

ECC.MO MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

Direzione Generale valutazioni ambientali
Divisione v – procedure di valutazione via e vas
Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma
e-mail: va-5@mite.gov.it
va@PEC.mite.gov.it

Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica
Lotto 1b Romagnano – Buonabitacolo e Lotto 1c Buonabitacolo - Praia
Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria.
Intervento in Allegato IV al DL 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i.
CUP: J71J20000110008

Osservazioni

a cura del Comune di Pisciotta Sa in persona del Sindaco Ettore Liguori, legale rappresentante dell'ente, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e, ss.mm.ii., come modificato dall'art. 6, del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021, in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale.

* * *

1. **La scelta del tracciato.**

La prima questione che viene in rilievo 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.

Tale opzione contrasta in maniera plateale con i seguenti elementi e circostanze.

a. **la scelta operata dal Parlamento Nazionale nel 1878.**

Invero, in vista di realizzare la Ferrovia Roma-Reggio Calabria, la Camera dei Deputati demandò uno studio di fattibilità per la scelta del tracciato ad una apposita Commissione presieduta dai Prof. Imperatori e Passerini, le cui conclusioni [REDACTED] furono allegate al *Progetto di Legge per la realizzazione delle Ferrovie Meridionali e per l'esercizio della rete continentale*. La Commissione stabilì che:

- **la linea di più breve percorrenza** che si innalza meno sul mare e che costituisce perciò la più diretta e celere comunicazione colla Sicilia è quella litoranea (Tirrenica) con punto di partenza dalla Stazione di Battipaglia, alla quale linea sono interessati vari paesi importanti del Cilento, della Basilicata e della Calabria;

- tale linea, oltre a favorire le comunicazioni dirette colla Sicilia, che è l'obiettivo principale ed una importante massa di popolazione sparsa lungo il litorale tirrenico e ora segregata dalle altre contrade d'Italia, si presta anche all'accesso degli abitanti di alcuni Comuni delle regioni interne della Basilicata e delle Calabrie mediante la rete delle strade ordinarie già costrutte o da farsi;
- sotto il rapporto tecnico, il Progetto della linea litoranea riesce il più conveniente per le sue miti pendenze, in generale non superiori al 12permille e solo per brevi tratti del 15 a mille e pei raggi delle curve che sono quasi sempre superiori a 500 metri e soltanto in siti difficili si riducono a metri 350, avvertendo che il punto più elevato della linea sul mare è di metri 202,50 (contro i m 650 della linea interna pel Vallo di Diano e Valle del Noce) e la più lunga galleria raggiunge m 2740.

b. le precedenti determinazioni della stessa RFI.

Invero, nel Documento di fattibilità delle alternative progettuali (marzo 2021), ITALFERR quale soggetto tecnico di RFI e su mandato della Direzione Investimenti-Ingegneria di sistema della stessa RFI, si dava atto che la linea storica necessitava soltanto di adeguamento, che fino ad Ogliastro la tratta presentava livelli prestazionali adeguati e solo da Sapri a Reggio Calabria si poneva la necessità della velocizzazione.

2. Violazione della Convenzione di Aarhus.

Con la legge n. 108 del 16 marzo /2001, l'Italia ha ratificato la Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, stipulata ad Aarhus, il 25.6.1998.

La legge è entrata in vigore il 30 ottobre 2001 e, da quel momento, garantisce ai cittadini italiani il diritto di partecipare a tutte le decisioni di governo locale, nazionale e transfrontaliero concernenti l'ambiente.

In forza di tale legge, dunque, i cittadini di tutte le aree interessate dal progetto avrebbero dovuto essere informati del processo decisionale relativo già nella fase iniziale. E ciò in maniera adeguata, tempestiva ed efficace, mediante pubblici avvisi o individualmente.

Vediamo come è stata applicata, nel nostro caso, la legge.

A mente dell'art. 6 della Convenzione, 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... 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 a individuare il pubblico interessato, ad avviare discussioni e a fornire informazioni sugli obiettivi della richiesta prima di presentare la domanda di autorizzazione.

Ora, nel caso che ci riguarda il procedimento "di ascolto" è stato attivato su progettazioni già definite, esecutive, senza spazi per il coinvolgimento dei cittadini, la cui partecipazione è stata pertanto retrocessa a mera presa d'atto, ad un passaggio di rango notarile insomma.

Non è, infatti, revocabile in dubbio che:

- a. Rfi Spa abbia cominciato a lavorare al progetto 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;
- b. l'attività di progettazione è, solo formalmente, iniziata all'indomani della promulgazione del D.L. n. 77/2021;
- c. mentre la procedura di Dibattito Pubblico è stata attivata solo nel febbraio 2022 (e, con riferimento alla tratta in esame, **solo nel novembre 2023**).

Il tutto a a dispetto della tempestività raccomandata dal Trattato internazionale!

La partecipazione dei cittadini al processo decisionale è stata, dunque, totalmente frustrata e il progetto è stato confezionato nelle segrete stanze di Rfi, senza alcun contributo da parte dei cittadini e delle loro formazioni associate.

*

3. La valutazione d'impatto: indivisibilità del progetto complessivo dell'opera. Violazione del principio DNSH.

La procedura di verifica dell'impatto ambientale è stata inammissibilmente avviata con riferimento ai singoli lotti funzionali.

Ora, il "frazionamento" della procedura è elusivo di tutte le norme poste a presidio di una concreta e appagante verifica delle incompatibilità ambientali e, segnatamente, del principio DNSH¹, che postula l'esame del progetto nella sua unicità.

Va da sé, infatti, che il *peso ambientale* del progetto non è circoscrivibile ai ristretti ambiti amministrativi di riferimento, essendo destinato a condizionare la scelta successiva. E quest'ultima condizionerà, a sua volta, quella che seguirà.

¹ Il principio Do No Significant Harm prevede che gli interventi previsti dal PNNR nazionali non arrechino nessun danno significativo all'ambiente: questo principio è fondamentale per accedere ai finanziamenti RRF.

In senso contrario militano le disposizioni del DPCM del 27 dicembre 1988 (Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in cui (al punto 3) si afferma il principio che *lo studio di impatto ambientale dell'opera è redatto conformemente alle prescrizioni relative ai quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale e in funzione della conseguente attività istruttoria.*

L'elaborazione della giurisprudenza amministrativa è conforme alla interpretazione della lettera della legge, ammonendo contro il pericolo di una artificiosa segmentazione delle proposte progettuali.

La ratio sottesa ad una valutazione complessiva degli interventi di ampliamento risiede nel voler evitare che un'artificiosa segmentazione degli interventi in distinte e procrastinate progettazioni possa compromettere l'efficacia concreta della Direttiva sulla VIA².

E la giurisprudenza nazionale è in perfetta consonanza con la giurisprudenza comunitaria.

“Il Regno di Spagna, avendo omesso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale il «progetto di linea Valenza-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», compreso nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», è venuto meno agli obblighi che gli incombono in forza degli artt. 2, 3, 5, n. 2, e 6, n. 2, della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati”.

In motivazione, la Corte ha dato atto della obbligatorietà della valutazione sistematica di una strada ferrata supplementare di modesta lunghezza (13 km) rispetto ad una linea ferroviaria lunga 251 km³.

Lo 'spezzatino' è, pertanto, illegittimo.

*

4. Il rischio sismogenetico.⁴

² TAR Sardegna, Sez. II - 30 marzo 2010, n. 412.

³ Corte di Giustizia CEE, II Sezione, 16.9.2004, in Causa C-227/01 - Commissione delle Comunità europee/Regno di Spagna, 16.09.2004.

⁴ 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: $V = E \times D,$

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”

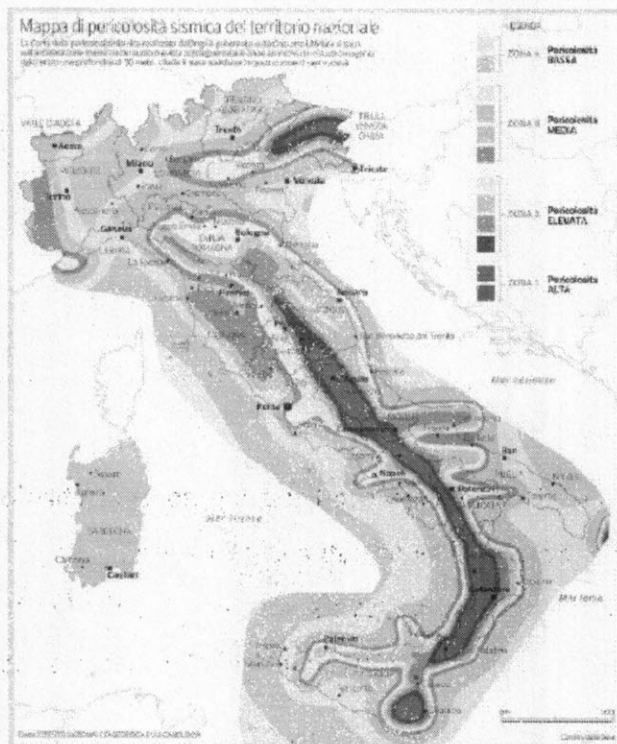


Figura 1

Invero, in detta area (Appennino meridionale) sono presenti sistemi di faglie sismogenetiche, alla cui attività sono stati associati i terremoti (di forte intensità) registrati negli ultimi 500 anni.

Il sospetto dell'allineamento delle predette faglie – individuate e descritte nella banca dati dell'I.N.G.V. – ha trovato rispondenza nella unanime letteratura scientifica.

ove E = esposizione dell'infrastruttura/opera all'evento sismico atteso; D = danno temuto per l'infrastruttura/opera.

$$\text{Quindi: } R = P \times E \times D.$$

Il parametro P (pericolosità sismica) è rappresentato dal valore di a_s . Quanto più è alto il valore di a_s , 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 a_s 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'innescò 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”.

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.

4.1. gli eventi apprezzati nello Studio di fattibilità.

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 dai siti INGV e dal progetto ITHACA - non ha tenuto conto dei terremoti con epicentro più vicini al Vallo di Diano?

4.2. gli eventi realmente accaduti.

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+7,4;**
- Sisma 1857 (epicentro settore centrale della **Val D'Agri**) **magnitudo equivalente 7+7,4;**
- Sisma 1826 (epicentro settore compreso tra la **Val D'Agri e Potenza**) **magnitudo equivalente 6+7;**

- Sisma 1831, 1836 e 1931 (epicentri settore Lagonegrese-Valle del Noce) magnitudo equivalente 6-7;
- Sisma 1998 (epicentro settore marginale occidentale del Pollino zona Rotonda-Viggianello) magnitudo equivalente 6-7.

Grave è che non si sia tenuto conto di tali eventi sismici!

4.2.1. l'evento verificatosi nel Vallo di Diano nel 1561.

Ed è gravissimo, in ogni caso, 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+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)".

4.2.2. l'evento registrato nel 1857.

Il sisma del 1857 (con epicentro settore centrale della Val D'Agri) **interessò il contiguo Vallo di Diano con magnitudo equivalente 7+7,4**.

Il 16 dicembre 1857, alle ore 20:15, 20:18 e 21:15, tre violentissime scosse di terremoto devastarono una vasta area della Basilicata e una parte della Campania: in particolare furono colpite l'attuale provincia di Potenza e la zona centro-orientale di quella di Salerno. I danni più gravi furono risentiti nelle zone montuose, in particolare nell'alta Val d'Agri. Più di 180 località, comprese in un'area di oltre 20.000 km², subirono danni gravissimi al patrimonio edilizio, tanto da rendere inagibili gran parte delle case. Entro quest'area, **più di 30 centri subirono danni disastrosi**: interi paesi e villaggi sparsi su una superficie di 3.150 km² furono rasi al suolo. Negli attuali comuni di Montemurro, Grumento Nova, (allora Saponara), Viggiano, Tito, Marsico Nuovo e **Polla** si ebbe il maggior numero di vittime. Complessivamente vi furono 3.313 case crollate e 2.786 divennero pericolanti e inabitabili. Spaventoso fu anche il bilancio dei morti: secondo le stime ufficiali: **10.939** (di cui 9.732 nelle province lucane) e 1.207 nella provincia di Salerno. Stime non ufficiali, ma più realistiche, portano a **19.000 il numero totale di vittime** (Guidoboni e Ferrari 2004, Guidoboni et al., 2007).

4.2.3. l'evento registrato nel 1998.

Alle ore 13.28 locali del 09.09.1998 un evento sismico di magnitudo MW pari a 5.5 Richter (Md 4.8) colpì l'Appennino calabro-lucano (lat. 40.02, Long 15.85), nella zona del massiccio del Pollino. La scossa, nella stessa mattinata, era stata preceduta da altri due eventi alle ore 06.22 di Mw 3.7 e 12.52 di Mw 3.2.

Le località più direttamente interessate dall'evento sono state Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Papisidero, Normanno, **Lauria**, Galdo, **Lagonegro**, **Rivello**, **Nemoli**. Si registrarono anche **due vittime** e una **decina di feriti**.

Notevoli danni strutturali si verificarono soprattutto a Castelluccio Superiore e Inferiore, dove crollò il campanile della chiesa parrocchiale insieme a parte della volta della stessa chiesa. Lesioni a muri portanti, cadute di cornicioni, tegole e camini nella stessa zona e comuni limitrofi. Frane minori o smottamenti su pendii scoscesi lungo strade secondarie.

Dal rilievo macrosismico e soprattutto con i rilievi in loco da parte del Servizio Sismico Nazionale, è stato possibile stimare nel VI° grado della scala McS gli effetti del sisma su persone e strutture, con punta del VII° nel Comune di **Rivello**. L'evento è da individuarsi

nella zona sismogenetica del massiccio del Monte Pollino, settore settentrionale, caratterizzato da una sismicità con risentimento massimo possibile intorno all'VIII° McS.

Anche su questo sisma è mancato qualsiasi apprezzamento!

4.3. il catalogo delle faglie attive e capaci.

Per ciò che concerne specificamente il corridoio "Romagnano-Buccino-Auletta-Polla-Vallo di Diano-Lagonegrese-Fondo Valle del Noce - Praia", è stato omesso di apprezzare la distribuzione delle faglie attive e capaci.

Le faglie attive sono quelle fratture crostali alle quali sono stati associati terremoti in epoca storica, potenzialmente generatrici di altri movimenti sismici di forte intensità, Per faglie capaci s'intendono, invece, i segni di fagliazione prodotti in superficie in occasione dei terremoti prodotti dalle stesse e concretizzatisi in rotture del terreno, dislocazioni e spostamenti di zolle di terreno ed effetti sismoindotti (frane).

La figura che segue restituisce l'evidenza che tutto il corridoio è interessato da faglie capaci, anche quello che attraversa la parte terminale del percorso (quella più montuosa) ovvero il sistema orografico del lagonegrese e della valle del noce, fino a Praia.



Ma la stessa figura consente anche di articolare un confronto tra il corridoio prescelto e il percorso della linea storica, restituendo la prova dell'assenza di faglie catalogate come tali lungo la costa.

4.4. il grado di accelerazione sismica

il confronto tra i due territori.

Anche 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 raccogliere la prova che l'accelerazione sismica di base al suolo a_g (m/s^2)⁵ 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 due unità, se si considera il territorio cilentano.

La complessità e la gravità della questione, dunque, non avrebbe potuto esser liquidata solo

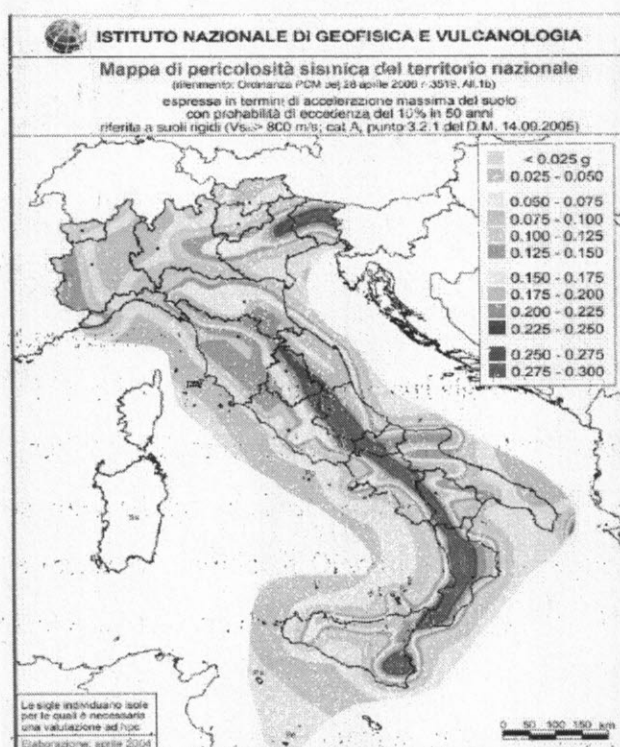


Figura 2 – mappa delle faglie sismogenetiche nel territorio italiano (fonte I.N.G.V.)
La figura rappresenta il settore in esame ed evidenzia i sistemi di faglie sismogenetiche (linee in rosso), alla cui attività sono stati associati terremoti di forte intensità, negli ultimi 500 anni.

dando atto che l'area interessata da tale ipotesi come «territorio particolarmente complesso dal punto di vista orografico»!

E ciò a dispetto di tutta la letteratura scientifica formatasi in materia, che raccomanda di conseguire una visione olistica del problema, mediante la valorizzazione di tutti i saperi e l'analisi di tutti i profili coinvolti: che è l'unico metodo per evitare disastri come quello del Vajont, ove geologi e ingegneri si erano industriati a garantire la stabilità fondale della diga senza avvedersi che la montagna soprastante era marcia!

⁵ [P.G.A.: è il parametro numerico che indica la pericolosità sismica di base di un'area geografica]

5. **Il principio dell'oculato impiego delle risorse finanziarie: alta velocità e alta capacità.**

Sotto il profilo specifico dell'allocazione delle risorse economiche e con riferimento al contenuto interno della proposta tecnica, viene in rilievo l'incongruenza di mettere assieme Alta Velocità e Alta Capacità, cioè passeggeri e merci insieme, che costituisce una singolarità che non trova riscontro in nessun angolo del pianeta (in Giappone, luogo di prima sperimentazione dell'AV, non si è mai pensato di far correre passeggeri e merci sugli stessi binari) né in Italia, ove non si è mai visto da Torino a Venezia o da Milano a Salerno transitare un solo treno merci avviato sul percorso dell'Alta Velocità.

Manca, in ogni caso, l'analisi del fabbisogno con riferimento alle altre opportunità intermodali di cui già fruiscono le merci da e per la parte più estrema del Mezzogiorno.

Fondato è, pertanto, il sospetto che il maggior costo derivante dalla pretesa di mettere insieme AV e AC (attrezzare l'infrastruttura anche per l'AC si traduce in un aumento del costo di almeno un terzo!) obbedisce alla sola logica di destinare risorse finanziarie per soddisfare le aspettative di clientele e consorterie, secondo la mai troppo vituperata prassi di un ben noto meridionalismo di potere.

6. **La compatibilità ambientale, naturalistica e paesaggistica.**

La proposta tecnica di RFI disattende la scelta *green* che il Governo ha rivendicato, a giusto titolo, nel dibattito parlamentare come specifica connotazione del Pnrr.

Connotazione che, del resto, riflette apposita direttiva strategica dell'Unione Europea, che si disporrà verosimilmente a scrutinare la compatibilità dei singoli Piani nazionali alla stregua di tale criteriologia.

Invero, l'opzione adottata prevede un inconsulto e irrazionale stravolgimento degli ecosistemi naturalistici, che, per ospitare la nuova linea, sarà interessato da una attività di escavazione per gallerie pari a circa 18.000.000 di m³ (doc. n. 1), così come censito da ITALFERR (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) nella nota in data 15.04.2021, che si trasmette.

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 per penetrare in Basilicata e scendere poi nuovamente verso il mare (Praia), dopo avere sventrato montagne e colline e stravolto la Valle del Noce.

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!

6.1. I rilievi della Commissione Europea.

In proposito, la Presidenza della Commissione Europea, con nota che si allega [REDACTED] ha assicurato che **“tutti i progetti del TEN-T devono essere sottoposti ai necessari studi di fattibilità, incluse le valutazioni di impatto ambientale ed è necessario che vi sia la prova che non siano dannosi per la strategia sulla biodiversità europea o che non siano in grado di danneggiare gli oltre 2000 siti NATURA già esistenti.**

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

Invero, se l'obiettivo dichiarato della nuova opera è quello di conseguire un risparmio di appena 30 minuti sull'intero sviluppo della linea Salerno-Reggio Calabria (80 minuti su tutto il tratto SA-RC), non c'è dubbio che sul piano della valutazione squisitamente economica il risparmio conseguibile sulla tratta di specie non è comparabile con i seguenti dati di fatto:

- a. il gravissimo danno all'ecosistema naturalistico dell'area compresa tra gli Alburni, il Vallo di Diano, ricadenti in parte nel perimetro del **Parco Nazionale (o aree contigue)** e, in parte nel perimetro del **Parco Nazionale del Lagonegrese e degli Appennini lucani**;
- b. con la inevitabile sicura emissione, nell'arco di tutto il prossimo decennio, di una maggiore quantità di CO2 **recuperabile forse soltanto dal XXII secolo.**

6.2. i rilievi del Ministero della Cultura.

Del resto, il Ministero della Cultura ha avuto modo, in proposito, di dare atto che "l'opzione di ristrutturare la tratta ferroviaria che si snoda lungo la dorsale Tirrenica Battipaglia-Sapri potrebbe risultare meno lesiva, in quanto eviterebbe un nuovo invasivo consumo di territorio rurale e stravolgimenti geomorfologici, che non apporterebbero alle aree interne attraversate, ma non servite, un utile servizio pubblico a miglioramento della mobilità e, conseguentemente, un concreto aumento della qualità della vita e uno sviluppo sostenibile delle comunità locali".

Mentre "il passaggio di tale linea per gli Alburni ed il Vallo di Diano appare alquanto **delicato e critico**, anche a causa della pregressa presenza di ulteriori infrastrutture che la attraversano, tra cui l'autostrada A2", la diramazione autostradale Sicignano degli Alburni - Potenza con svincoli connessi e, più a sud, la diramazione viaria per la Val D'Agri.

La Soprintendenza, evidenzia come il contesto finora delineato sia caratterizzato da indubbe peculiarità culturali da preservare, tra cui:

- i centri storici di **Buccino, Romagnano al Monte, Sicignano degli Alburni con le frazioni (Galdo, ecc.), Atena Lucana, Polla, Teggiano, Padula, ecc.**
- le evidenze paesaggistiche e naturalistiche tra cui l'Oasi di Persano, la Riserva naturalistica regionale "Foce Sele - Tanagro", la piana del Vallo di Diano, segnata quest'ultima dalle storiche opere di bonifica dell'invaso, pregnanti per la caratterizzazione del paesaggio e per la sua tutela;
- le specificità geomorfologiche dei rilievi collinari/montani.

A tale proposito, l'assetto e l'aspetto della vasta piana del Vallo di Diano, solcata longitudinalmente dal fiume Tanagro posto pressochè al centro, con i molteplici canali e/o corsi d'acqua allo stesso correlati, che conserva una vocazione prevalentemente rurale unitamente ad una contenuta edificazione, **segnano fortemente il paesaggio della vallata e ne qualificano le vedute da innumerevoli punti di vista accessibili al pubblico, in particolare dai centri abitati sopraelevati e dai rilievi circostanti.**

Di elevato interesse paesaggistico è anche il complesso montuoso di Montesano sulla Marcellana, con le sue eterogenee singolarità morfologiche, che costituisce anche un ricchissimo bacino imbrifero.

Al contempo, numerosi sono gli immobili e gli ambiti di interesse archeologico, storico-artistico, architettonico e testimoniale esistenti in tale zona. Tra le emergenze culturali maggiormente note vi è la **Certosa di San Lorenzo di Padula, dal 1998 Patrimonio dell'Umanità UNESCO** e sottoposta alle disposizioni di salvaguardia di

cui alla Parte Seconda del Codice dei beni culturali e paesaggistici unitamente ad una vasta area circostante ██████████

Per converso, non è revocabile in dubbio che gli Alburni, il Vallo di Diano e il Lagonegrese sono già attraversati dalla linea Sicignano-Lagonegro, che, sebbene sostanzialmente dismessa, è ancora armata e, se rifunzionalizzata e completata fino a Salerno (con una oculata allocazione dei fondi del PNRR), garantirebbe una concreta relazionalità con l'HUB di AV più prossimo.

6.3. il Parco dell'appennino lucano.

Nel prosieguo del percorso, la nuova linea è destinata ad incontrare anche i siti di interesse comunitario Monti della Maddalena SIC IT 8050034 e Lago Cessute e dintorni (SIC IT 8050019), fino alle estreme propaggini del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano, Val D'Agri, Lagonegrese, che si estende lungo tutta la parte settentrionale della catena appenninica lucana, in posizione centrale tra il Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, ad ovest, e quello del Pollino, a sud, integrando una ideale continuità ambientale dell'Appennino Meridionale, quale presupposto per la conservazione degli ecosistemi naturali e della biodiversità. Il Parco protegge 68.996,00 ettari di territorio dell'Appennino Lucano e i confini del parco abbracciano quattro ambiti territoriali: l'alta Val d'Agri, la Val Camastra, l'alta Val Melandro e il Lagonegrese, toccando il territorio di 29 Comuni abitato da oltre 90.000 cittadini. Nei confini del Parco, si trovano ben 12 aree SIC, 2 aree ZPS e parte di un'area IBA: la presenza di queste aree protette, la cui istituzione è precedente a quella del Parco, testimonia ulteriormente l'importanza che tale contesto territoriale assume per la protezione della biodiversità italiana ed europea. Gli habitat più interessanti sono gli ambienti umidi lungo il letto del fiume Agri, come anche gli ambienti montani e collinari, formati a loro volta da boschi e pascoli. La valle dell'Agri, come dice lo stesso nome, è attraversata da uno dei più importanti fiumi della Lucania, il fiume Agri, il quale, oltre ad aver plasmato nel tempo la valle, ha dato vita a numerosi habitat acquatici, in cui è possibile ritrovare moltissime specie anfibe particolarmente importanti, tra cui la salamandrina dagli occhiali, l'ululone appenninico, il tritone italico, la rana italica, il rospo comune, il rospo smeraldino, la raganella e la rana verde. All'ambiente acquatico sono legate anche altre specie molto importanti quali la lontra (*Lutra lutra*), la regina incontrastata del fiume. La sua presenza è un elemento essenziale ai fini della tutela poiché la lontra è quasi completamente scomparsa nel resto d'Italia e il rischio d'estinzione per questo simpatico mustelide è ancora molto alto. Numerose altre specie di uccelli hanno fatto di quest'area il loro habitat ideale: lungo le rive

del fiume Agri e tra le sponde del Lago del Pertusillo è possibile apprezzare il volo della cicogna nera (*Ciconia nigra*), della cicogna bianca (*Ciconia ciconia*), dell'airone bianco maggiore (*Egretta alba*), dell'airone rosso (*Ardea purpurea*), dell'airone cinereo (*Ardea cinerea*), della garzetta (*Egretta garzetta*), della spatola (*Platalea leucorodia*), del cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*) e della nitticora (*Nycticorax nycticorax*).

6.4. il pericolo delle infrazioni comunitarie.

Concreto è, pertanto, il pericolo di incorrere, per l'intero tracciato da Battipaglia a Praia a Mare, nella procedura di infrazione comunitaria e nella segnalazione agli Uffici competenti per il rispetto dei trattati e convenzioni internazionali UNESCO [Parco del Cilento, Certosa di Padula, Parco del Pollino e Convenzione Ramsar (Oasi di Persano)].

* * *

La proposta tecnica di RFI è, pertanto, irricevibile e comunque non meritevole di accoglimento.

Pisciotta, li 07 febbraio 2024

Il Sindaco del Comune di Pisciotta
Ettore Liguori



In all.:

- INGV
- INGV
- Ithaca

- Nota ITALFER (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) in data 15.04.2021;
- Conclusioni della Commissione incaricata dalla Camera dei Deputati, allegata al Progetto di Legge del 1876 per la realizzazione delle Ferrovie Meridionali e per l'esercizio della rete continentale;
- Lettera della Commissione Europea – Directorate Generale per Mobilità e Trasporti - in data 17.09.2021;
- Nota del Ministero Cultura, Direzione Generale e Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, MIC MIC_DG -ABAP_SERV V 29/10/2021 0036489-P [34.43.01/22.12.4/2019.