



CITTA' DI CAMPAGNA

(prov. di Salerno)

Medaglia d'Oro al Merito Civile



21 novembre 2005

per l'opera di ricostruzione post sisma 23.11.1980

25 settembre 2006

per l'aiuto umanitario prestato agli Ebrei li internati (1940 - 1943)

IL SINDACO

Prot. n. 6920 del 30.03.2022

AL COORDINATORE DEL DIBATTITO PUBBLICO

PROF. ROBERTO ZUCCHETTI

20121 MILANO

c. att. r.zucchetti@ptsclas.com
ptsclas@pec.it

ALLA RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONI INVESTIMENTI

c. att. **Roberto Pagone**

Piazza della Croce Rossa,1

00161 ROMA

rfi-din-dis@pec.rfi.it

r.pagone@rfi.it

OGGETTO: DIBATTITO PUBBLICO per la Nuova linea ferroviaria AV Salerno - Reggio Calabria – lotto 1a: Battipaglia – Romagnano e interconnessione con la linea esistente Battipaglia Potenza – **TRASMISSIONE OSSERVAZIONI E NOTE**–

In riferimento al Progetto di fattibilità tecnica ed economica del lotto 1a Battipaglia-Romagnano della Nuova linea ferroviaria AV Salerno - Reggio Calabria completato da Italferr Rfi e alle comunicazioni UA 5/1/2022 e UA 25/1/2022 inviate a questo Ente per il Dibattito pubblico instaurato, al fine di avanzare proposte migliorative sul Progetto, questo Ente ha svolto in data 26 febbraio un Consiglio Comunale Straordinario Monotematico e successivamente, numerosi incontri pubblici in sede e presso gli altri Enti coinvolti, nei quali è stata data la possibilità a tutti i portatori di interessi istituzionali e privati, ma soprattutto ai cittadini proprietari dei luoghi interessati dall'intervento di esprimere pareri, opinioni proposte e osservazioni.

In data 21 marzo si è svolto presso la Sala Consiliare del Comune di Campagna anche l'incontro in presenza con il coordinatore del Dibattito pubblico, il prof. Zucchetti e i tecnici progettisti.

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del lotto 1a Battipaglia-Romagnano AV presentato dalla RFI è parte del completamento del Corridoio Europeo.

Nel territorio di Campagna il tracciato costeggerà in piccola parte l'Autostrada A2 del Mediterraneo per poi scavalcarla, unitamente alla SS19 e alla SP 234 Mattinelle, con una campata di 120 m con il Viadotto VI 01 e proseguire in rilevato con un ponte ad una campata (VI 02), un primo tratto in trincea e poi una galleria artificiale di 585 m (GA 02) nella intersezione con la SP38. Seguono brevi tratti di gallerie artificiali (GA 03 e GA 04) con interposti viadotti (VI 03 VI 04 e VI 05) che scavalcano i corsi d'acqua tra cui il Tenza (km 11+481). Segue ancora una successione di gallerie artificiali GA02 GA03 e GA04 dove sono previsti anche marciapiedi e piazzole d'emergenza (PES e PT 04 e PT 24). All'uscita della GA04 il tracciato prosegue in rilevato per poi collegarsi con un viadotto VI06 di 300 m alla successiva Galleria Petrolla (GN01). Ed ancora brevi viadotti (VI 07 e VI 08) per lo scavalco del Torrente Acerra e Serralunga e così via per il Trigento e la galleria Sagginara.

Sono inoltre previsti NV04 l'adeguamento del tratto stradale via Difesa Maddalena Inferiore e Superiore con rettifica piano altimetrica della viabilità esistente e la realizzazione di una nuova rotonda per l'intersezione tra le due strade.

Molte le criticità rappresentate ed emerse nel Dibattito pubblico.

Criticità che evidenziano, per le scelte di tracciato operate e le tipologie d'intervento adottate, che il progetto ignora completamente le caratteristiche, le vocazioni, la natura e la bellezza vincolata del territorio di Campagna.

La RFI aveva il dovere di osservare il territorio di Campagna e proporre un progetto sostenibile e di minimo impatto ambientale; aveva il dovere di non determinare una definitiva irreversibile e inaccettabile trasformazione stravolgendone la natura con l'inserimento di imponenti viadotti, ponti e gallerie.

Il tracciato della rete ferroviaria lotto 1a AV Battipaglia-Romagnano attraversa il nostro intero territorio segnando fortemente:

- aree residenziali con prevalenza di isolate abitazioni singole e bifamiliari;
- case rurali e aziende agricole con importanti vigneti ed uliveti;

e aree limitrofe o interessate da norme prescrittive particolari volte a conservare, recuperare e adeguare le caratteristiche morfologiche, tipologiche, costruttive, materiche e cromatiche:

- **aree SIC** (Siti di Interesse Comunitario- SIC “Monti di Eboli, Monte Polveracchio” - SIC “Fiumi Tanagro e Sele IT8050049”);
- **aree ZPS** (Zone di Protezione Speciale Siti Natura 2000: - Zona di Protezione Speciale ZPS “Picentini – IT8040021” - ZPS “Medio corso del Fiume Sele – Persano- IT8050021”);

- aree sottoposte al **Vincolo paesaggistico Ronchey** con Decreto del 29 novembre 1993 del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali;
- aree limitrofe al **Parco Regionale dei Monti Picentini** (Zona C: Area di riserva controllata); - aree della **Riserva Naturale Foce Sele Tanagro**, in cui vigono le “norme di salvaguardia” dettate dalla Delibera Giunta regionale n. 3312 del 21 novembre 2003;
- aree individuate nel PUC: **Corridoio ecologico, Parco fluviale del Fiume Tenza, Oasi di Persano.**

Inoltre il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, bypassando le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e del Piano Urbanistico Comunale, impatta fortemente sul territorio non solo con la realizzazione di importanti viadotti, ponti, gallerie naturali ed artificiali, trincee, barriere, antenne, elettrodotti e stazioni base, ma anche con l'**abbattimento di numerosi edifici (23 fabbricati** riportati sulle tavole dal n. 56 al n. 79) e con il frazionamento delle proprietà agricole impoverite e “schiacciate” tra l'esistente Autostrada A2 del Mediterraneo e il nuovo tracciato ferroviario da realizzare (è previsto l'**esproprio a ben 257 ditte catastali e a 6 Enti pubblici**).

Il territorio viene completamente stravolto senza averne alcun beneficio né dal punto di vista economico né in relazione alla mobilità (non c'è stazione, né collegamenti, né fermate).

Tanto è emerso dalla discussione tenutasi nel Consiglio Comunale Straordinario Monotematico del 26.02.2022 e dagli incontri pubblici, nonché dalle note trasmesse da alcuni cittadini acquisite al prot. 5059 in data 07.03.2022 e al prot. 6780 in data 29.03.2022.

Atti e note che vengono trasmessi in allegato alla presente.

Alla luce delle criticità emerse e palesate si invita a valutare possibili alternative come ad esempio, tenendo conto della orografia locale, la realizzazione in un unico lungo tratto nel territorio di Campagna di una galleria naturale che parta prima del confine con il Comune di Eboli.

IL SINDACO
Firmato Dott. Roberto MONACO

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

CITTA' DI CAMPAGNA

(Provincia di Salerno)



CONSIGLIO COMUNALE

SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 2022

IL PRESIDENTE
Sig. Cosimo Tommasiello

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Cosimo Tommasiello', written over a faint circular official stamp.

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Maria Rosaria Del Regno

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Maria Rosaria Del Regno', written over a faint circular official stamp.

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

CONSIGLIO COMUNALE CITTA' DI CAMPAGNA DEL 26 FEBBRAIO 2022

Il Consiglio Comunale inizia alle ore 10:30.

PRESIDENTE: Iniziamo il consiglio comunale.

IL SEGRETARIO GENERALE PROCEDE ALL'APPELLO.

Presenti: 11;

Assenti: 6 (Cubicciotti, Iuorio, Pierro, Buccella, Montera, D'Ambrosio);

PRESIDENTE: Diretta streaming tutti favorevoli. Prima di passare alla discussione dell'ordine del giorno, volevo chiedere all'onorevole Consiglio e ai cittadini presenti, un minuto di raccoglimento a testimonianza della nostra solidarietà, vicinanza e cordoglio al popolo Ucraino.

ALLE ORE 10:33 ENTRA IL CONSIGLIERE BUCCELLA DAVIDE.

PRESIDENTE: Partecipa al Consiglio Comunale la dottoressa Mira Norma in qualità di Responsabile dell'Ufficio Urbanistica.



Handwritten initials and signature.

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

I Punto all'O.d.G.

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DEL "LOTTO 1 A BATTIPAGLIA-ROMAGNANO DELLA LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA-POTENZA".

PRESIDENTE: La parola al Sindaco per la relazione.

SINDACO: Prima di approcciarci alle riflessioni sull'argomento all'ordine del giorno, vorrei al di là del minuto che abbiamo appena dedicato, esprimere a nome mio e della comunità che ho l'onore di rappresentare, la più piena solidarietà al popolo Ucraino per l'invasione che ha subito; possiamo solo immaginare che cosa significhi vedersi piombare addosso una invasione e quindi l'inizio della guerra, davvero la più piena solidarietà al popolo Ucraino.

E veniamo all'ordine del giorno di stamattina che riguarda il Lotto I A Battipaglia-Romagnano per la nuova linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria ed interconnessione con la linea esistente Battipaglia e Potenza.

ALLE ORE 10:35 ENTRA IL CONSIGLIERE IUORIO GIOVANNI.

ALLE ORE 10:41 ESCE IL CONSIGLIERE GRANITO ELISABETTA.

Abbiamo ritenuto come Amministrazione Comunale di voler convocare un Consiglio Comunale monotematico che fosse la più alta espressione di un momento democratico di confronto perché evidentemente parliamo di un'opera che se realizzata, rimarrebbe lì nella storia e per la storia del nostro territorio, quindi un argomento importante sul quale far calare tutte le nostre osservazioni. Un Consiglio Comunale nel quale abbiamo voluto il pubblico, nonostante il momento pandemico, lo abbiamo fatto nel rispetto, come avete visto si sono svolti gli opportuni controlli previsti dalla normativa anti Covid, un momento pubblico per dare l'opportunità a tutti i portatori di interesse privati, sociali, istituzionali, di poter esprimere in qualche modo la propria opinione per arrivare a massimizzare gli interessi della nostra comunità nei riguardi di quest'opera. Devo dire che, prima di stamattina, l'Amministrazione Comunale naturalmente nel tentativo di approfondire questo delicatissimo argomento, si è riunita, e abbiamo comunque, al di là di quello che emergerà stamattina, che completerà poi gli argomenti che saranno portati in RFI, come dirò tra poco, abbiamo già comunque sviluppato 4 o 5 punti a nostro avviso molto importanti. Il primo è proprio quello che la prima volta che ci siamo riuniti per approcciarci a capire la questione della linea che attraversava il nostro territorio, ci siamo detti abbiamo il dovere di indire un Consiglio Comunale perché l'argomento è di tale portata che evidentemente non può essere solo, la discussione non può avvenire solo al chiuso dell'Amministrazione Comunale.

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

Quindi il primo punto era quello di convocare, come stiamo facendo, un Consiglio Comunale monotematico. Il secondo punto è la riduzione al minimo, la riduzione al minimo degli impatti che la linea avrà sul nostro territorio. Il terzo punto, è massimizzare le compensazioni, massimizzare le compensazioni significa sia sotto l'aspetto delle indennità ai privati cittadini, sia sotto l'aspetto della tutela del territorio da parte dell'Amministrazione Pubblica. Quindi massimizzare per gli uni, i privati, e per il pubblico, per la collettività. Ci siamo detti, naturalmente stiamo facendo l'ipotesi che la linea si faccia, ma poi ci potrebbe anche essere un altro tipo di ipotesi, se lo scopo della realizzazione di una linea di alta velocità sul territorio nazionale che completi la parte sud della nostra nazione è quello di diminuire il trasporto su gomma a favore del trasporto veloce su ferro, non può avvenire che il nostro territorio sia interessato dall'attraversamento dell'alta velocità e contemporaneamente veda la morte di una stazione per il trasporto su ferro sul nostro territorio, cioè a dire questa occasione, ove si verificasse, dovrebbe anche costituire l'opportunità di rigenerare, di rivalutare, di riqualificare la stazione di Campagna Serre Persano, perché altrimenti cadremmo in una grandissima contraddizione, di un'alta velocità da una parte e della morte invece di un collegamento interstiziale, come vedremo tra poco, dall'alto.

Con il Sindaco di Eboli, ma d'altro canto lo leggerete nei prossimi giorni, e con gli altri Sindaci della Piana del Sele, stiamo anche cercando oltre alla difesa dell'ambito comunale, potremmo dire, Presidente, degli interessi comunali, stiamo anche cercando tutti insieme perché capirete che non è che ogni Sindaco si possa alzare e dire: "Mi fate una cosa sul mio territorio?". Stiamo cercando tutti insieme di rivendicare una stazione dell'alta velocità nella Piana del Sele, perché non vorremmo che la nostra Piana fosse soltanto attraversata senza farvi calare dei benefici. Ripeto, nella scala macro, perché nella scala degli interessi comunali è la riunione di stamattina. Quindi, la settimana prossima, con il Sindaco di Eboli e con altri Sindaci della Piana del Sele, ci riuniremo per rivendicare poi con RFI, una stazione dell'alta velocità nella Piana del Sele.

Alla fine del Consiglio Comunale e insieme allo scopo dello svolgimento del Consiglio Comunale medesimo, noi vorremmo mettere insieme, naturalmente auspichiamo che le riflessioni, le proposte, ove ve ne dovessero essere, siano naturalmente sostenibili perché è chiaro che potremmo dire, siamo contro a tutto, anche quella è una proposta, ma affianco a questo dobbiamo essere pronti a tutelare in maniera corretta, sapiente, intelligente, saper tutelar i nostri interessi. Tutto ciò che emergerà, costituirà il pacchetto integrale che noi riteniamo di voler portare poi alla discussione pubblica con RFI. I tempi non sono molto, diciamo, almeno quelli che loro hanno messo su crono programma, non abbiamo tantissimo tempo, ma noi molto probabilmente nell'arco di una quindicina di giorni saremo ricevuti, o addirittura verranno qui

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

i quadri dirigenziali di RFI, che hanno a che fare naturalmente con la proposta della quale stiamo discutendo, per un momento pubblico e in quella sede, uno o due rappresentanti, non di più, altrimenti la discussione non sarebbe neppure fattibile, poi ci accorderemo, vorremmo che foste presenti anche voi proprio perché il processo deve essere inclusivo e condiviso laddove è possibile essere inclusivi e condivisi. Dal punto di vista, invece, dello svolgimento del Consiglio Comunale, dopo, diciamo, questo mio intervento di introduzione, ringraziamo a questo proposito l'Architetto Mira Norma, la stessa presenterà a chi ancora non dovesse conoscerlo in maniera approfondita, il progetto. A seguito di questo momento di esposizione, benché il Regolamento di funzionamento del Consiglio Comunale non lo preveda, cioè il Regolamento del Consiglio Comunale non prevede che il pubblico possa intervenire, noi affinché stiano nel rispetto del Regolamento, ci fermiamo e consentiamo al pubblico di poter intervenire ed esporre le proprie riflessioni, a seguito delle quali si potrebbe aprire un'ulteriore parentesi di dialogo, per poi concludere, ripeto, con la inclusione del ragionamento che faremo, all'interno del pacchetto di proposte che sarà portato ad RFI. Intanto vi ringrazio della presenza e il fatto che ci siano i cittadini qui stamattina ci gratifica perché non sempre vediamo i nostri concittadini nella sala del Consiglio Comunale e io vi ringrazio a nome di tutti appunto della vostra presenza.

RESP. SETT. URBANISTICA ARCH. M. NORMA: Allora, il progetto che investe il nostro territorio è il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, che fa parte del Lotto 1 Battipaglia-Praia, è la linea tracciata in rosso sulla mappa che vedete. E' uno dei 7 lotti funzionali che collega Salerno con Reggio Calabria e il tratto proprio della Battipaglia-Romagnano è stato ritenuto uno dei tratti prioritari e per questo è stato inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ed è stato finanziato per 1,8 miliardi di euro e ha uno sviluppo di circa 35 chilometri da Battipaglia a Romagnano e 445 chilometri complessivi. Nella provincia di Salerno interessa i Comuni di Battipaglia, Eboli, Contursi, Sicignano e Buccino. Nel territorio di Campagna questo è il quadro di insieme di tutto il tratto da Battipaglia a Romagnano e segue molto la linea dell'autostrada e questo è il tratto particolare che riguarda il nostro territorio. Nei tratti colorati vediamo che si sviluppa essenzialmente lungo l'asse stradale e a confine con Eboli abbiamo un primo tratto in rilevata, un importante viadotto che scavalca l'autostrada, la Strada Provinciale di Mattinelle e la Statale 19 e poi, in effetti si sviluppa, sempre su tre binari perché deve raggiungere una velocità massima di 300 chilometri, in gallerie artificiali e in viadotti. Il viadotto più importante è proprio quello all'ingresso del nostro territorio che scavalca abbiamo detto sia l'autostrada che è la Statale 19, e sia la Strada Provinciale di Mattinelle. E' certamente un'opera di forte impatto e per questo è di grande complessità e per quest'opera è stata prevista la procedura semplificata

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

prevista dal DL 77/21, poi convertito in Legge 108 del '21. In effetti è una struttura a gestione commissariale, infatti è stata nominata Commissaria Speciale la delegata delle Ferrovie dello Stato, Vera Fiorani. Questo progetto, come ho detto, si sviluppa su due binari, ha questi importanti viadotti e gallerie. Vi faccio prima vedere la linea nera che sono tutte le altre gallerie, infatti si collega tutto per gallerie artificiali, superata la Provinciale e la RDB, dove si incrocia con la Provinciale 38, poi c'è un susseguirsi di gallerie artificiali fino al confine con Contursi. Questo progetto in effetti noi lo abbiamo visto una settimana fa perché le Ferrovie dello Stato hanno redatto questo studio di fattibilità tecnica ed economica in questa procedura semplificata prevista dal PNRR, senza la partecipazione del nostro Ufficio. Noi abbiamo avuto un'unica comunicazione ad aprile in cui le Ferrovie dello Stato ci hanno chiesto l'autorizzazione ad eseguire dei sondaggi, dei rilievi e delle indagini sul territorio. Nel mese di maggio del 2021 hanno chiesto gli atti di pianificazioni generale, i vincoli che gravavano sul nostro territorio, e questi atti sono stati trasmessi via PEC. Poi non abbiamo avuto altre comunicazioni, tranne la prima del 5 gennaio, in cui hanno comunicato che si apriva il dibattito pubblico in quanto era stato redatto questo progetto di fattibilità tecnica ed economica ed era stato mandato al Ministero per il parere. Il 25 gennaio poi hanno comunicato di avere ottenuto il parere favorevole dal Ministero e poi il 10 febbraio è stata già convocata la conferenza dei servizi perché è stato ritenuto correttamente aperto il dibattito pubblico, è stata aperta la conferenza dei servizi che si chiuderà entro i 15 giorni più 90, quindi per la fine di aprile. Il Sindaco, immediatamente, il 5 febbraio ha chiesto un incontro per avanzare proposte migliorative al progetto, c'è stato comunicato il link su cui poter visionare il progetto, l'ultima nota è quella del 20 febbraio in cui questo Professor Roberto Zucchetti ci ha comunicato che è stato nominato coordinatore del dibattito pubblico che espleterà attraverso seminari specialistici online di carattere generale sull'opera progettata e degli incontri in presenza per affrontare delle criticità, o questioni puntuali in ogni territorio. Questo è l'iter amministrativo che è stato avviato e che è stato seguito, adesso la conferenza dei servizi che si è aperta ci consentirà in questi 90 giorni di poter esprimere il nostro parere sulla localizzazione dell'intervento, innanzitutto, poi sulla compatibilità urbanistica, sulla compatibilità paesaggistica, noi abbiamo comunque tutta quest'area a valle del territorio che è sottoposta al vincolo paesaggistico, abbiamo tutta l'area del Sele, l'area della riserva naturale e poi avremo la possibilità di valutare tutte le interferenze esistenti che questa linea ferroviaria avrà sul nostro territorio e tutte le opere mitigatrici e compensative possibili. Quello che c'è da dire è che la determinazione finale, poi passiamo al progetto, della conferenza dei servizi, è l'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità, renderà tale progetto proposta di variante a tutti i piani

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

vigenti, sia al PTR che al PTCP, che al nostro PUC. Questi sono i tratti che interessano il territorio comunale di Campagna, la linea nera che divide la tavola è proprio la linea di confine tra Eboli e Campagna. Tutti i numerini si riferiscono agli immobili interessati alle demolizioni. Il Comune di Campagna in effetti subisce ben 23 interventi di demolizione, a partire dal numero 56 fino al numero 79. Questo è il tracciato che interessa il nostro territorio, importanti interferenze ci sono con la viabilità, per cui, al di là degli interventi previsti proprio per la realizzazione del tracciato ferroviario, ci sono degli interventi relativi al contorno sia per la realizzazione di opere di connessione, di servizio della rete ferroviaria, che per il ripristino della viabilità, soprattutto, la Difesa Maddalena abbiamo una modifica completa al piano della viabilità, infatti è prevista una rotatoria che collega e riconnette via Difesa Maddalena Inferiore con via Difesa Maddalena Superiore e tra le opere previste ovviamente ci sono tutte le opere anche di connessione con questa viabilità di tutte le aree private. Questo è tutto il nostro territorio, allora, quello che è di più immediata lettura e che più ci interessa, sono queste tavole sugli espropri che sono allegate al progetto di fattibilità. In effetti in queste tavole c'è la leggenda, non so se è visibile da lontano, nella prima tavola a confine con Eboli, la linea rosa è proprio l'area del tracciato delle Ferrovie; le aree sono individuate, vediamo in rosso le aree di esproprio, le aree della viabilità, le aree dove saranno realizzate le opere di servizio, qui siamo proprio allo svincolo autostradale, quell'area grande con quell'immobile è l'RDB, qui si supera, l'area in alto è l'area dello sviluppo della rotatoria che collega Difesa Maddalena Inferiore con Difesa Maddalena Superiore, e qui superiamo la Provinciale e quindi, Tensa, e arriviamo fino al confine con il Comune di Contursi. Tutte queste aree non sono aree, sono aree anche soggette ad esproprio temporaneo, solo per lo stoccaggio dei materiali oggetto di demolizione. In giallo di particolare importanza sono gli immobili individuati con il retino giallo perché sono gli immobili che saranno oggetto di demolizione e in effetti questa è la zona centrale, abbiamo verificato dalle tavole che hanno allegato che sono ben 23 gli immobili oggetto di demolizione, sono anche riportate le foto, le mostro soprattutto per i cittadini, sono questi 23 immobili, lungo tutto il tracciato, queste sono poi le indennità di esproprio che vi dirò. Tutto ciò che ha interferenza con la realizzazione della infrastruttura verrà demolito e certamente sono stati previsti degli indennizzi. Le ditte catastali interessate sono ben 123, ho qui l'elenco se volete consultarlo, in cui sono individuate le quantità delle aree da espropriare, le ditte catastali, tutte le aree interessate, alcune poi sono aree relative alle gallerie, o a occupazione suolo temporanee, come vi ho già detto. Ci sono poi, molti particolari costruttivi molto dettagliati, ma io non so se può essere importante per voi visionarle, o più importante o più interessante capire chi viene investito e in che misura viene investita dalla realizzazione di questo progetto. Sono state già definite delle indennità di esproprio, per i

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

terreni edificabili residenziali 80 euro a metro quadro, produttivo e industriale le zone D1, D2, 50 euro al metro quadro, le aree di servizi 20 euro a metro quadro. Poi indennità di esproprio per i terreni agricoli che vengono investiti sono tutti del tipo seminativo 4 euro a metro quadro, uliveto 7 euro a metro quadro. Per quanto riguarda, invece, i fabbricati, c'è la distinzione tra civili abitazioni, commerciali, uffici e produttivi abbiamo 850 euro a metro quadro, 700 euro a metro quadro e 600 euro a metro quadro per i fabbricati produttivi. Oltre le 123 ditte catastali che sono tutte private, abbiamo anche 6 Enti che vengono coinvolti, c'è l'Anas e altri Enti che hanno proprietà e interferiscono con il tracciato.

SINDACO: Se l'Architetto ha finito, Presidente chiedo la parola. Intanto per ringraziare l'Architetto per la sua esposizione, sono tantissime tavole, alcune cose le apprendiamo, noi abbiamo il dovere di mettere a disposizione tutto questo materiale non soltanto dei Consiglieri Comunali, degli Assessori e di chi volesse, ma anche a disposizione dei cittadini, perché possano in maniera approfondita fare le loro osservazioni. Noi dobbiamo rendere massima la partecipazione e per poterlo fare dobbiamo divulgare al meglio. Ringrazio la Protezione Civile che ha fatto in modo che noi potessimo essere qui attraverso i controlli, i Carabinieri che come al solito ci assistono durante le sedute, e la Polizia Municipale. Volevo dire una cosa che riguarda i cittadini relativamente alla tabella che mostrava l'Architetto, circa i valori, sia per quanto riguarda l'indennizzo dei terreni, sia per quanto riguarda l'indennizzo dei fabbricati, non bisogna farsi ingannare, è chiaro che RFI non ha fatto una valutazione puntuale, sistematica, soggettiva di ogni singolo bene, ha tirato fuori dei valori medi, ora in base alle situazioni personali ci saranno valori di gran lunga superiori, e parlo di situazioni puntuali e soggettive, così come ci potranno essere valutazioni al di sotto, sono valutazioni medie, non è andata RFI su tutto il territorio interessato dalla linea a fare le valutazioni di ciascun singolo fabbricato, di ciascun singolo terreno e vedere se ci sono colture in atto, frutti pendenti etc., che sono gli elementi che si pongono alla base di una stima corretta di una indennità. Quindi non ci lasciamo ingannare, è chiaro che poi ciascuno singolarmente farà valere i propri diritti per arrivare, ove si dovesse fare, ad una indennità giusta ed equa, senza subire nessun tipo di vessazione. Presidente, ritengo che sia una precisazione doverosa prima di far scattare anche ansia, è una partita che giocheremo, cercheremo di giocare tutti quanti insieme ed i cittadini debbono sapere che non sono soli, staremo tutti insieme per tutelare a pieno gli interessi della nostra collettività, gli interessi soggettivi e gli interessi collettivi.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola? Metto ai voti la sospensione per ascoltare i cittadini.

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

SI PROCEDE ALLA VOTAZIONE.

Unanimità dei presenti.

La seduta è sospesa alle ore 11:04 e riprende alle ore 11:24.

SI PROCEDE ALL'APPELLO.

Presenti: 12;

Assenti: 5 (Granito, Cubicciotti, Pierro, Montera, D'Ambrosio);

PRESIDENTE: Ringrazio i cittadini presenti per il contributo portato alla discussione e dò la parola ai Consiglieri.

CONSIGLIERE MAGLIO: Buongiorno a tutti. Ho ascoltato il parere dei cittadini, è comprensibile quello che hanno detto un poco tutti, nel fatto che questa Ferrovia andrà a stravolgere l'assetto dal punto di vista ambientale del nostro territorio, soprattutto nelle zone basse, a partire dal confine di Eboli fino ad arrivare a Basso dell'Olmo, però il fatto di dire che noi ci dobbiamo opporre con tutte le nostre forze a questa cosa, probabilmente la possiamo pure accogliere come proposta, però leggendo, come ho fatto io, la relazione sul perché di questo tracciato, mi rendo conto che potremmo fare tutte le opposizioni che vogliamo ma sicuramente non si spunterà, perché questo tracciato che qualcuno proponeva di trasferire per il Cilento per valorizzare quelle aree, che sono di interesse turistico, dalla relazione emerge il fatto che quelle, si quelle aree andavano valorizzate, però il tracciato non era congruo per poter garantire l'Alta Velocità. Lo scopo di questo studio è quello di garantire l'Alta Velocità che deve arrivare a Reggio Calabria, per fare in modo che si possa collegare il nord al sud. Non dobbiamo dimenticare che quando andiamo a Salerno e saliamo sul treno Freccia Rossa o Italo per andare a Milano, Roma o Firenze, siamo dei privilegiati rispetto a chi abita nelle zone del sud, perché oggi per noi andare a Roma è diventata una cosa molto semplice, si va a Salerno e in due ore sei a Roma. Quindi non garantire gli stessi diritti a chi abita in Basilicata o in Calabria mi sembra di ragionare con un poco di egoismo. Il fatto che il tracciato è stato individuato in queste aree è perché da uno studio, per quanto ho capito, intendono servire non solo la Calabria ma la Basilicata, perché facendo il tracciato del Cilento, la Basilicata resterebbe comunque non collegata. In questo modo vanno a creare uno sviluppo alla Potenza/Taranto, perché negli anni successivi intendono ammodernare e garantire pure là l'Alta Velocità, inoltre dare una stazione

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

importante al Vallo di Diano perché, come tutti sanno, oggi è tagliato fuori dall'Alta Velocità, quindi chi deve andare a Salerno per prendere l'Alta Velocità ed abita a Campagna la raggiunge in 5 minuti, chi sta a Sala Consilina, Buonabitacolo o altrove impiega un bel po' di tempo per raggiungere l'Alta Velocità. Ritengo che RFI ha fatto un discorso per coprire un po' tutte le aree interne della Basilicata e Vallo di Diano e fare un tracciato più comodo possibile, tenendo pure conto forse dell'impatto ambientale perché, come diceva Franco Ruggia, il Ministro ha detto "prima l'impatto ambientale e poi il servizio", in alcuni tratti forse viene rispettato, in altri tratti non lo potevano rispettare. Noi possiamo raccogliere tutte le osservazioni, andare al tavolo della trattativa e spiegare che nell'attraversare il nostro territorio invece di fare sopraelevate, che possono essere opere mostruose a vista, se riescono a fare dei sottopassi, delle gallerie, per evitare un poco di impatto ambientale. Dire di fare la tratta nel Cilento, secondo me, è egoistico, perché i danni che faranno sul nostro territorio, probabilmente si sarebbero dovuti fare anche in quelle zone, attraversando il Cilento per garantire l'Alta Velocità ugualmente si facevano danni, perché l'Alta Velocità purtroppo deve avere delle curve di progetto che devono rispettare determinati parametri e delle pendenze che devono rispettare dei parametri. Per quello che ho capito in questo progetto, lo studio è stato fatto, devono servire la Basilicata, devono servire il Vallo di Diano, dovranno ammodernare pure la rete che farà il Cilento per poi collegarla su questa che arriva a Praia a Mare. Questo è lo studio fatto da RFI. Noi come territorio possiamo opporci, se voi ritenete che dobbiamo opporci, e dire "no", però sarebbe un discorso egoistico da parte nostra, sicuramente vanno fatte proposte migliorative. Il Sindaco all'inizio parlava e qualcuno ha potuto intendere che siamo già tutti d'accordo, dobbiamo prendere l'Alta Velocità. Volevo aggiungere qualcosa sulla compensazione, se noi faremo le osservazioni e riusciremo ad ottenere qualche miglioramento e comunque faranno la Ferrovia, nel senso che non si tireranno indietro ed attraverseranno il nostro territorio, è pure giusto andare a chiedere una compensazione sul nostro territorio come sviluppo, visto che si sta migliorando la Stazione di Eboli, dove pare dovrebbe arrivare la Metropolitana, mi sembra corretto chiedere di migliorarci la Stazione ferroviaria con relativo ribaltamento, perché noi abbiamo sul PUC ha possibilità di ribaltare la Stazione con l'ingresso dalla parte della Statale, senza dover girare sotto al Ponte di Persano, quindi cercare di ottenere pure qualcosa in termini di ristoro. Se la Metropolitana arriva ad Eboli non è detto che non possa arrivare a Campagna, quindi la Metropolitana può garantire il parcheggio auto, il collegamento con Salerno, Fisciano, l'Aeroporto di Pontecagnano e prendere l'Alta Velocità per andare a Roma. Questo fa parte di una rete di sviluppo che pare che RFI sta programmando. Per quanto riguarda le merci, l'Alta Velocità non trasporta tantissima merce però dà un servizio ai cittadini, oggi per andare a Milano, Roma o Firenze le auto si utilizzano

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

di meno, si preferisce utilizzare il treno, si arriva comodamente, ci si rilassa, non si è stressati dal viaggio, quindi lasciare libera l'autostrada per il trasporto su gomma. Ritengo che noi dovremmo fare tutte le osservazioni possibili ed immaginabili per migliorare, se poi riusciamo addirittura a non averla ben venga, ma da quello che ho letto non voglio che qualcuno si crei delle aspettative, che noi facciamo opposizione e questa sarà eliminata da Campagna e spostata nel Cilento. Grazie.

CONSIGLIERE MOSCATO: Buongiorno a tutti. Innanzitutto sono apprezzabili i toni che si stanno avendo in un Consiglio Comunale così delicato su un argomento così importante per uno sviluppo presente e futuro del nostro territorio. Volevo brevemente portare all'attenzione di tutti una frustrazione da Amministratore e da cittadino, aldilà del merito della questione. La frustrazione deriva dall'impostazione metodologica, dove chi progetta, in questo caso RFI o il Ministero, non dovrebbe assolutamente precludere una partecipazione anticipata ai territori che andrà a toccare con la progettazione di sviluppo, e questo è quello che è successo. E' vero che siamo solo in fase di progettazione preliminare ma nel momento in cui viene posto su piatto una vicenda bella e impacchettata, si fa finta di voler discutere ma sostanzialmente ci si riduce a prendere o lasciare, comunque migliorare o peggiorare aspetti marginali rispetto a quello che è il disegno complessivo dell'opera è frustrante per i cittadini e per gli Amministratori locali, non solo di Campagna ma di tutti i Comuni e di tutti i territori che ne vengono interessati. Forse quello che si dovrebbe porre in rilievo nelle sedi opportune, ovviamente dal basso verso l'alto, è questa mancanza di rispetto nei confronti di tutti coloro che devono subire quest'opera, che non sono stati interessati al dialogo, alla progettazione in maniera condivisa. È stato come un pugno l'affermazione dell'Architetto quando ha illustrato il progetto, noi abbiamo saputo di questa cosa solo dal, ma stiamo scherzando? Non è una colpa dell'Amministrazione, non è un modo per additare colpe a nessuno, noi abbiamo saputo dal, ma nel momento in cui qualcuno in una stanza progettava di dover incidere così fortemente sul nostro territorio perché noi non siamo stati interpellati come Amministrazione? Ovviamente questo dovrebbe valere non solo per l'Amministrazione di Campagna, lo ribadisco, dovrebbe essere un fronte comune e condiviso da tutte le Amministrazioni che vengono interessate da questo tipo di opera che, effettivamente, come diceva il signor Marcantuono, sostanzialmente mettendo sulla bilancia quelli che sono i costi per la collettività, per il territorio ed i benefici, probabilmente, è inutile nascondersi dietro al dito, pende nettamente da una parte senza una reale compensazione. Non so se questa mia osservazione potrebbe essere condivisa, e mi rivolgo soprattutto al Sindaco che parteciperà ai tavoli intercomunali o sovra comunali, quindi portata all'attenzione di coloro che dovranno poi

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

prendere delle decisioni. Una volta concluso l'iter, la conferenza dei servizi e fatta la dichiarazione di pubblica utilità non si discuterà più di niente. Non so neanche se siamo nei tempi giusti per poter riformulare, fare un passo indietro e tornare a un dialogo su cosa, quanto, quale dovrà essere lo sviluppo e in quali termini. Volevo solo estendere a tutti questa mia riflessione, è un trasferimento alla platea delle sensazioni e delle emozioni che provo nel momento in cui devo subire passivamente come cittadino e come Amministratore un qualcosa scelto da altri che, probabilmente, hanno fatto un disegno su una carta senza neanche passare su alcuno dei territori che andranno ad intaccare nel bene e nel male. Grazie dell'attenzione.

ALLE ORE 11:37 ESCE CONSIGLIERE BUCCELLA DAVIDE.

CONSIGLIERE MAGLIANO GIACOMO: Buongiorno a tutti. Ho ascoltato con molta attenzione gli interventi di tutti, di Marcello, che saluto, di Antonio, è chiaro che questo progetto di sviluppo, concertato anche con il Ministero da RFI, è un qualcosa che ci arriva dall'alto. Ringrazio l'Architetto Norma, responsabile dell'area urbanistica, che è stata precisa e metodologica nel raccontarci cosa è successo effettivamente, perché è giusto dire in quest'aula e disinnescare un po' la polemica del fatto che l'Amministrazione sapesse e non avesse poi, automaticamente, avvertito la cittadinanza. Noi al protocollo appena ricevuto in modo celere abbiamo attivato il processo di incontri interni con la maggioranza per parlare di questa questione, abbiamo avviato subito la convocazione di un dibattito pubblico in relazione a questo tema. Siamo in un tema complesso di infrastrutture, parliamo di un'opera di 22 miliardi di euro, il lotto 1, che poi è suddiviso in tre sub, e la nostra tratta ricopre 1 miliardo e 800 milioni di euro, sono cifre importanti che mettono in imbarazzo anche le Pubbliche Amministrazioni che sono sul territorio. Condivido il ragionamento che ha fatto il Consigliere Maglio, nel senso che noi potremmo raccogliere e recepire le istanze e le preoccupazioni dei cittadini, i sacrifici fatti in passato per dare una casa ai figli e ai propri nipoti, e mi ricollego anche al discorso del Sindaco, noi dobbiamo massimizzare al massimo, dobbiamo richiedere nelle sedi opportune, eventualmente si facesse, il massimo, perché dobbiamo difendere quelli che sono i diritti dei cittadini, e sappiamo anche come funzionano determinate situazioni e logiche. Condivido anche il pensiero fatto dal Consigliere Livio Moscato, sembrerebbe quasi impensabile che in una sede romana vengano progettate delle opere così importanti e solo alla fine chi sta nei territori debba riceverle. Questo progetto che è già finanziato all'interno del PNRR ha il focus di abbreviare le distanze tra nord e sud, creare un momento di sviluppo per l'intero territorio. Ci sono poi delle casistiche, si potrebbe pensare di accogliere al massimo tutte le istanze che noi questa mattina

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

recepiremo e poi portarle a quel tavolo per capire i margini di una trattativa possibile. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola? Sindaco.

SINDACO: Presidente, giusto per essere ordinati, perché fino ad ora si è svolto tutto in maniera corretta, civile ed ordinata: se non ci dovessero essere altri interventi io concluderei. Se invece ci sono altri interventi aspetto ed ascolto per accogliere eventuali altre osservazioni.

PRESIDENTE: Ci sono interventi? Chi chiede la parola? Nessuno. La parola al Sindaco.

SINDACO: Allora, Presidente, giusto per essere ordinati perché fino adesso si è svolto tutto in maniera corretta, civile e ordinata, se non ci dovessero essere altri interventi io concluderei, se invece ci sono altri interventi io ascolto e per accogliere altre osservazioni.

PRESIDENTE: Ci sono interventi? Chi chiede la parola? Sindaco.

SINDACO: Nel mio intervento introduttivo ho sottolineato, e non una sola volta, se si dovesse fare la massimizzazione è connessa a quello che si vuole fare, cosa si vuole fare e a prescindere da quale sia la soluzione di ciò che si vuole fare, noi abbiamo il dovere di massimizzare gli interessi della nostra collettività. Anche se non si facesse io intendo andare al tavolo RFI a sostenere che non si deve fare ma che devono riabilitare Serre Persano perché quella stazione Campagna Serre Persano è un obbrobrio e deve essere riabilitata. Siamo qui, come ho detto nell'intervento di presentazione, per accogliere le vostre istanze, farle nostre e portarle al tavolo di RFI. Quindi, il Comune di da che parte sta? Sta dalla parte dei cittadini. Vi risulta un altro Comune che sulla scorta di un'iniziativa della maggioranza abbia indetto, altro Comune coinvolto da questa tratta, un Consiglio monotematico invitando i cittadini per farli partecipare in un processo di condivisione? Se sì fatemi un cenno con la testa perché vi rispondo prima io, no, non c'è nessuno. E allora, il Comune da che parte sta? Sta dalla parte della collettività come deve fare un Amministratore serio. A RFI porteremo sia l'intervento di Antonio Marcantuono, sia l'intervento di Marcello Marcantuono, sia l'intervento di Giuseppe Zecca, sia l'intervento di Francesco Ruggia, sia l'intervento di Pietro Maglio, sia l'intervento di Livio Moscato, sia l'intervento di Giacomo Magliano perché abbiamo detto che abbiamo voluto questo Consiglio Comunale per accogliere le osservazioni, eventuali proposte. Certamente le porteremo tutte e

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

quindi, chiedo all'onorevole Consiglio Comunale in questo momento, di mettere ai voti, se sì, se condividiamo questo, di accogliere a piè pari integralmente gli interventi dei nostri cittadini nei riguardi dei quali noi nutriamo il più grande rispetto altrimenti non avremo organizzato questa sessione. Ripeto, l'unico Comune fino ad oggi interessato dalla tratta che ha avvertito l'esigenza di sentire i propri cittadini è il nostro perché i vostri interessi sono gli interessi della collettività e voi siete i primi portatori di interesse in quanto direttamente interessati materialmente dalla fisicità dell'opera. Quindi, noi riteniamo che questo momento fosse ineludibile. Consigliere Livio Moscato, abbiamo tutti quanti qua dentro, non vedo ragazzi, una età tale per aver vissuto sia a livello nazionale della cara amata Patria Italia, tantissime occasioni nelle quali le nostre popolazioni totali, cito TAV giusto per essere simbolicamente restrittivo nel ragionamento, non sono state mai coinvolte nei processi decisionali e questo, mi limito alla scala nazionale perché se volessi invece approfondire a mo' di lente d'ingrandimento la vita di questa città che pure io ho servito da un quarto di secolo, ricordo a tutti che non siamo stati coinvolti su Basso dell'Olmo per condividere quella scelta. Quindi, l'Italia da un lato, la Campania dall'altro e questa città hanno visto tante pagine di mancata inclusione nel processo decisionale per costruire processi condivisi. Non è la prima volta e temo che non sarà neppure l'ultima ma non solo a Campagna, dappertutto. Quindi è una frustrazione che ci portiamo addosso e che sarà la prima cosa che diremo sapendo che le ragioni di Stato, perché dice se vi avessimo avvertiti prima, le popolazioni, tutte queste cose qua, sapendo già cosa verosimilmente ci potrebbero rispondere, ma io mi sono appuntato il suo intervento e intendo al tavolo dire ma perché le calate sempre dall'alto queste cose, può essere che se coinvolgeste direttamente le popolazioni interessate, la soluzione potrebbe essere ottimizzata senza arrivarci dopo, dopo tensioni sociali, dopo ansie legittimissime, dopo che non mi fai dormire la gente perché si chiede e ora che mi succede? Forse un processo di condivisione a monte forse avrebbe pure potuto mediare i reciproci legittimi interessi che sono in campo. Devo dire che i più attenti di voi lo sanno, Marcantuono lo sa perché ha un terreno vicino, stanno ancora facendo sondaggi, vi potrei dire dove li stanno facendo. Dunque, se da un lato esiste uno studio di fattibilità e se questo corrispondesse esattamente al tracciato finale, dovremmo pensare, ma che li fanno a fare questi altri sondaggi? E invece, i più attenti di voi sul nostro territorio sanno che stanno ancora facendo dei sondaggi. E dirò di più, e questa cosa invece la sa Zecca, che sul nostro territorio sono stati anche messi degli inclinometri per andare a saggiare, dal punto di vista geologico, la tenuta di un intero versante che essendo argilloso, se interessato da opere di scavo, potrebbe in qualche modo generare processi di scivolamento. Allora, anche in questo quadro ancora non definito del tutto altrimenti non avremmo queste situazioni sul nostro territorio, abbiamo inteso comunque invitarvi e

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

cercare di condividere la migliore strada per arrivarci insieme e non fare noi, non replicare noi, lo stesso errore che hanno replicato le altre istituzioni quando hanno preso delle scelte senza avviare un processo largo di condivisione, saremmo caduti nello stesso errore se noi fossimo andati da RFI portando soltanto il nostro punto di vista. Certo, la proposta che faceva Franco Ruggia, tu volevi dire il cimitero di Eboli, il fatto che entrasse in galleria, non nel cimitero di Campagna evidentemente questo lo diciamo per chi ci sta ascoltando, certo se l'intervento potesse passare tutto quanto sotto traccia, ammesso che non si facesse il ragionamento di una linea che passasse proprio in altri dove anche questo lo potremmo portare al tavolo, così come porteremo al tavolo anche l'idea che il tracciato non riguardi proprio questo luogo. Noi lo facciamo. Quindi, la proposta che chiedo di mettere ai voti, signor Presidente, è la raccolta integrale degli interventi dei nostri cittadini che deve costituire il plico che noi andremo a consegnare, a spiegare e a illustrare. In quell'occasione, anche questo chiedo al signor Presidente e all'onorevole Consiglio Comunale, io vorrei essere delegato se volete che me ne occupi io in prima persona ma vorrei altresì che con me, nella mia qualità di Sindaco, ci fossero anche uno o due rappresentanti del nostro popolo con me oltre ai Consiglieri; qua deve essere fatto tutto con estrema trasparenza perché siamo nel medesimo destino, dobbiamo essere nel medesimo destino. Quindi, decidete voi, democraticamente tra di voi, una o due persone, non di più per la questione della pandemia e altro, tanto le ragioni le abbiamo capite, le abbiamo messe sul tappeto, per cui vorrei che votaste perché la proposta che il Sindaco a) portasse lì fosse quella di andare a consegnare il plico, ad esporre le ragioni e quindi, integralmente questi interventi, b) che fosse costituita una delegazione composta dal Sindaco, anche da un Consigliere di minoranza perché è giusto e anche della maggioranza, sempre questo per allargare il processo partecipativo. Vorrei che ci fossero anche 1 o 2 cittadini a rappresentare i legittimi interessi. In definitiva per concludere Presidente prima di mettere ai voti questo, a) che non si faccia proprio, b) che si faccia interrato, c) se proprio se la devono dare l'ascia di andare a vedere bene tutte le nostre situazioni anche in pendenza di questi ulteriori rilievi e sondaggi che stanno facendo, mi pare di poter riassumere in questo senso. Quindi Presidente le chiedo per intanto di mettere ai voti la mia proposta, consegna integrale degli interventi dei cittadini. Al tavolo quando ci troveremo ad esporre, supponiamo che accogliessero l'idea di fare un tracciato alternativo noi dobbiamo sapere che una lotta e quindi, dobbiamo unire le nostre forze, non è una cosa semplice come diceva correttamente il Consigliere Pietro Maglio perché questa è un'opera strategica nazionale quindi, dobbiamo saper giocare bene le nostre carte altrimenti non tuteliamo bene i nostri interessi. Presidente, vuole mettere ai voti la mia proposta?

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

PRESIDENTE: Se gentilmente la Dottoressa ci legge la proposta.

SEGRETARIA GENERALE: Il Sindaco ha proposto la raccolta integrale delle osservazioni dei cittadini che sono emerse nel corso del dibattito durante la sospensione per costruire un plico che si porterà a RFI. E poi che fosse costituita una delegazione che accompagni il Sindaco in qualità di legale rappresentante insieme a due persone portatrici di interessi più due Consiglieri. uno di maggioranza e uno di minoranza.

PRESIDENTE: Mettiamo ai voti.

SI PROCEDE ALLA VOTAZIONE.

Unanimità dei presenti.

CONSIGLIERE GIORDANO: Sindaco, io mi sarei aspettato che in questo Consiglio Comunale l'Amministrazione si presentasse con una proposta che non c'è stata. In questo contesto la faccio io. Ho fatto varie indagini ed è scaturito che questa opera va in netto contrasto con la decisione dell'Unione Europea numero 1692 del '96 e del Regolamento Europeo numero 1915 del 2013. Secondo il sottoscritto, ho preso degli appunti, non sono ammissibili a finanziamenti europei in forza del Regolamento numero 1153 del 07 luglio 2021 in quanto non in linea con le norme TENT T indicate nel Regolamento numero 1315 dell'11 dicembre 2013. Non sono cantierabili perché in contrasto con il Regolamento numero 1315 dell'11 dicembre 2013 e la decisione numero 1692 del 23 luglio 1996 in quanto l'infrastruttura è stata progettata per la velocità di tracciato di 300 chilometri orari mentre la normativa europea prevede per la Salerno Reggio Calabria l'attrezzaggio per velocità massima di 200 chilometri orari con tutto ciò che maggiori velocità implicano in termini di costi e di impatto ambientale; prevede di realizzare una nuova linea mentre le norme comunitarie prevedono di adeguare la linea esistente, si sviluppa lungo il percorso TENT T autostrade anziché il percorso TENT T, quello ferroviario, quello che diceva un cittadino per quanto riguarda il doppio binario; prevede di realizzare infrastruttura ad alta velocità tra Battipaglia e Romagnano mentre su quella relazione l'Unione Europea prevede una linea convenzionale non attrezzata per l'alta velocità; non garantisce l'adeguamento all'alta velocità dell'infrastruttura tra Battipaglia, Agropoli, Vallo della Lucania, Sapri, Maratea in contrasto per quanto previsto dalla normativa comunitaria; attraversa aree geografiche differenti da quelle individuate nelle mappe allegata alla normativa comunitaria. Questa è la mia proposta, se la vogliamo mettere ai voti e poi ve la faccio avere. È una mia proposta, possiamo metterla

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

ai voti? È una proposta, è possibile metterla agli atti? Dopo passo io di là e ve la do, perché questa qua è stata data anche da un'associazione di Vallo della Lucania, è stata mandata alla Camera dei Deputati il 22 gennaio 2022. Questa è la mia proposta e la mettete agli atti, se la volete votare la votate altrimenti non la votate. Per me problemi non ce ne sono, visto che non c'è stato un qualcosa da parte dell'Amministrazione dove ci opponiamo per questo. Questo voglio dire.

PRESIDENTE: Era solo una precisazione di ordine procedurale in quanto il Consigliere Giordano ha rivestito prima di me l'onore e l'onere di fare il Presidente. Di solito quando si porta un argomento all'ordine del giorno del Consiglio Comunale vi è una delibera che si vota con astenuti, contrari e favorevoli e per alcuni casi c'è l'immediata esecutività. In un processo, come ha giustamente detto il Sindaco, altamente democratico di partecipazione volevamo far venire fuori la proposta dal dibattito consiliare e con i cittadini. Questo è il motivo non perché, penso di interpretare l'intera Amministrazione, questa Amministrazione non abbia proposte da fare ma le voleva condividere in una prima riunione che poi penso potremo fare anche altre riunioni pubbliche in loco dove sono interessati i cittadini oppure in questa aula consiliare per addivenire a una proposta sempre coerente tra l'Amministrazione e i cittadini. Questa era la mancanza di proposta perché di solito quando c'è deliberiamo, in questo momento deliberiamo quello che è emerso dal dibattito consiliare con l'aiuto e con il contributo dei cittadini che sono intervenuti. Era solo per una precisazione di Regolamento Comunale.

CONSIGLIERE IUORIO: Visto che è stata fatta una saggia considerazione da parte del Sindaco di coinvolgere tutti i cittadini che sono la parte interessata ed è giusto quello che dicevano, il Consigliere Giordano si fa delegare come opposizione in quella commissione e vai anche tu. Questa era una cosa che dovevamo discutere prima, non è che è una prima genitura la tua. Consigliere lei non mi può interrompere, lei doveva integrare quando l'ha chiesto il Presidente, lei non può fare lo spadaccino su una cosa così delicata che sta colpendo la nostra comunità. Grazie.

SINDACO: Presidente chiedo la parola. E prassi istituzionale ma le ragioni non le approfondisco neppure perché non sono solo ragioni di conoscenza ma sono anche ragioni di intuito, che la conclusione di un dibattito la faccia il Sindaco. Ciò non di meno siccome la questione è davvero così importante è inutile lasciarsi andare a polemiche sterili, improduttive. Consigliere Giordano, se l'Amministrazione fosse venuta qui già con una proposta a mio avviso sarebbe stata

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

offensiva rispetto alla proposta di voler prima ascoltare. Credo che sarebbe stato offensivo e irrispettoso venire qui con una proposta già fatta e dire vi voglio sentire. E no, la questione è talmente importante da esserci aperti ma non formalmente, realmente, profondamente per ascoltare alla radice le vostre riflessioni, le vostre sensazioni perché toccati sulla pelle direttamente. Noi crediamo di aver costruito un percorso di rispetto nei confronti dei cittadini, di riguardo, di considerazione, di inclusione per arrivare ad una proposta condivisa che se fosse quella di eliminare del tutto il problema sarebbe la migliore, ma dobbiamo essere preparati da persone adulte, riflessive, che hanno un ruolo ciascuno per le rispettive posizioni imprenditoriali, sociali e istituzionali. Dobbiamo essere in grado di controbattere l'altra parte con tutti gli elementi e non soltanto con la contrapposizione, se dovesse riuscire questo va bene, avremmo chiuso la partita, ma dobbiamo essere pronti a una partita un po' più sofisticata e un po' più dura. In questo senso ritengo di non aver nulla da recriminare perché abbiamo costruito un processo che ancora nessuno altro Comune ha messo in piedi e di questo va dato atto. Ma voglio essere talmente tanto al di sopra della polemica che dirò di più, a mio avviso l'intervento del Consigliere Amedeo Giordano è uno degli interventi emersi in Consiglio Comunale e dunque io me lo appunto e farà parte del pacchetto che porterò al tavolo di RFI per rispetto anche dell'intervento anche del Consigliere Amedeo Giordano che mi sarei aspettato facesse prima per dare il riguardo della conclusione al Sindaco. Tuttavia dobbiamo stare sulle cose, adesso la forma qui si sviscera quindi a mio avviso anche l'intervento del Consigliere Giordano. Poi come ha proposto il Consigliere Ivorio la minoranza dovesse decidere di avere quale rappresentante nella delegazione di cui si parlava prima proprio il Consigliere Amedeo Giordano potrà sostenere in quella sede personalmente il pensiero che ha esposto qui. Dico un'ultima cosa e mi riallaccio alla considerazione che ho fatto prima quando a livello nazionale non ci considerano ma è storia vecchia, quante leggi sono state disattese in una serie di scelte camuffate sotto l'istituzione del commissariamento, in Italia siamo famosi, fa il commissario e il commissario si dota di poteri eccezionali e derogatori. Quante ne abbiamo calpestate quando è stato messo al Basso dell'Olmo? Quante? Sotto l'aspetto ambientale, Ronchi paesaggistico, naturalistico, delle matrici dei corridoi ambientalisti, quante? E la legge non esisteva lì? Però dobbiamo essere abili che purtroppo quando ti iniziano a dire che è strategica, Trans European Transport sono i corridoi europei, è un Trans European Network, sono quei corridoi europei. Dunque questa strategia nazionale si ricollega nei TEN cioè nei trasporti europei che devono collegare l'Europa con l'alta velocità. Pensate dove siamo messi e che partita dobbiamo giocare. È chiaro che sulla scorta di questa strategia con i Ministeri tutti quanti aggregati nel processo di condivisione, loro sì,

CITTA' DI CAMPAGNA

Provincia di Salerno

dobbiamo stare attenti, ma noi non ci facciamo fare scemi, dobbiamo solo stare insieme ed evitare polemiche perché le polemiche non hanno mai fatto crescere un popolo. Grazie.

SEGRETARIO GENERALE: Il Sindaco ha proposto l'integrazione della sua proposta, che è stata votata all'unanimità, con l'intervento del Consigliere Amedeo Giordano. Votiamo.

PRESIDENTE: Votiamo.

SI PROCEDE ALLA VOTAZIONE.

Unanimità dei presenti.

PRESIDENTE: Grazie a tutti i cittadini presenti e i Consiglieri Comunali. Dichiaro chiusa la seduta alle ore 12:11.

La seduta è sciolta.

[Handwritten signatures]

Azienda Agricola "La Petrolla"

di Giuseppe Lecca

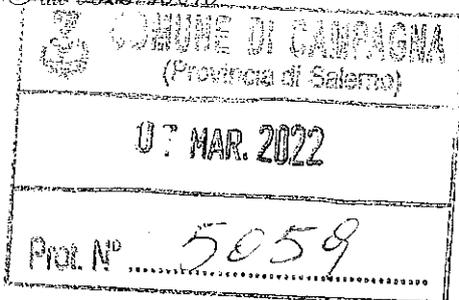
84022 - Via Interpodereale 17 - Campagna (Sa)

P. Iva 08793730584

Tel. Fax 0828/49079

5 marzo 2022

li.....



A mano

Egr. Signor Sindaco
Arch. Roberto Monaco
Comune di Campagna
Largo della Memoria n. 1
84022 Campagna (SA)

Oggetto: PFTE linea AV Salerno – Reggio Calabria lotto 1/A Battipaglia-Romagnano al Monte

Gentile Signor Sindaco,

Mi riferisco a quanto da Lei comunicato nel corso della seduta del Consiglio Comunale tenutasi il 26.02.2022 - ed alla quale ho preso parte, assieme ad altri cittadini, a seguito del cortese invito rivoltoci dal Comune, e di cui La ringrazio nuovamente.

Come sa, l'azienda agricola di cui sono titolare, sita in località Petrolla Varano-Basso, è una importante realtà produttiva radicata da oltre 60 anni sul territorio di Campagna, che ha dato e dà lavoro, tra l'altro, a molte generazioni di campagnesi ed indirettamente a molte attività economiche del territorio; essa è stata creata, praticamente dal nulla, effettuando, nel corso di decenni ed attraverso l'opera costante di più generazioni della mia famiglia, immani opere di trasformazione fondiaria e molteplici investimenti produttivi.

L'azienda è interamente vocata alla agricoltura biologica ed ha una consistenza di oltre 50 ettari, massimamente investiti ad oliveto (circa 11.000 Piante) oltre ad un vigneto e un agrumeto ed una dozzina di fabbricati, rurali e non, posti al proprio interno, tra cui un frantoio aziendale da cui si estrae olio extra vergine di oliva - Dop delle Colline Salernitane.

Come è noto, la mia azienda ricade in una più vasta area di pregio ambientale e naturalistico che domina la valle del fiume Sele, nei pressi della Oasi WWF di Campagna-Serre-Persano, area sottoposta a numerosi vincoli (idrogeologici, ambientali, paesaggistici e di salvaguardia - Decreto Ronchey - essendo tra l'altro, sito di interesse comunitario e zona di protezione speciale nonché zona umida di importanza internazionale ai sensi, se non ricordo male, della Convenzione di Ramsar del 1971).

Comprenderà quindi, signor Sindaco, come ho avuto modo di dire anche in occasione della seduta comunale del 26 u.s., che la eventuale realizzazione della progettata linea ad AV Salerno Reggio (lotto 1A) avrebbe un impatto altamente penalizzante, a tacer d'altro, per il devastante ed irreversibile danno ambientale che provocherebbe, stante, a mio avviso, la incomprensibile scelta progettuale, tanto rispetto al tracciato prescelto e da seguire, quanto avuto riguardo alle modalità di realizzazione dell'opera che appaiono, se possibile, ancora più incomprensibili e ingiustificabili.

Mi riferisco, in particolare, ma non solo, alla scelta, peraltro assai rischiosa per i motivi che in seguito Le esporrò, di attraversare trasversalmente la mia azienda da sud a nord, di fatto sfregiandola irreparabilmente sia in termini di vivibilità che di operatività aziendale, avuto altresì riguardo alle residuali aree eventualmente non sottoposte ad esproprio che smembrerebbero di fatto la tenuta in più corpi aziendali difficilmente accessibili.

Dal piano particellare e dalla relativa cartografia planimetrica, si evincerebbe infatti che, a seguito del superamento del fiume Tenza, la linea ferroviaria, dopo un breve tratto in galleria, attraverserebbe in rilevato un' ampia fascia di terreno, posta in parallelo al tracciato della A2 SA-RC, investendo in pieno il mio fondo (abbattendo, verosimilmente, un vigneto e parecchi alberi di olivo) per poi portarsi, solo alla fine del suo percorso di attraversamento aziendale, in galleria (servitù), in direzione est verso l'appendice dei c.d. piani di varano-basso, posti a monte della mia proprietà.

La scelta di un simile percorso è vieppiù rischiosa, se si considera che, sul mio fondo, sono state effettuate delle indagini geognostiche, affidate da Italferr SpA a talune ditte, ed ultimate solo da pochi giorni, mentre sono in corso di approfondimento alcuni rilievi supplementari che dureranno, a quanto mi è stato detto, sino a fine anno; l'area in questione è infatti interessata da un ben noto ed imponente fronte franoso verso valle, in direzione dell'alveo del fiume Sele, ragion per cui gravano sull'area stessa taluni dei vincoli di salvaguardia sopra richiamati.

Ebbene, è di tutta evidenza, se solo si considerano lo stato dei luoghi e l'orografia dei terreni, che il progetto ferroviario in questione, rispetto al quale resto comunque fermamente contrario, potrebbe tranquillamente svilupparsi poco più a monte della mia azienda, senza alcun sostanziale stravolgimento della linea di percorrenza o della quota di tracciato ferroviario; raggiungendo così un duplice vantaggio, sia economico, in termini di risparmi per lo Stato e la committenza, sia di natura realizzativa per i motivi di cui appresso..

Si eviterebbe, così facendo, di posizionare in rilevato una opera, nel tratto di mio interesse, su terreni argillosi e/o franosi, con il concreto rischio di un possibile collasso del manufatto ovvero di una sua instabilità nel tempo; a meno di voler effettuare, immagino, imponenti interventi modificativi del progetto, che potrebbero in ogni caso risultare necessari (all'esito delle citate indagini geognostiche suppletive in corso) ma che graverebbero in modo significativo, debbo ritenere, sul costo finale dell'opera.

In buona sostanza, sarebbe sufficiente che il progettato viadotto di attraversamento del fiume Tenza, anziché impattare nel punto attualmente previsto, lo faccia poco più a nord dello stesso versante, con una piccola deviazione di pochi gradi del tracciato; deviazione già ottenibile, peraltro, a partire dalla linea di percorrenza del viadotto e fin oltre essa (si consideri che, nel progetto attuale, in quel punto i convogli certamente non potrebbero viaggiare ad alta velocità, considerato che provengono dalla vicina area che serve lo svincolo autostradale di Campagna, a ridosso della quale vi è una diffusa presenza di abitazioni e attività produttive, mentre potrebbe farlo certamente nelle successive aree rurali).

Si tratterebbe quindi, di realizzare una unica galleria (con servitù di attraversamento in luogo di espropri) che inizi al termine del viadotto sul fiume Tenza e che, attraversando l'area dei piani di varano-basso, posti al di sopra della mia proprietà, si ricongiunga con il tracciato progettato nei pressi del viadotto successivo previsto a ridosso della proprietà di Livio Elefante, nei pressi di basso dell'Olmo.

In tal modo, si realizzerebbero, tra l'altro, imponenti risparmi ; sia per lo Stato, in relazione agli espropri da effettuare ed alle indennità da corrispondere agli aventi diritto, a cominciare dalle ingenti indennità certamente dovute al sottoscritto. Inoltre, tale tracciato alternativo sarebbe, come detto, interamente in galleria e, come tale meno, meno impattante dal punto di vista ambientale, con riduzione di costi per la committenza in quanto l'area in questione è praticamente priva di abitazioni e criticità per un esteso fronte.

Si consideri, non di meno, che l'area stessa è interamente investita da piante di olivo, con un sesto di impianto più ampio dei miei oliveti (quindi con una densità e numeri di molto inferiori) che non verrebbero estirpati, contrariamente ai miei, poiché l'area in questione non sarebbe soggetta ad esproprio, ma soltanto alla costituzione di una servitù di attraversamento in galleria; con la circostanza, non secondaria, inoltre, che in quell'area le consistenze dei terreni, che ben conosco, sono di tipo calcareo e misto, quindi ideali per la esecuzione della galleria.

Alla luce di tutto ciò, La pregherei signor Sindaco, di volersi fare latore della presente istanza presso tutti gli Enti preposti ed interessati alla realizzazione dell'opera; in particolare, le sarei grato se, in occasione dell'imminente dibattito pubblico al quale so che prenderà parte ed al quale sarei lieto di poterla accompagnare, beninteso se lo riterrà opportuno, potesse sostenere anche le mie ragioni e tutelare l'integrità della mia azienda, nella sua attuale consistenza e destinazione, ovvero siano valutati e presi in considerazione percorsi alternativi e/o diverse modalità di esecuzione dell'opera.

Certo di un Suo concreto e fattivo interessamento, nel rinnovarle i miei sentimenti di stima e gratitudine, Le porgo i miei più cordiali saluti.


(Giuseppe Zecca)

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 FATTIBILITA' 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.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.

§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 risponidenza 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 a_g (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'innescarsi dei fenomeni cosismici 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

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 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 - Direttorato Generale per mobilità e trasporti * Direttorato B - Trasporto Innovativo e Sostenibile allegata).

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 quelle di interesse per l'Unione>>.

S7

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, e

- 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.

59

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 allegare 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

emetersi un provvedimento negativo, di diniego, di rigetto.

Allegato: nota MOVE.DDG1.B.1/Ares (2021) 6460296 a firma Eddy Liegeois - Direttorato Generale per mobilità e trasporti * Direttorato B - Trasporto Innovativo e Sostenibile (allegata).