

Azienda Agricola e Forestale
Podere Elefante
Via Braida 18 - 84020 Palomonte (SA)

Ministro della Transizione Ecologica
Dott. Roberto Cingolani
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA
MITE@pec.mite.gov.it

Ministero della Transizione Ecologica
CRESS Direzione Generale per la crescita
e la qualità dello sviluppo
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
cress@pec.minambiente.it

Ministro delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibile
Segreteria della Commissione Dibattito
Pubblico presso
Email:cndp@mit.gov.it
Pec:cndp@pec.mit.gov.it

Coordinamento Dibattito Pubblico (DB)
per il progetto di AV Salerno-Reggio
Calabria:
coordinamento@avsalernoreggiocalabria.it

nonché per conoscenza:

Ministro delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibile
Prof. Enrico Giovannini
Piazzale di Porta Pia
00161 ROMA
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibile
Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Ministro per i Beni e le Attività
Culturali e per il Turismo
On. Avv. Dario Franceschini
Via del Collegio Romano n. 27
00186 ROMA
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Ministro delle Politiche Agricole
Alimentari e Forestali
On. Ing. Stefano Patuanelli
Via XX Settembre 20
00187 ROMA
aoo.gabinetto@pec.politicheagricole.gov.it
Ing. Francesco Chirico
Responsabile di procedimento
Rete Ferroviaria Italiana SpA
Piazza della Croce Rossa n. 1
00161 ROMA
Rfi-din-dis.cal@pec.rfi.it

Epc.
SG-PLAINTES@ec.europa.eu

Oggetto: Osservazioni al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica - AV Salerno - Reggio Calabria (Lotto 1A Battipaglia-Romagnano al Monte).

Gentile signor Ministro,

In qualità di Azienda Agricola interessata dall'attraversamento del tracciato AV Battipaglia-Romagnano Le rappresento i motivi sostanziali oggettivi al passaggio sul nostro territorio:

- 1) La tratta individuata in progetto include significative porzioni di territorio, ben preservate dal punto di vista ambientale e paesaggistico, e lontane, finora, da interferenze ed altri disturbi di carattere urbanistico. Esse conservano, in pieno, i canoni del paesaggio rurale. Il passaggio andrebbe a deturpare e a compromettere, irrimediabilmente, questo equilibrio naturale ed ambientale. Scelta più opportuna e consona sarebbe quella di occupare altre zone, limitrofe, del territorio, già compromesse dal punto di vista ambientale;
- 2) La tratta, oltre ad incidere pesantemente sul paesaggio agro forestale, attraversa una zona di valenza naturalistica e culturale unica, localizzata all'altezza del Viadotto 13, tra i comuni di Palomonte e Sicignano degli Alburni. Il percorso impatta in modo devastante su un complesso rupestre paleocristiano denominato **"Grotta Palomma"** identificato e catalogato dalla **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio di Salerno ed Avellino** come **Complesso delle Grotte di S.Maria Di Sperlonga**,
- 3) Non sono state effettuate analisi in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente rurale, in particolare sul patrimonio olivicolo, con presenza di piante di Olea Europea aventi caratteri di Monumentalità e ricadenti nel territorio della DOP Colline Salernitane;
- 4) Non sono stati tenuti in considerazione gli impatti sulle aree di impluvio che vedono la fuoriuscita del treno dalle gallerie con incidenze sostanziali sulle aree che rappresentano i corridoi ecologici naturali acclarati;
- 5) In molte aree ricadenti sui territori comunali di Contursi, Sicignano D.A. e Buccino la tratta indicata collima con zone oggetto di fenomeni di instabilità geologica ampiamente documentata. Tale situazione renderebbe pericoloso la realizzazione futura dell'intera opera;

- 6) L'intervento ricadendo in zona rurale devasta in modo irrimediabile numerose aziende agricole con evidenti ripercussioni non solo sotto l'aspetto ambientale ma soprattutto sotto l'aspetto economico e sociale compromettendo in modo irrimediabile le aziende stesse;
- 7) L'intervento in progetto non tiene conto sotto nessun aspetto delle notevoli falde idriche che attraversano il Territorio e della loro compromissione irrimediabile, a dimostrazione di quanto detto si porta a riferimento la GN 09-A che di fatti, nella parte terminale attraversa ed a tratti interseca dei pozzi di captazione che alimentano diversi complessi produttivi;
- 8) Altra anomalia insita nella prospettazione del proponente è la unificazione in una sola tratta della parte iniziale dell'AV Salerno/ Reggio Calabria e della parte iniziale della tratta Battipaglia/Taranto, ad onta del fatto che il PNRR nulla prevede a tale proposito, che si tratta di ipotesi progettuali collocate "fisicamente" in parti diverse del PNRR e che detta scelta, verosimilmente propria esclusivamente dell'area tecnica, non viene motivata e spiegata dal progettista.

Tra l'altro, 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 agendo sulla parte più prossima a Taranto, in un'area verosimilmente meno carica di problematiche sul piano idrogeologico.

L'insistenza della proponente a voler intervenire su un'area oggettivamente difficile, 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, risulta oggettivamente indecifrabile.

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. 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.

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, che presenta un approccio più agevole dal punto di vista geologico: su un itinerario tanto lungo non deve rappresentare un problema.

Quello che fa specie è la totale assenza di una valutazione in tal senso da parte della proponente, il che costituisce una gravissima carenza tecnica/progettuale.

In virtù di quanto sopra esposto si chiede di riconsiderare il progetto, con un giusto approccio partecipativo come previsto dalla *Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, fatta ad Aarhus, il 25.6.1998*.

29.03.2022

Firma



Azienda Agricola Podere Elefante