



# COMUNE DI BUCCINO

Provincia di Salerno

P.zza Municipio, 1 Tel. 0828/751231

Prot. del

**Oggetto: osservazioni conferenza di servizi nuovo tratto RFI AV Battipaglia –Romagnano**

Questo Comune, analizzato quanto riportato negli elaborati progettuali in merito al nuovo tratto rfi AV Battipaglia –Romagnano al Monte che attraversa interamente in territorio comunale, in merito alla conferenza di servizi rassegna le seguenti conclusioni:

- a) ante omnia chiede la chiusura con conclusioni negative della conferenza di servizi atteso che le integrazioni richieste a RFI spa sono state depositate dopo la scadenza del termine concessole e che pertanto, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del DLgs. 152/2006, detta procedura dovrà essere archiviata;
- b) nel merito, in subordine, esprime parere negativo al progetto, sulla base delle motivazioni esposte nelle osservazioni depositate tempestivamente nell'ambito della procedura VIA (di seguito allegate), nemmeno scalfite dalle integrazioni depositate da RFI spa.

OSSERVAZIONI INVIATE

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](mailto:cress@pec.minambiente.it)

### Osservazioni

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

- 1) La tratta individuata in progetto incide in modo devastante con zone del territorio rurale intatto dal punto di vista ambientale, ci si chiede come mai si sia scelta un posizionamento così infelice rispetto all'occupare zone di territorio che nonostante le interferenze presenti risultavano già compromessa dal punto di vista ambientale.
- 2) La tratta oltre ad incidere pesantemente sul paesaggio agro forestale interessa nella parte finale le gole del fiume Bianco/Melandro, area di pregio naturale e
- 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 state tenute in considerazione l'impatto sulle aree di impluvio che vede la fuoriuscita della treno della galleria con incidenze, sostanziali sulle aree che rappresentano corridoio ecologici naturali acclarati;
- 5) In molte aree ricadenti sul territorio di Buccino la tratta indicata collima con zone oggetto di fenomeni di instabilità geologica ampiamente documentata tale situazione renderebbe pericoloso la realizzazione future 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;

In virtù di quanto sopra esposto si chiede di riconsiderare il progetto in funzione degli elementi oggettivi sollevati nella precedente trattazione e definire, con le popolazioni ed amministrazioni del territorio un percorso più agevole e meno devastante sotto il profilo ambientale.

Di seguito una pluralità di rilievi, condivisi con enti ed istituzioni del territorio, 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.

### 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].

E' lecito assumere 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 corsonon è nemmeno un lontano parente della procedura prevista 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 finisce per essere di rango meramente notarile, una presa d'atto e basta.

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.avsalerioreggiocalabria.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.

## **L'indecifrabilità della prevista interconnessione della tratta lucana e della tratta campana.**

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 pianoidrogeologico.

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.

## **La valutazione d'impatto.**

### **Indivisibilità del progetto complessivo dell'opera.**

### **La preclusione ambientale alla realizzazione delle tratte 1b e 1c**

E' 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 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.

Non occorre aggiungere parole per evidenziare la gravità dei danni che subirebbero in tal modo le matrici ambientali e le esigenze delle popolazioni del posto rispetto al "bene pubblico" per antonomasia, fondamentale per la vita dell'uomo. Una situazione inaccettabile sia per ragioni di carattere oggettivo agevolmente intuibile sia alla luce dei DNSH Criteria (segnatamente quello denominato "uso sostenibile e protezione dell'acqua e risorse marine").

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 ambientali (cfr.: Relazione), altrettanto non può dirsi per l'itinerario tirrenico.

Tanto perché 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 sulla riserva idrica.

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.

Una problematica che sarebbe emersa subito se in sede di valutazione fosse stata offerta la visione dell'intero progetto. Insomma, la scelta 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.

## **L'incongruenza del progetto.**

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** (io citerei la fonte: Nota del Dipartimento Investimenti, Innovazione e Trasporto sostenibile UE 17.9.2021)

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 scaturisce 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 che 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.

## 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 interpretato 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 allo stato di conservazione.

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>>.

\* \* \*

## **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);

altresì, l'infrastruttura ricadrebbe 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'arealungo 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.

**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.>>.

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).

\* \* \*

## **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. 143Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale.

## 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, e

- esiste, è 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.

Altrese, 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.

## **La valutazione d'impatto formulata dal proponente.**

Lo studio ambientale prodotto da RFI spa ha totalmente negletto i criteri che sovrintendono alla verifica imposta dalla legge.

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 affettato 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 auspicate 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.

## **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.

Rispetto agli obiettivi di conservazione ben esplicitati nel provvedimento di istituzione del SIC, gli elaborati depositati dal RFI spa non chiariscono in maniera razionale ed intelligibile l'asserita assenza di interferenze tra l'opera e i richiamati obiettivi di conservazione.

Infatti, manca 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. Rispetto alla quale 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.

## **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 ai più elementari parametri del PNRR e del DNSH Criteria.



IL SINDACO  
Dr. Nicola Parisi