entrata in vigore in Italia il 14.4.1977.

Tra le motivazioni del provvedimento sono da evocare quelle che fanno riferimento alla posizione dell'area lungo le linee di migrazione, in quanto area di svernamento, raduno, alimentazione, riproduzione, e muta dell'avifauna e che la stessa è frequentata da almeno un centinaio di specie ornitiche.

Per questa ragione detta area fu poi elevata al rango di **ZPS** ed in quanto tale facente parte di Rete Natura 2000, circostanza che richiama immediatamente i criteri della Direttiva Europea "Uccelli" 74/409/CEE e poi 2009/147/CEE.

Rete Natura 2000 è costituito da un sistema coordinato e coerente di aree destinate alla conservazione degli habitat e delle specie animali e vegetali ritenute meritevoli di protezione a livello continentale. I siti appartenenti alla Rete Natura 2000 sono suddivisi in Zone di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva Europea 74/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici (Direttiva Uccelli) ed i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) individuati dalla Direttiva Europea 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (Direttiva Habitat).

La valutazione d'incidenza imposta dal contesto comporta l'applicazione del DLgs. n. 357/1997 art. 5 che impone <<...uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi>>. Ed altresì <<...**la valutazione d'incidenza**...considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità conservative previste dal decreto medesimo, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato G.>>.

§8

il danno ambientale: normativa e giurisprudenza, nazionale e comunitaria.

Giova rammentare, prima di procedere oltre, che secondo l'articolato connesso al richiamato principio DNSH un'attività economica non deve nuocere al buono stato e alla resilienza degli ecosistemi o allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione.

La normativa comunitaria e nazionale prevede per ciascun sito la predisposizione di appropriate misure di prevenzione del degrado degli habitat e della perturbazione delle specie, nonché, per le Zone di Protezione Speciale e per le Zone Speciali di Conservazione, l'individuazione di specifiche misure di conservazione – a carattere regolamentare, amministrativo o contrattuale, correnti con le esigenze ecologiche degli habitat e delle specie tutelati. Tra le misure a carattere preventivo per la gestione l'articolo 6 della Direttiva 92/43 stabilisce che qualsiasi piano o progetto anche non connesso direttamente e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative idee su tale sito singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti forma oggetto di un di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.

La giurisprudenza nazionale ha messo a fuoco il criterio che un progetto debba essere valutato sotto il profilo dell'interazione con un sito Natura 2000 **anche quando non si colloca esattamente all'interno dello stesso se le circostanze oggettive lasciano supporre *funditus* che stante la tipologia dello stesso gli effetti riguarderanno anche l'area tutelata** [*ex plurimis* cfr. TAR Abruzzo n. 279/2019].

Cosicché non è di nessun interesse che l'opera in questione sia collocata esattamente entro i confini dell'IBA n. 132 oppure dista 140 mt.!

Per comprendere appieno cosa ha inteso il legislatore Europeo è opportuno richiamare anche la giurisprudenza delle CGEU: ai sensi della Direttiva 92/43 per valutare il carattere significativo di un

danno alle specie ed agli habitat naturalistici bisogna partire dallo stato di conservazione al momento del danno e raffrontarlo con quello eventuale successivo all'evento dannoso, con riferimento ad una serie di dati misurabili, debitamente elencati in nell'allegato I della Direttiva Europea sulla responsabilità ambientale: << Direttiva 21/04/2004 n. 35 2004/35/CE, G.U.E. 30/04/2004 n. 143 Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale.

Art. 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

1. "danno ambientale":

a) danno alle specie e agli habitat naturali protetti, vale a dire qualsiasi danno che produca significativi effetti negativi sul raggiungimento o il mantenimento di uno stato di conservazione favorevole di tali specie e habitat. L'entità di tali effetti è da valutare in riferimento alle condizioni originarie, tenendo conto dei criteri enunciati nell'allegato I;

Il danno alle specie e agli habitat naturali protetti non comprende gli effetti negativi preventivamente identificati derivanti da un atto di un operatore espressamente autorizzato dalle autorità competenti, secondo le norme di attuazione dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 o dell'articolo 16 della direttiva 92/43/CEE o dell'articolo 9 della direttiva 79/409/CEE oppure, in caso di habitat o specie non contemplati dal diritto comunitario, secondo le disposizioni della legislazione nazionale sulla conservazione della natura aventi effetto equivalente.

b) "**danno alle acque**" ossia qualsiasi danno che incida in modo significativamente negativo su:

i) lo stato ecologico, chimico o quantitativo o il potenziale ecologico delle acque interessate, quali definiti nella direttiva 2000/60/CE, fatta eccezione per gli effetti negativi cui si applica l'articolo 4, paragrafo 7, di tale direttiva, oppure

ii) lo stato ambientale delle acque marine interessate, quale definito nella direttiva 2008/56/CE, nella misura in cui aspetti particolari dello stato ecologico dell'ambiente marino non siano già affrontati nella direttiva 2000/60/CE (1);

c) **danno al terreno**, vale a dire qualsiasi contaminazione del terreno che crei un rischio significativo di effetti negativi sulla salute umana a seguito dell'introduzione diretta o indiretta nel suolo, sul suolo o nel sottosuolo di sostanze, preparati, organismi o microrganismi nel suolo;

2. "danno": un mutamento negativo misurabile di una risorsa naturale o un deterioramento misurabile di un servizio di una risorsa naturale, che può prodursi direttamente o indirettamente;

3. "specie e habitat naturali protetti":

a) le specie menzionate all'articolo 4, paragrafo 2 o elencate nell'allegato I della direttiva 79/409/CEE o elencate negli allegati II e IV della direttiva 92/43/CEE;

b) gli habitat delle specie menzionate all'articolo 4, paragrafo 2 o elencate nell'allegato I della direttiva 79/409/CEE o elencate nell'allegato II della direttiva 92/43/CEE, e gli habitat naturali elencati nell'allegato I della direttiva 92/43/CEE nonché i siti di riproduzione e i luoghi di riposo delle specie elencate nell'allegato IV della direttiva 92/43/CEE; e

c) qualora uno Stato membro lo decida, gli habitat o le specie non elencati in tali allegati che lo Stato membro designa per fini equivalenti a quelli di tali direttive;

4. "stato di conservazione":

a) con riferimento a un habitat naturale, l'insieme dei fattori che intervengono su tale habitat naturale e sulle sue specie tipiche che possono influenzarne la distribuzione naturale, la struttura e le funzioni a lungo termine, nonché la sopravvivenza a lungo termine delle sue specie tipiche, secondo il caso nel territorio europeo degli Stati membri in cui si applica il trattato o nel territorio di uno Stato membro o nell'area di detto habitat, a seconda dei casi.

Lo stato di conservazione di un habitat naturale è considerato "favorevole" quando:

- la sua area naturale e le zone in essa racchiuse sono stabili o in aumento,
- le strutture e le funzioni specifiche necessarie per il suo mantenimento a lungo termine esistono e continueranno verosimilmente a esistere in un futuro prevedibile, e
- lo stato di conservazione delle sue specie tipiche è favorevole, ai sensi della lettera b);

b) con riferimento a una specie, l'insieme dei fattori che intervengono sulla specie interessata che possono influenzare la distribuzione e l'abbondanza a lungo termine delle sue popolazioni, nel territorio europeo degli Stati membri in cui si applica il trattato o nel territorio di uno Stato membro o nell'area naturale di detta specie, a seconda dei casi.

Lo stato di conservazione di una specie è considerato "favorevole" quando:

- i dati relativi alla dinamica della popolazione della specie interessata mostrano che essa si sta mantenendo, a lungo termine, come componente vitale dei suoi habitat naturali,
- l'area naturale della specie non si sta riducendo né si ridurrà verosimilmente in un futuro prevedibile,
- esiste, e verosimilmente continuerà a esistere, un habitat sufficientemente ampio per mantenere la sua popolazione a lungo termine;

5. "acque": tutte le acque cui si applica la direttiva 2000/60/CE;

6. "operatore": qualsiasi persona fisica o giuridica, sia essa pubblica o privata, che esercita o controlla un'attività professionale oppure, quando la legislazione nazionale lo prevede, a cui è stato delegato un potere economico decisivo sul funzionamento tecnico di tale attività, compresi il titolare del permesso o dell'autorizzazione a svolgere detta attività o la persona che registra o notifica l'attività medesima;

7. "attività professionale": qualsiasi attività svolta nel corso di un'attività economica, commerciale o imprenditoriale, indipendentemente dal fatto che abbia carattere pubblico o privato o che persegua o meno fini di lucro;

8. "emissione": il rilascio nell'ambiente, a seguito dell'attività umana, di sostanze, preparati, organismi o microrganismi;

9. "minaccia imminente di danno": il rischio sufficientemente probabile che si verifichi un danno ambientale in un futuro prossimo;

10. "misure di prevenzione": le misure prese per reagire a un evento, un atto o un'omissione che ha creato una minaccia imminente di danno ambientale, al fine di impedire o minimizzare tale danno;

11. "misure di riparazione": qualsiasi azione o combinazione di azioni, tra cui misure di attenuazione o provvisorie dirette a riparare, risanare o sostituire risorse naturali e/o servizi naturali danneggiati, oppure a fornire un'alternativa equivalente a tali risorse o servizi, come previsto nell'allegato II;

12. "risorse naturali": specie e habitat naturali protetti, acqua e terreno;

13. "servizi" e "servizi delle risorse naturali": le funzioni svolte da una risorsa naturale a favore di altre risorse naturali e/o del pubblico;

14. "condizioni originarie": le condizioni, al momento del danno, delle risorse naturali e dei servizi che sarebbero esistite se non si fosse verificato il danno ambientale, stimate sulla base delle migliori informazioni disponibili;

15. "ripristino", compreso il "ripristino naturale": nel caso dell'acqua, delle specie e degli habitat naturali protetti, il ritorno delle risorse naturali e/o dei servizi danneggiati alle condizioni originarie e, nel caso di danno al terreno, l'eliminazione di qualsiasi rischio significativo di causare effetti nocivi per la salute umana;

16. "costi": i costi giustificati dalla necessità di assicurare un'attuazione corretta ed efficace della presente direttiva, compresi i costi per valutare il danno ambientale, una minaccia imminente di tale danno e gli interventi alternativi, le spese amministrative, legali e di applicazione, i costi di raccolta dei dati e altri costi generali, nonché i costi di controllo e sorveglianza.

Altresì, Direttiva 21/04/2004 n. 35 2004/35/CE, G.U.E. 30/04/2004 n. 143 Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale.

Allegato 1

CRITERI DI CUI ALL'ARTICOLO 2, PUNTO 1), LETTERA a)

Il carattere significativo di un danno che produce effetti negativi sul raggiungimento o il mantenimento di uno stato di conservazione favorevole di specie o habitat è da valutare in riferimento allo stato di conservazione, al momento del danno, ai servizi offerti dai valori ricreativi connessi e alla capacità di

rigenerazione naturale. Gli effetti negativi significativi rispetto alle condizioni originarie dovrebbero essere determinati con dati misurabili, del tipo:

- numero degli individui, loro densità o area coperta;
- ruolo di determinati individui o dell'area danneggiata in relazione alla specie o alla conservazione dell'habitat, alla rarità della specie o dell'habitat (valutata a livello locale, regionale e più alto, anche a livello comunitario);
- capacità di propagazione della specie (secondo la dinamica propria alla specie o alla popolazione), sua vitalità o capacità di rigenerazione naturale dell'habitat (secondo le dinamiche proprie alle specie che lo caratterizzano o alle loro popolazioni);
- capacità della specie o dell'habitat, dopo che il danno si è verificato, di ripristinarsi in breve tempo, senza interventi diversi da misure di protezione rafforzate, in uno stato che, unicamente in virtù della dinamica della specie o dell'habitat, conduca a condizioni ritenute equivalenti o superiori alle condizioni originarie.

Il danno con un provato effetto sulla salute umana deve essere classificato come significativo.

Non devono essere classificati come danni significativi:

- le variazioni negative inferiori alle fluttuazioni naturali considerate normali per la specie o l'habitat in questione;
- le variazioni negative dovute a cause naturali o risultanti da interventi connessi con la normale gestione dei siti, quale definita nei documenti di gestione o di indirizzo relativi all'habitat, o praticata anteriormente dai proprietari o dagli operatori;
- il danno a specie o habitat per i quali è stabilito che si ripristineranno entro breve tempo e senza interventi, o nelle condizioni originarie o in uno stato che, unicamente in virtù della dinamica della specie o dell'habitat, conduca a condizioni ritenute equivalenti o superiori alle condizioni originarie.

In riferimento alle linee guida per un'interpretazione comune del termine «**danno ambientale**», vedasi pure la Comunicazione della Commissione 7 aprile 2021, n. n. 2021/C118/01.

§9

la disciplina di Rete Natura 2000

Per quanto riguarda invece il sito ZSC IT8050049 Fiumi Tanagro e Sele, giova evidenziare che come risulta dalle misure specifiche dell'area, nella stessa sono in vigore le norme di salvaguardia dell'area regionale protetta Riserva Regionale Foce Sele Tanagro Monti Eremita Marzano di cui al decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 379 dell'11.6.2003.

Tra queste spicca **il divieto di aprire ferrovie sancite dal paragrafo n. 2.0.7.**

Non solo.

L'asserita assenza di interferenze tra l'opera in rassegna e i richiamati obiettivi di conservazione cristallizzata negli elaborati depositati dal RFI spa non merita considerazione posto che le argomentazioni allegate a suffragio della stessa sono prive dei requisiti di univoca razionalità e netta intelligibilità correlati agli obiettivi di conservazione ben esplicitati nel provvedimento di istituzione del SIC. Rispetto ai quali il professionista autore del SIA sembra accreditare una valenza addirittura neutra, quasi che nel contesto interessato all'opera esista già uno spazio appositamente ritagliato per lo stesso, uno spazio che attende solo di essere occupato.

Le relazioni prodotte da RFI spa soffrono dell'irrimediabile carenze di uno studio, dalla connotazione scientifica, che metta a confronto le implicazioni e le esigenze sulle quali si fonda l'esistenza del SIC con i prevedibili effetti della realizzazione dell'opera.

§10

la valutazione d'impatto formulata dal proponente

I criteri che sovrintendono alla verifica imposta dalla Legge risultano **totalmente negletti** dallo studio ambientale prodotto da RFI spa.

Illuminanti, a tale riguardo, sono le conclusioni adottate nell'ambito delle due sezioni che compongono il SIA.

L'indagine è stata, invero, limitata alle porzioni di terreno utilizzate, con la conseguenza che una volta apprezzata la ridotta estensione delle stesse, il proponente non ha sofferto remore a vergare un giudizio confortante per l'opera.

E ciò in aperto contrasto con le prescrizioni più volte richiamate, a mente delle quali lo studio avrebbe dovuto apprezzare lo stato di fatto dell'area protetta ricadente nella IBA e scrutinare gli effetti dell'opera sulla sopravvivenza e soprattutto sulla riproduzione delle specie animali esistenti, quelle ornitiche su tutte. Nulla di tutto ciò è dato leggere nell'elaborato in questione.

Non ha pertanto alcun pregio la conclusione secondo cui *<<per quanto esposto nel presente documento si ritiene che il progetto di fattibilità tecnica ed economica del lotto 1a Battipaglia – Romagnano della tratta linea Alta Velocità Salerno/Reggio Calabria contribuisca ad almeno uno degli obiettivi ambientali e non arrechi un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi di cui all'art.9 del Regolamento UE 2020/852 Tassonomia>>*.

Come è noto, infatti, non è affatto sufficiente che potrà dirsi raggiunto uno degli obiettivi programmatici, essendo **inderogabile la prognosi dell'assenza del danno**, che costituisce – non a caso - *condicio sine qua* non per il conseguimento del finanziamento del progetto.

E la prova dell'assenza del danno grava, ovviamente, a carico del proponente.

Le relazioni prodotte da RFI spa sono, pertanto, assolutamente carenti sotto il profilo metodologico.

L'error in procedendo è inevitabilmente trasmodato in un *error in iudicando*.

Il vizio procedimentale ha cioè inficiato il giudizio di merito, che si è ritenuto di poter evadere con affermazioni auto-referenziali, apodittiche, meramente assertive, lontane anni luce dai criteri di scientificità e di precisione auspiccate dal legislatore, Italiano ed Europeo.

In sostanza, RFI spa è venuta meno all'onere di fornire la prova della non dannosità dell'opera per quanto concerne l'area sottoposta alla tutela della Convenzione di Ramsar, ricadente nella IBA 139 e nella ZPS IT8050021, iscritta a Rete Natura 2000.

conclusioni

In primis si eccepisce l'inammissibilità della disaggregazione - ai fini della Valutazione VIA-VINCA - del progetto complessivo dell'opera nella porzione coincidente con la finanziabilità dell'opera.

In secundis, si eccepisce la contrarietà del contesto sottoposto a valutazione rispetto alle esigenze di tutela delle matrici ambientali, non rispettando la valutazione invocata i più elementari parametri del PNRR e del DNSH Criteria.

Al postutto,

SI CHIEDE

emettersi un provvedimento negativo, di diniego, di rigetto.
In tempi ristrettissimi, perverranno altre specifiche osservazioni.

Cordiali saluti.

Allegati:

- nota MOVE.DDG1.B.1/Ares (2021) 6460296 a firma Eddy Liegeois - Dipartimento Generale per mobilità e trasporti * Dipartimento B - Trasporto Innovativo e Sostenibile **allegata alla presente**);
- **file con osservazioni di carattere idrogeologico.**

IL RESPONSABILE SERVIZIO EDILIZIA LL.PP.
Arch. Angelo Giuseppe Turco

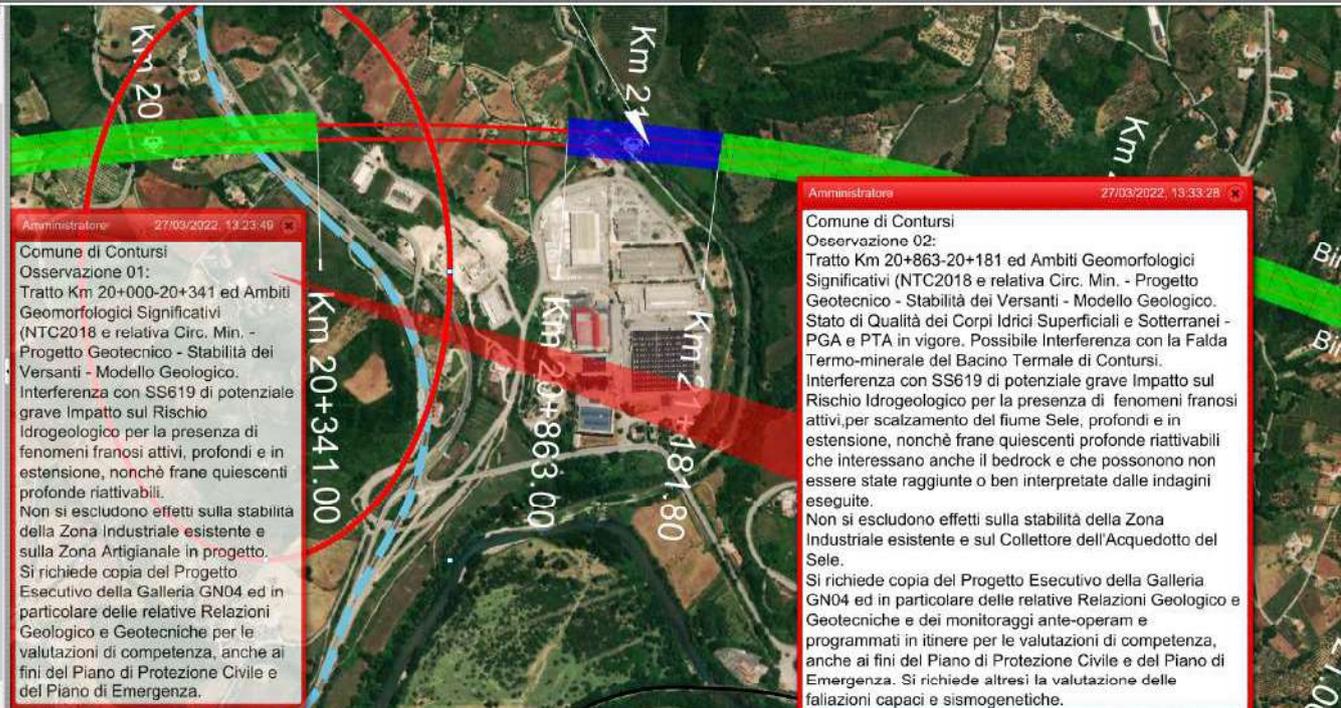
IL SINDACO
Antonio Briscione

Firmato digitalmente da: Angelo Giuseppe Turco
Luogo: Contursi Terme
Data: 30/03/2022 17:02:45

Antonio Briscione



- Layers
- AX-Lotto1B
 - AX_0
 - Attributi
 - C6P-Firme
 - C6P-TARGA_CARTIGLIO_SC
 - C6P-TARGA_LOGO_SC
 - Fincatura
 - LEG-Text
 - Legenda
 - Nord
 - PLAP-VS-25000|A2
 - PLAP-VS-25000|AX-Grafici
 - PLAP-VS-25000|AX_0
 - PLAP-VS-25000|Block_Gallerie
 - PLAP-VS-25000|Block_Viadotti
 - PLAP-VS-25000|Ferrovia
 - PLAP-VS-25000|FerroviaGall
 - PLAP-VS-25000|Località
 - PLAP-VS-25000|Poly_Gallerie
 - PLAP-VS-25000|Poly_Viadotti
 - PLAP-VS-25000|SS691
 - PLAP-VS-25000|V_LEADER-250
 - PLAP-VS-25000|V_TXT-KM-BP
 - PLAP-VS-25000|V_TXT01
 - PLAP-VS-25000|V_TXT
 - PLAP-VS-25000|WBS-BD
 - PLAP-VS-25000|WBS-BP
 - SS691
 - V-DIR
 - VPON
 - ortofoto-L1A|image



Amministratore 27/03/2022, 13:23:49

Comune di Contursi

Osservazione 01:

Tratto Km 20+000-20+341 ed Ambiti Geomorfologici Significativi (NTC2018 e relativa Circ. Min. - Progetto Geotecnico - Stabilità dei Versanti - Modello Geologico. Interferenza con SS619 di potenziale grave Impatto sul Rischio Idrogeologico per la presenza di fenomeni franosi attivi, profondi e in estensione, nonché frane quiescenti profonde riattivabili. Non si escludono effetti sulla stabilità della Zona Industriale esistente e sulla Zona Artigianale in progetto. Si richiede copia del Progetto Esecutivo della Galleria GN04 ed in particolare delle relative Relazioni Geologico e Geotecniche per le valutazioni di competenza, anche ai fini del Piano di Protezione Civile e del Piano di Emergenza.

Amministratore 27/03/2022, 13:33:28

Comune di Contursi

Osservazione 02:

Tratto Km 20+863-20+181 ed Ambiti Geomorfologici Significativi (NTC2018 e relativa Circ. Min. - Progetto Geotecnico - Stabilità dei Versanti - Modello Geologico. Stato di Qualità dei Corpi Idrici Superficiali e Sotterranei - PGA e PTA in vigore. Possibile Interferenza con la Falda Termo-minerale del Bacino Termale di Contursi. Interferenza con SS619 di potenziale grave Impatto sul Rischio Idrogeologico per la presenza di fenomeni franosi attivi, per scalzamento del fiume Sele, profondi e in estensione, nonché frane quiescenti profonde riattivabili che interessano anche il bedrock e che possono non essere state raggiunte o ben interpretate dalle indagini eseguite. Non si escludono effetti sulla stabilità della Zona Industriale esistente e sul Collettore dell'Acquedotto del Sele. Si richiede copia del Progetto Esecutivo della Galleria GN04 ed in particolare delle relative Relazioni Geologico e Geotecniche e dei monitoraggi ante-operam e programmati in itinere per le valutazioni di competenza, anche ai fini del Piano di Protezione Civile e del Piano di Emergenza. Si richiede altresì la valutazione delle falazioni capaci e sismogenetiche.



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate B - Investment, Innovative & Sustainable Transport
B.1 - Transport Networks

Brussels,
MOVE.DDG1.B.1/Ares(2021)6460296/

Mr Franco Maldonato

By e-mail:
francomaldonato@gmail.com

Re.: Your letter of 02 August 2021 regarding the high speed rail line Salerno-Reggio Calabria

Dear Mr Maldonato,

President von der Leyen would like to thank you for your letter of 02 August 2021 regarding the high speed rail line Salerno-Reggio Calabria and the information contained therein. She has asked me to reply on her behalf.

The Commission is well aware and supportive of the plans of Italy to upgrade the high-speed line between Salerno and Reggio Calabria starting with the Battipaglia – Praia a Mare section. This line is a strategic part of the Trans-European Transport Networks (TEN-T)¹ Scandinavian-Mediterranean corridor and will help to better connect southern Italy to the rest of Europe.

The aim of the TEN-T is to ensure connectivity of all European regions and to encourage a shift of traffic from road and air to more sustainable forms of transport, such as rail. As a matter of fact all projects on the TEN-T must undergo the necessary feasibility studies including environmental impact assessments and have to prove that they are not detrimental to the EU's biodiversity strategy or would pose a threat to existing NATURA 2000 sites. The project in question is no exception in this regard and it will be closely scrutinised.

Yours sincerely,

Eddy LIEGEOIS
Head of Unit

¹ Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU (OJ L 348 of 20 December 2013, p.1)

COMMISSIONE EUROPEA

Direttorato Generale per mobilità e trasporti.

Direttorato B- Investimenti, Trasporto Innovativo e sostenibile.

Brussels

Risposta alla sua lettera del 2 agosto 2021
relativa alla linea ferroviaria alta velocità Salerno- Reggio Calabria.

Gentile Signor Maldonato,

la Presidente Von der Leyen desidera ringraziarLa per la Sua lettera del 2 agosto 2021 riguardo la linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, chiedendomi di rispondere a suo nome.

La Commissione sostiene i piani del Governo italiano volti a migliorare la linea ferroviaria ad alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria iniziando con la sezione Battipaglia-Praia a Mare.

La linea anzidetta è infatti una parte strategica di TEN-T, ossia il Network di Trasporti Trans-Europeo, corridoio Scandinavo-Mediterraneo e sarà utile a connettere in modo migliore il sud dell'Italia con il resto dell'Europa.

Lo scopo del TEN-T è infatti quello di assicurare la connettività e il facile raggiungimento di tutte le regioni Europee e di incoraggiare uno spostamento del traffico dalle linee stradali ed aeree verso forme di trasporto maggiormente sostenibili, come la linea ferroviaria.

Nondimeno, tutti i progetti del TEN-T devono essere sottoposti ai necessari studi di fattibilità, incluse le valutazioni di impatto ambientale ed **è necessario che vi sia la prova che non siano dannosi per la strategia sulla biodiversità europea o che non siano in grado di danneggiare gli oltre 2000 siti NATURA già esistenti.**

Il progetto in questione non costituirà un'eccezione sotto tale profilo e sarà scrutinato con grande attenzione.

Cordialmente,

Eddie LIEGEOIS
Capo di Unità